

Il Porto di Siracusa

2500 anni di storia di un porto e di una città

di Massimo Di Raimondo

Capitano di Vascello (CP)

Comandante in 2^a - Compamare Siracusa



Veduta aerea del porto grande

IL PASSATO

La storia del porto di Siracusa è la storia stessa della città di Siracusa. Fiorente emporio e colonia greca contende a Cartagine, sino alla seconda guerra punica, la supremazia nel mediterraneo centrale. Passata con i cartaginesi in un fronte comune contro la nascente stella di Roma è conquistata - nonostante le geniali macchine da guerra inventate da Archimede - dalle truppe del console Marcello nel 212 A.C.

In età imperiale, oramai città della provincia romana, Siracusa resta una tappa d'obbligo, un "port of call" tra oriente ed occidente, tra l'Italia e le province africane e del medio oriente: non a caso diviene un centro di diffusione del cristianesimo (vi fecero tappa ad esempio S. Giovanni e S. Paolo).

Nei secoli a seguire, il porto siracusano si conferma quale testa di ponte commerciale tra l'Europa e l'oriente, tanto che Federico II gli concede il monopolio (*esteso a tutta la costa orientale*

della Sicilia) dello scarico delle merci.

Dopo un periodo di decadenza, è agli inizi del secolo XX che la città conosce un nuovo rilancio, anch'esso legato al porto; con la conquista italiana della Libia diviene capolinea dei traffici commerciali tra l'Italia e la colonia africana. Anche durante la 2° guerra Mondiale il ruolo della città e del suo porto, risulta strategico prima come porto di partenza dei bastimenti carichi di truppe e rifornimenti per il Nordafrica per divenire, dopo lo sbarco anglo-americano, il principale scalo dei rifornimenti alleati.

Dalla fine del conflitto e sino ai primi anni '70, Siracusa rimane un centro commerciale molto attivo grazie anche all'incremento del porto - a seguito della nuova zona industriale di Priolo Melilli - Augusta e all'istituzione di servizi regolari di navigazione per Napoli, Bengasi, Tripoli e Malta.

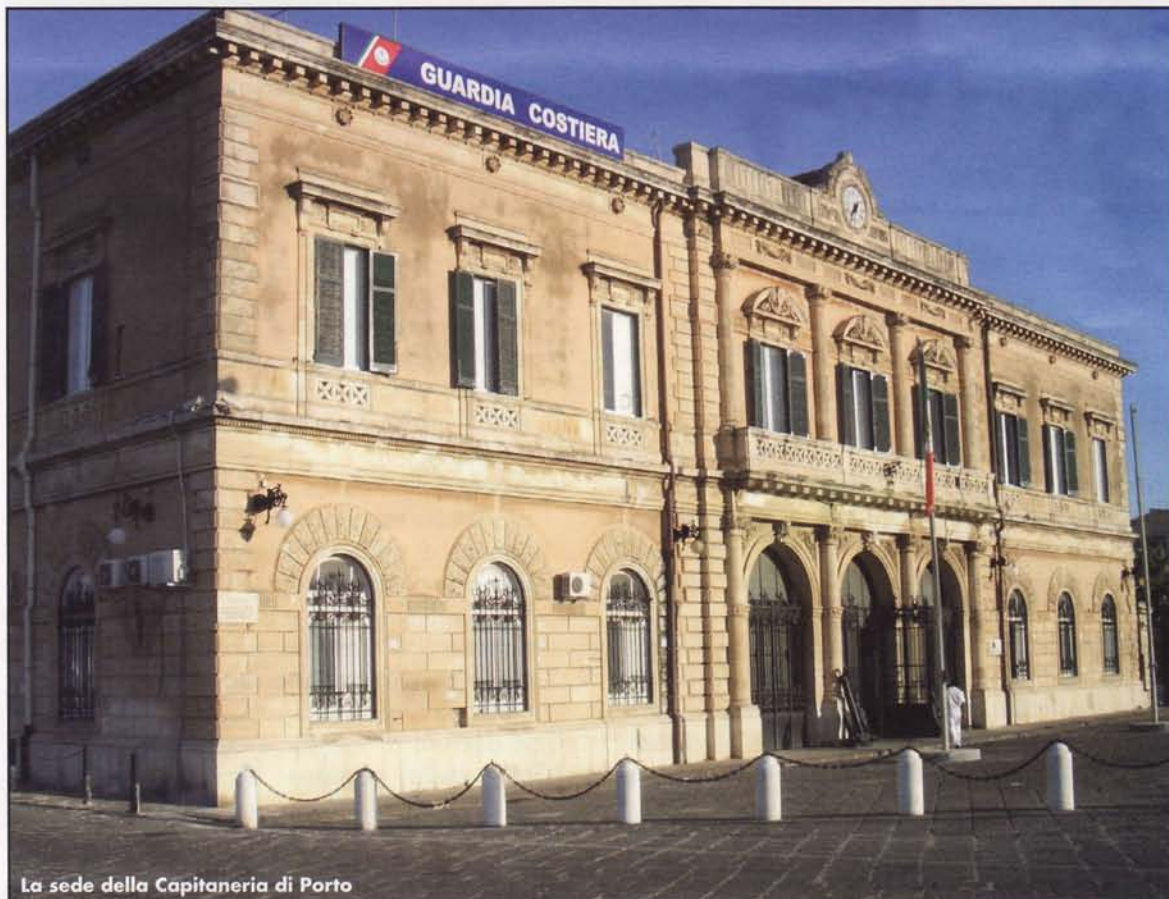
Nonostante un momento di intenso traffico legato quasi esclusivamente all' "Off-shore": dipendente dalla ricerca nel Mediterraneo centrale di nuove fonti di petrolio, gli anni '80 sono caratterizzati dall'inizio del declino del porto. Una situazione che si aggrava negli anni '90: strutturalmente inadeguato e fatiscente, il porto di Siracusa ha oramai perso la sua fisionomia di

