



AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO

LINEE GUIDA PROPEDEUTICHE
ALLA REDAZIONE DEL
PIANO REGOLATORE PORTUALE
DI CORIGLIANO

RELAZIONE INTRODUTTIVA

GIOIA TAURO Maggio 2008

IL SEGRETARIO GENERALE

Dott. Carmelo Maccarone

INDICE

1. IL PERCORSO METODOLOGICO	3
1.1 I riferimenti normativi e i criteri generali	3
1.2 Lo strumento di pianificazione vigente	11
2. IL QUADRO CONOSCITIVO	12
2.1 Il Porto di Corigliano Calabro: origini e stato attuale	12
2.2 Flussi di traffico attuali e potenziali	14
3. IL PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2008 – 2010	18
4. IL QUADRO PREVISIONALE DEGLI INTERVENTI	19

1. IL PERCORSO METODOLOGICO

1.1 I riferimenti normativi e i criteri generali

Il PRP è lo strumento previsto dalla Legge del 28 gennaio 1994 n.84 concernente il “Riordino della legislazione in materia portuale” per sovrintendere alla pianificazione del territorio portuale, con un orizzonte temporale di 10-15 anni.

In particolare, l’Art.5 della suddetta legge precisa al comma 1 che: *”l’ambito e l’assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all’attività*

cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie, sono rispettivamente delimitati e disegnati dal piano regolatore portuale che individua altresì le caratteristiche e la destinazione delle aree interessate” ed al comma 2 che “Le previsioni del piano regolatore portuale non possono contrastare con gli strumenti urbanistici vigenti”.

Innovando profondamente rispetto ai Piani Regolatori dei porti predisposti prima del 1984 (semplici programmi di opere da eseguire – peraltro in un intervallo temporale non definito – spesso senza indicazioni su obiettivi, funzionalità, uso delle banchine e delle aree, etc.) il PRP è così divenuto uno strumento di pianificazione assai più articolato.

Il PRP si propone infatti di governare lo sviluppo di una realtà dinamica e complessa come quella di un porto in un quadro coerente, ambientalmente sostenibile ed armonico rispetto ai Comuni ed all’intero sistema infrastrutturale, logistico ed operativo di cui il porto costituisce un nodo di particolare importanza.

Il PRP è uno strumento di pianificazione atipico, ben diverso dagli altri piani urbanistici e territoriali, perché diversa è la natura del porto: assieme sede di attività imprenditoriali, nodo di una rete infrastrutturale e logistica in rapida evoluzione, territorio di confine – spesso di grandissimo pregio – tra il mare e il territorio.

Questa specificità e caratteristiche innovative del PRP hanno determinato una varietà di interpretazioni ed approcci diversi da parte delle Autorità Portuali, incertezze, difficoltà di valutazione da parte degli organi deputati alla approvazione del Piano.

Per sopperire a queste esigenze, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha predisposto un ampio documento denominato ”Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori Portuali”, diramate con circolare prot. n.17773 in data 10/10/2004.

A queste indicazioni ci si ispirerà per la redazione del Piano, con le integrazioni e le specificità dettate dalle caratteristiche del porto di Corigliano e del contesto urbano e territoriale che lo circonda.

I criteri metodologici più significativi delle “Linee guida” cui si è fatto riferimento possono essere così sintetizzati:

