

SPUNTI PROGETTUALI SUL QUASI-PORTO DI PRESIDIANA

Di Salvatore La Scuola

Cefalù, 16 dicembre 2016

Il porto di Cefalù vede la posa della prima pietra negli anni cinquanta con l'impresa S. A. I. L. E. M. adoperando come materia prima la roccia calcarea cavata dalla rocca sovrastante il sito, modificando e mortificando la morfologia della stessa. Negli anni successivi, si assisteva a molteplici stop e ripartenze fino alle soglie degli anni settanta, ove a seguito del fallimento della suddetta impresa succede l'impresa Castagna con una serie di lavori per mettere sommariamente fine ai lavori.

Nel 1975 viene costruito un pontile in ferro per l'attacco degli aliscafi diretti alle isole Eolie che verrà successivamente demolito intorno agli anni 90 in quanto nel frattempo fortunatamente viene costruito un pontile a tripla T interamente costruito in manufatti di cemento prefabbricati e rimorchiati fino a destinazione.

Questo porto, non classificato tale dai portolani, risulta essere totalmente inaffidabile nei mesi settembre \ marzo a causa dell'esposizione ai venti di tramontana grecale e scirocco-levante.

Coscienti di aver fatto a suo tempo una scelta scellerata per la zona particolarmente interessante nel suo aspetto paesaggistico, oggi ci troviamo a cercare di limitare per quanto possibile i danni, cercando di trovare una soluzione quanto più indolore possibile.

Una soluzione possibile, a mio modesto parere, per rimediare in parte ai danni, rendendo il porto totalmente affidabile e riqualificare l'incantevole baia della Kalura, potrebbe consistere nella sostituzione dei quattro conci ammalorati dei primi due blocchi del pontile a triplo T, prolungamento del braccio lato sud della terza T per circa trenta metri. costruzione di un braccio che partirebbe dalla zona antistante la Capitaneria di porto e che si collegherebbe al suddetto prolungamento; costruzione di un braccio che partirebbe dalla banchina principale (centrale) in direzione NE per un totale di circa 150m. Escavazione e banchinatura del tratto che va dalla palazzina della Capitaneria di Porto alla radice della banchina Tripla T; trasporto dei prodotti delle sabbie tramite condotto con idrovore nella zona calette ove si trovava in origine; banchinatura del tratto che va dal pedagno della banchina Tripla T al pedagno della banchina lato NW; riparazione della banchina lato NW; banchinatura del braccio che va dal centro banchina lato NW e punta a SE; banchinatura del braccio lato NW. Con i suddetti lavori si tende alla riqualificazione del porto raddoppiandone la capienza.

Segue in allegato copia dell'aerofotogrammetria modificata per il nuovo progetto. Nb la prima foto si riferisce al restyling, mentre la seconda allo stato dei luoghi

STATO ATTUALE



IOTESI PROGETTUALE