VERSO IL FUTURO

Il futuro del porto di Siracusa¹ è oggi puntato sul rilancio turistico e peschereccio: in questo senso, la Capitaneria di Porto sta giocando un ruolo molto importante cercando di catalizzare gli interessi e gli interventi degli organi che, sia pure a diverso titolo, possono e devono contribuire alla sua riqualificazione, primo tra tutti il Comune, ma anche la Provincia, la Camera di Commercio, gli operatori, le categorie imprenditoriali e commerciali.

Dall'intervento dell'Autorità Marittima sono nate nuove proposte concrete quali, ad esempio, la predisposizione di "pacchetti" rivolti sia alle società armatoriali che ai "tour - operators" per rendere allettabile lo scalo a Siracusa di navi da crociera e di unità militari straniere in sosta operativa: tariffe particolarmente scontate, servizi di accoglienza gratuiti (*guide, souvenirs, spettacoli allestiti per l'occasione, etc.*), sconti per lo shopping nei negozi, prezzi vantaggiosi nel settore della ristorazione e del tempo libero (ristoranti, discoteche), disponibilità gratuita di impianti sportivi, etc.

Fondamentali però, per l'effettiva crescita di uno scalo sono i continui lavori di adeguamento e



La sede della Capitaneria di Porto

scalo a servizio della zona industriale e commerciale, superato dalle nuove ed emergenti realtà di Augusta, Pozzallo e Catania. Anche il suo ruolo di trampolino per l'Africa e l'Oriente è ridimensionato.

mantenimento in efficienza delle opere portuali e il suo piano regolatore. Particolarmente laboriosa è stata l'adozione di quest'ultimo (*il precedente risale al 1919*) che - finalmente - ha individuato nelle funzioni pesca, diporto e

¹ Il porto di Siracusa è stato classificato come di rilevanza economica e quindi inserito nella 2ª categoria, classe II con funzioni commerciale, industriale e petrolifera (relativamente alla baia di S. Panagia), di servizio passeggeri, peschereccio, turistico e da diporto.



Esercitazione antincendio nel porto petroli

crocieristico il nuovo assetto dello scalo siracusano².

Redatto dal Comune di Siracusa su delega dell'Assessorato al Territorio ed all'Ambiente della regione Sicilia il nuovo piano regolatore - alla cui stesura ha attivamente partecipato la Capitaneria di Porto - prevede un deciso intervento sulle infrastrutture portuali, per il ripristino della piena funzionalità al fine di rendere lo scalo pienamente efficiente per i seguenti settori considerati fondamentali per lo sviluppo del porto siracusano:

- settore della pesca, forte al momento di circa 135 unità iscritte nei registri del naviglio siracusano (cui bisogna aggiungere una ventina di grossi pescherecci iscritti presso altre capitanerie ma di base a Siracusa) e sviluppo del-

l'indotto (servizi per la pesca; mercato ittico; cantieri navali; fornitori, aziende di trasformazione e commercializzazione del pescato);