- il PRP ha carattere di **piano strutturale** e – come tale – “*definisce strategicamente le diverse parti funzionali del porto individuando il suo ambito più autonomo e specialistico, le aree di interazione con le attività urbane, le direttrici di connessione con le città ed il territorio*”;
- il PRP mette a fuoco gli scenari di sviluppo del porto e si configura come **strumento di gestione e di supporto alle valutazioni**, tale cioè da fornire la griglia degli elementi necessari a valutare la coerenza, la compatibilità e la fattibilità degli interventi infrastrutturali ed operativi possibili – da chiunque promossi – anziché preconstituire un quadro di riferimento rigido, non suscettibile di governare efficacemente il rapido divenire della realtà portuale;
- questa caratteristica di **flessibilità** del PRP consente di trarre dalla griglia di riferimento e dall’insieme dei criteri precisati nel Piano gli elementi di valutazione necessari alla Autorità Portuale per definire i singoli progetti o programmi di intervento per quanto riguarda sia l’**assetto infrastrutturale** sia l’**organizzazione funzionale** del porto;
- ciò beninteso entro i **limiti** previsti dal Piano stesso che – a salvaguardia della coerenza del quadro complessivo – indica quali siano le **modifiche non sostanziali** dell’assetto infrastrutturale che non si configurano come variante e quali siano le “**famiglie**” di **funzioni compatibili**, e pertanto ammissibili nelle diverse aree perché presentano analoghi carichi urbanistici ed ambientali;
- in definitiva, dalle caratteristiche strutturali del PRP deriva uno stimolante impegno per l’Autorità Portuale, chiamata ad un **ruolo attivo di governo del territorio** anziché al semplice accertamento di conformità al Piano dei singoli interventi. L’attuazione del Piano deve essere “pilotata” dalla Autorità mediante lo strumento del Piano Operativo Triennale (POT), supportato dagli studi ed approfondimenti necessari per la validazione dei diversi interventi e dei relativi progetti. Dalla capacità della Autorità Portuale nell’esercitare questo compito e far fronte a queste accresciute responsabilità dipendono largamente l’efficacia del Piano e lo sviluppo del porto, dei Comuni e del territorio.

Il PRP:

- a) delimita l'ambito del porto;
- b) disegna l'assetto complessivo del porto.

Entro l'ambito portuale sono comprese anche le aree destinate:

- alla produzione industriale;
- alla attività cantieristica;
- alle infrastrutture stradali e ferroviarie.

Il PRP individua le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree comprese nell'ambito del porto.

Dall'attento esame della terminologia utilizzata dal legislatore nella definizione di PRP, si rileva l'uso inequivocabile delle parole *ambito*, *assetto* e *area*:

- a) l'***ambito*** è il perimetro entro il quale vigono le previsioni del PRP;
- b) l'***assetto*** è il "lay-out" del porto;
- c) le ***aree*** sono porzioni di territorio portuale comprese entro l'*ambito*, di cui si individuano le caratteristiche e le destinazioni funzionali.

Per quanto riguarda la procedura amministrativa per l'approvazione del PRP, l'art.5 della Legge n.84/1994 prevede, nell'ordine:

- l'intesa con il Comune o i Comuni interessati;
- l'adozione del piano da parte del Comitato Portuale o dell'Autorità Marittima;
- il parere tecnico del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici;
- la pronuncia di compatibilità ambientale a seguito dell'espletamento delle procedure di VIA;
- l'approvazione da parte della Regione.

L'intesa con il Comune (preventiva all'adozione del PRP) rappresenta uno dei fondamentali strumenti di pianificazione concertata della gestione del territorio.

Il carattere innovativo del nuovo strumento pianificatorio introdotto dalla Legge 84/94 è riscontrabile nella trasformazione del PRP da mero strumento di programmazione di opere portuali (in un indefinito intervallo temporale) a vero e proprio strumento di pianificazione del territorio portuale, su un orizzonte temporale di circa 10-15 anni.

L'elevazione a rango di strumento di pianificazione ha comportato l'allargamento a 360° dei contenuti del piano, che ora coinvolgono una molteplicità di aspetti afferenti ad un ampio spettro di discipline tecniche, economiche, sociali ed ambientali. A mero titolo esemplificativo:

- tendenze evolutive dei trasporti marittimi;
- tendenze evolutive delle costruzioni navali;
- aspetti meteomarini e relativi alla navigazione;
- ingegneria idraulica;
- ingegneria marittima (portuale e costiera);
- ingegneria strutturale;
- ingegneria dei trasporti e logistica;
- geotecnica;
- urbanistica e pianificazione territoriale;
- macroeconomia;
- aspetti finanziari;
- ingegneria ambientale (mitigazione degli impatti e misure compensatrici);
- sicurezza (con particolare riferimento alla disciplina delle merci pericolose);
- aspetti sociali.

Occorre allora assicurare un comune approccio metodologico nel conferimento di un grado di "flessibilità" alle previsioni di piano, con particolare riferimento all'assetto plano-altimetrico delle opere in generale (opere portuali esterne o interne; opere a terra) e alle funzioni delle *aree e degli edifici* compresi nell'*ambito*.

Il PRP può essere assimilato, come si è detto, ad un piano di tipo strutturale, strumento di pianificazione intrinsecamente flessibile, che ben si può adattare alla spesso rapida evoluzione delle necessità infrastrutturali di un porto commerciale, che costringono a continue "correzioni di rotta", pur nell'ambito delle generali linee di sviluppo del porto medesimo.

Il PRP delinea le scelte strategiche di assetto e di sviluppo complessivo spaziale e funzionale dell'area portuale, definendone l'ambito e individuandone le condizioni di sostenibilità ambientale nonché l'identità culturale dei luoghi.

Gli obiettivi possono poi essere opportunamente gerarchizzati utilizzando una struttura ad albero, a partire da un omologo "albero dei problemi", così articolata:

- obiettivo generale;
 - macro-obiettivi;
 - obiettivi specifici,
- con evidenziazione delle eventuali priorità.

La definizione compiuta del complesso degli obiettivi di piano in T anni rappresenta la politica di sviluppo sostenibile del territorio compreso entro l'ambito di piano.

È del tutto evidente che il contenuto dei singoli elaborati va ragionevolmente graduato, caso per caso, in funzione dell'importanza e/o della criticità degli aspetti sottesi.

Gli elaborati costituenti il Piano devono fornire una compiuta evidenziazione dei processi attraverso cui sono state elaborate le scelte previsionali e gli indirizzi strategici alla base degli interventi proposti.

Per assolvere a tale funzione deve essere corredato dei seguenti elaborati:

1. relazione generale;
2. elaborati grafici di piano;
3. elaborati integrativi di piano;
4. norme d'attuazione;
5. allegati:
elaborati di documentazione;
studi di settore.

- Relazione generale

La relazione generale del PRP ha i seguenti obiettivi primari:

- fornire una adeguata testimonianza del percorso metodologico adottato nelle fasi di formazione della proposta di PRP, anche con riferimento ai distinti sotto ambiti;
- descrivere i contenuti della proposta di PRP;
- fornire una ragionata sintesi degli studi di settore a supporto del percorso di pianificazione;
- indicare le fasi attuative del piano nel tempo e la stima dei costi dei correlati interventi.

Tali obiettivi primari comprendono tra l'altro:

- la descrizione e la valutazione della situazione esistente sotto il profilo sia fisico morfologico/funzionale (naturale, storica, culturale, ambientale, infrastrutturali, funzionale, ecc.) sia istituzionale e programmatico (soggetti, proprietà, concessioni, vincoli preordinati, stato della pianificazione ed attuazione, ecc.), considerata in riferimento all'area portuale, al contesto urbano-comunale, all'assetto territoriale regionale e come rappresentata nei grafici di documentazione;
- l'illustrazione degli obiettivi e delle strategie generali e specifiche adottate dal piano, delle operazioni di piano e di progetto e la descrizione del modello di assetto morfologico-funzionale adottato, motivando ed argomentando le scelte sia in coerenza con le linee di programmazione e pianificazione sovraordinate, sia con lo stato, le potenzialità, anche in termini di offerta, dell'area portuale e le esigenze del contesto urbano;
- l'illustrazione delle operazioni preventive di accompagnamento delle decisioni del piano, in ordine alla sostenibilità ambientale e sociale degli interventi, alla fattibilità economica degli stessi;
- l'illustrazione dei regimi normativi e delle regole, degli strumenti e delle priorità operative adottate nelle norme d'attuazione; l'indicazione degli strumenti e delle procedure di validazione preventiva degli interventi attuativi in rapporto agli obiettivi e requisiti previsti dal piano.

- Elaborati grafici di piano

Riguardano, nella generalità dei casi:

- a) la delimitazione dell'ambito di PRP con l'individuazione dei sotto-ambiti;
- b) l'indicazione delle aree demaniali marittime, della cinta doganale e dei confini amministrativi tra Comuni limitrofi;
- c) l'individuazione delle aree funzionali, interne ai sotto-ambiti, essendo ciascuna area caratterizzata dalla propria destinazione d'uso e dalla famiglia di destinazioni d'uso compatibili ad essa eventualmente correlate;
- d) il sistema dei vincoli sovraordinati e di nuova definizione;
- e) i generali caratteri plano-altimetrici: canali di accesso, avamporto, specchi acquei interni, opere portuali (esterne e interne), piazzali e opere a terra;
- f) l'individuazione degli specchi acquei soggetti a dragaggi e delle aree eventualmente destinate a colmata, con indicazione di massima dei volumi in gioco;
- g) l'indicazione degli spazi, delle aree di servizio e delle attrezzature di uso collettivo;
- h) gli innesti e gli affacci urbani e le direttrici della viabilità stradale e ferroviaria interna ai sotto-ambiti (esistente e pianificata);
- i) le interconnessioni infrastrutturali stradali e ferroviarie (esistenti e pianificate) all'interno dell'ambito con le reti di trasporto terrestre, esterne all'ambito (esistenti e pianificate o programmate) opportunamente gerarchizzate;
- j) l'individuazione delle aree oggetto di operazioni attuative unitarie, di regimi concessori o d'uso particolari;
- k) l'articolazione temporale e l'evidenziazione delle varie fasi attuative.

Le tavole di PRP hanno valore normativo e devono pertanto essere redatte su cartografia aerofotogrammetrica georeferenziata aggiornata in scala adeguata.

- Elaborati integrativi del piano

Trattasi di elaborati d'inquadramento territoriale a carattere propositivo, senza valore normativo, e di specificazione delle proposte del piano.

Sono redatti nelle forme e nelle scale più opportune.

Riguardano, tra l'altro, le eventuali sezioni tipologiche delle opere, le proposte nei territori esterni all'area portuale, oggetto di possibili e/o necessarie intese interistituzionali, quali quelle

relative ai corridoi ambientali interni o costieri, ai corridoi infrastrutturali di connessione con il territorio e la città, alle aree urbane contigue al porto.

Riguardano, altresì, tutti gli elementi di supporto all'istruttoria per la valutazione del piano sotto il profilo tecnico e ambientale.

- Norme d'attuazione

Le norme stabiliscono, nelle parti generali, contenuti, elaborati ed efficacia del piano e, nelle parti specifiche, i regimi d'uso e trasformazione delle aree nonché delle opere infrastrutturali ad esse connesse, le dotazioni di servizi collettivi ed i requisiti ambientali, le priorità, le procedure, gli indirizzi progettuali e gli strumenti d'attuazione dei programmi d'intervento.

Le norme, nelle parti specifiche, si articolano in prescrittive e d'indirizzo.

Quelle prescrittive hanno carattere impegnativo e, se modificate oltre i limiti di flessibilità stabiliti, implicano variante al piano.

- Le norme prescrittive riguardano:

- a. l'individuazione dell'ambito di piano con l'articolazione in sotto ambiti;
- b. l'individuazione del generale assetto plano-altimetrico degli elementi costituenti il piano (opere portuali esterne ed interne, specchi acquei, direttrici della viabilità stradale e ferroviaria, piazzali, aree di sosta ed edifici di servizio, etc.), con possibilità di introdurre modifiche a singoli elementi o gruppi di elementi pianificati, in maniera tale che le variazioni eventualmente da introdurre costituiscano "modifiche non sostanziali" degli elementi medesimi, sia in senso assoluto che relativo;
- c. le destinazioni di uso delle aree, nonché le dotazioni di spazi e di servizi di uso collettivo, con possibilità di precisazione e modifica non in variante solo all'interno dei raggruppamenti identificati nei domini di ammissibilità per ciascuna area del sotto-ambito;
- d. il riferimento ad un corredo di condizioni e criteri per la valutazione degli interventi (a livello programmatorio e progettuale), sotto il profilo della sostenibilità ambientale, della qualità morfologico e funzionale degli edifici e della fattibilità tecnica ed economica.