- settore delle navi da crociera, offrendo servizi competitivi sotto l'aspetto tariffario ed efficienti sotto il profilo della sicurezza e della capacità operativa;
- settore della nautica da diporto per cui è stato progettato ed approvato un approdo turistico capace di quasi 600 posti barca oltre ai servizi complementari (assistenza tecnico-nautica, cantieri navali e di riparazione, esercizi commerciali) che costituirà, per la sua posizione geografica, una realtà di assoluta rilevanza nel mediterraneo.

Con decreto dirigenziale del dicembre 2004 (G.U. della regione Sicilia n. 78 del

² Come noto, è la legge n. 84/94 "Riordino della legislazione in materia portuale", che, nell'ambito dei poteri di indirizzo e coordinamento propri dello Stato, ha tracciato la normativa fondamentale in materia.

La Regione Sicilia (che si ricorda è a statuto speciale), invocando la propria competenza specifica ed esclusiva in materia urbanistica, ha affermato la vigenza delle previsioni di cui alla legge regionale n. 21 del 1985 recante "Norme per l'esecuzione dei lavori pubblici in Sicilia" per la quale i piani regolatori dei porti siciliani sono approvati con decreto dell'assessore per il turismo e l'ambiente sentito il consiglio regionale dell'urbanistica ed il sindaco del comune interessato. La redazione del piano compete invece all'assessorato regionale al territorio e all'ambiente che può delegare il comune. Sul progetto del piano regolatore portuale sono chiamati ad esprimere un parere meramente consultivo alcuni enti tra cui la Capitaneria di porto.

Certo non può non notarsi, oltre al diverso iter procedurale (più snello quello statale, certamente più articolato quello regionale) il differente grado di responsabilità che il Comune e l'Autorità marittima rivestono nella redazione del piano: piena responsabilità secondo la legislazione nazionale per l'Autorità marittima (o il comitato portuale ove istituito) che opera d'intesa con il Comune, organo cui spetta la chiamata pianificazione urbanistica del territorio; redazione dietro delega per il Comune nella legislazione regionale per la quale l'Autorità marittima è a rendere semplicemente un parere.

IL PORTO DI SIRACUSA: scheda tecnica

Le banchine

Il porto di Siracusa si compone, essenzialmente, oltre alla rada con fondali sino a metri 23:

- di una banchina pescherecci lunga 200 mt metri e con bassi fondali. Nel piazzale antistante è sito il mercato ittico;
- del "molo" S. Antonio, di forma trapezoidale (40.000 mq) con n. 3 accosti per un totale di mt. 555 e fondali compresi tra i 3,5 e 8 metri;
- banchina ex stazione marittima lunga 200 mt e fondali sino a 7 mt.;
- la darsena con n. 2 banchine, la "Nord" di 135 mt e fondali sino a 5,50 e la "Sud" lunga 225 mt con fondali medi di 4,5 metri;
- banchina "Mazzini", lunga mt 150 e fondali medi fino a 4,5 mt.;
- molo "Zanagora" con n. 3 banchine, la banchina lato Nord lunga mt 62 e fondali sino a 4 mt; la Ovest lunga mt. 27 con fondali di mt. 5 e la Sud lunga mt. 70 e fondali sino a 5 mt.;
- banchina "Foro italico" lunga mt. 350 e fondali medi di mt. 6.

Caratteristiche meteorologiche

D'inverno sono predominanti i venti di Grecale e di Levante; Libeccio e Ponente soffiano con grande violenza, provocando notevole risacca. Caratteristico, nel periodo estivo, il vento da sud che soffia, generalmente, dalla tarda mattinata sino al pomeriggio. Le maree producono un dislivello massimo di circa 30 centimetri

Veduta aerea del porto piccolo



14.01.2005) è stata inoltre autorizzata l'esecuzione del progetto che, anticipando le previsioni del piano regolatore, prevede la riqualificazione funzionale delle banchine, il dragaggio dei fondali e la messa in sicurezza dello specchio acque.

Interamente finanziato per una spesa complessiva di circa 40 milioni di euro, il progetto vedrà l'inizio dei lavori entro la primavera del 2008 in concomitanza con quelli previsti per la realizzazione del porto turistico in consegna per il 2011.