- Studi di settore

Sono quelli i cui risultati sono sintetizzati nella Relazione Generale, ovvero:

- a) inquadramento idrogeologico, geologico e geotecnica;
- b) studio dell'inserimento urbanistico ed architettonico delle nuove infrastrutture portuali con riferimento alle emergenze architettoniche e storico testimoniali;
- c) studio dei collegamenti stradali e ferroviari;
- d) studio delle modalità di trasporto interne all'ambito;

1.2 Lo strumento di pianificazione vigente

Con D.P.R. del 16 luglio 1998 è stata istituita l'Autorità Portuale di Gioia Tauro alla quale sono stati conferiti, ai sensi dell'art. 6 della legge 84/94, i compiti di:

- a) Indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti;*
- b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale;*
- c) disciplina delle attività dirette alla fornitura dei servizi di interesse generale.*

Per effetto della legge *superveniens*, abrogativa del regime amministrativo delle aree riveniente dall'applicazione del piano regolatore territoriale del Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Cosenza, incompatibile con le disposizioni della legge 28 gennaio 1994 n. 84, ed in virtù della previsione contenuta nella norma transitoria di cui all'art. 27 c.3 della medesima legge, da una parte sono venuti meno i poteri del CSI all'esercizio delle funzioni applicative del piano regolatore territoriale consortile e dall'altra è venuto in essere, in capo all'Autorità portuale.

2.QUADRO CONOSCITIVO

2.1 Il Porto di Corigliano: origini e stato attuale

La costruzione del porto di Corigliano si è sviluppata tra il 1970 e gli anni 80 come porto industriale nell'ambito degli interventi della Cassa del Mezzogiorno.

Il porto, presenta una configurazione a canale con una superficie dello specchio acqueo interno di 180 ettari ubicata parallelamente alla costa.

L'imboccatura ha una larghezza utile di circa 200 m., ed è ad essa contiguo un bacino di evoluzione del diametro di 600 m..

In direzione Sud si sviluppano n. 2 darsene della lunghezza complessiva di circa 420 ml ed una larghezza che va da un max di 180 m ad un minimo di ml 70 (Darsena Ovest n. 2).

A Nord del canale si trova il bacino di evoluzione del diametro di 600 m..

Dispone di 2.000 m. di banchine di cui:

- per la darsena Est (n.1) m. 750 ricavate lungo il lato di levante, m. 180 lungo il lato Nord e m. 420 lungo il lato di ponente prospettanti su fondali fino a 12,00 m.;
- per la darsena Ovest (n.2) si hanno 420.00 di banchine ricavate lungo il lato di levante, m. 70 + 170 lungo il lato Nord e Nord - Ovest e 450 ml lungo il lato di ponente tutti prospettanti su fondali fino a 7,00 ml;

I piazzali hanno una superficie complessiva di circa 270.000 mq.

La darsena n. 2 è attualmente utilizzata per armeggio di una flotta peschereccia di circa 50 unità.

È servito da un sistema stradale composto dalla Statale 106 collegata al porto tramite una bretella urbana.

Il porto attualmente non è collegato alla rete ferroviaria, è quella di Sibari la stazione più vicina, anche se esiste un progetto, commissionato dal CSI, per un collegamento ferroviario attraverso un'asta di manovra, che si immette sulla dorsale TA-RC, presso la stazione FS di Turio, posta a circa 8 Km dal porto.

Le funzioni amministrative di competenza dell'Autorità marittima sono svolte dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Corigliano Calabro.

I compiti previsti dalla legge 28 gennaio 1994 n. 84 sono espletati dall'Autorità Portuale di Gioia Tauro, istituita con D.P.R. del 16 luglio 1998, a seguito dell'ampliamento della sua Circoscrizione territoriale ai porti di Crotona e Corigliano Calabro, avvenuta con D.M. del Ministro dei Trasporti del 29/12/2006, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n° 18 del 23/01/2007.

Le funzioni amministrative finanziarie sono espletate dall'Ufficio delle Dogane sezione di Corigliano Calabro.

Il porto inoltre è dotato di un distaccamento di Vigili del Fuoco per i servizi di sicurezza antincendio portuale.

I controlli delle merci in transito dal *gate* di ingresso/uscita dal porto sono effettuati da personale della Guardia di Finanza che dispone di una caserma operativa nell'ambito della circoscrizione portuale.

Le funzioni di polizia di frontiera sono assicurate dal commissariato di polizia operante in area portuale.

I controlli e le pratiche amministrative di competenza sanitaria sono svolte dall'ufficio di sanità marittima di Reggio Calabria.

È altresì operante in porto l'ufficio regionale del fitopatologo.

Attualmente il servizio di pilotaggio è assicurato da un pratico locale appositamente nominato per il porto di Corigliano.

Il servizio di rimorchio è obbligatorio per navi superiori a 2.500 TSL per come disciplinato nel regolamento approvato dalla Capitaneria di Porto di Crotona.

Attualmente è previsto l'impiego di un solo rimorchiatore. Tuttavia, in considerazione del recente traffico (ceppato di legno e gusci di noccioline), attivo dal 2003, che vede lo scalo (in media una volta al mese) di navi da 40.000 TSL e 210 metri di lunghezza, è stato ritenuto necessario l'impiego del secondo rimorchiatore su parere dei servizi tecnico-nautici ed in particolare del pratico locale.

Il servizio di ormeggio fa capo al Gruppo Ormeggiatori di Crotona e Corigliano Calabro.

È garantito il servizio del chimico di porto a mezzo di personale in possesso dei requisiti di legge.

L'organizzazione del lavoro portuale, sia per quanto riguarda le operazioni portuali, che per quanto riguarda i servizi specialistici, è allineato alla normativa della legge 84/94.

Operano in porto stabilmente circa due imprese portuali: CITREA s.r.l. e Mare sud s.r.l.

In ambito portuale insiste un mercato ittico, realizzato dal Comune nei pressi della banchina 6, e risultano assentite/in corso di rilascio le concessioni per i seguenti scopi:

- una darsena turistica, a favore della Lega Navale Italiana, nel tratto più interno del bacino di evoluzione;
- due impianti fissi di rifornimento a beneficio del naviglio minore da pesca armato dalle società cooperative rispettivamente proprietarie di tali impianti, ubicati in testata della banchina 5;
- un impianto fisso di banchina per rifornimento carburanti al naviglio minore, in posizione centrale rispetto al fronte della banchina 7;
- un cantiere di alaggio e varo con area retrostante asservita, in testata della precitata banchina;

2.2 Flussi di traffico attuali e potenziali

Allo stato attuale il traffico mercantile è costituito da merce solida alla rinfusa, classificata non pericolosa dal perito chimico di porto. Dal 2002 sino a gennaio c.a. sono state movimentate le seguenti tipologie merceologiche di merci; a fianco di ciascuna tipologia è indicata l'incidenza percentuale sul totale movimentato nel periodo considerato:

merce	imbarcato/sbarcato	% movimentato
ceppato di legno	sbarcato	44,30
cemento	imbarcato	29,97
clinker	sbarcato/imbarcato	15,90
sansa	sbarcato	1,32
pezzi speciali	sbarcato/imbarcato	0,64
tegole	sbarcato	0,47
gusci noccioline	sbarcato	5,46
sabbia	sbarcato	0,11
timber di legno	sbarcato	0,16
salgemma	sbarcato	0,85
basaltico	sbarcato	0,46
mais	sbarcato	0,05
inerti	sbarcato	0,18
pomice	sbarcato	0,13
TOTALE		100%

Di seguito, sono riportate delle tabelle riepilogative del traffico qui convergente dal 2002.

ANNO 2002		ANNO 2003		ANNO 2004	
NAVI ARRIVATE	131	NAVI ARRIVATE	116	NAVI ARRIVATE	152
NAVI LUNGH. SINO A 90m.	110	NAVI LUNGH. SINO A 90 MT.	65	NAVI LUNGH. SINO A 90 MT.	88
NAVI LUNGH. TRA 91 E 180 m	21	NAVI LUNGH. TRA 91 E 180 MT.	48	NAVI LUNGH. TRA 91 E 180 MT.	50
NAVI LUNGH. > 180 m	0	NAVI LUNGH. > 180 MT.	3	NAVI LUNGH. > 180 MT.	14
NAVI ITALIANE	6	NAVI ITALIANE	17	NAVI ITALIANE	31
NAVI STRANIERE	125	NAVI STRANIERE	99	NAVI STRANIERE	121
TONN. CIPPATO DI LEGNO SBAR.	0	TONN. CIPPATO DI LEGNO SBAR.	194.038	TONN. CIPPATO DI LEGNO SBARC.	510.635
TONN. CEMENTO IMBARCATO	262.200	TONN. CEMENTO IMBARCATO	250.180	TONN. CEMENTO IMBARCATO	170.100
TONN. CLINKER SBARCATO	7.100	TONN. CLINKER SBARCATO	0	TONN. CLINKER SBARCATO	81.860
TONN. CLINKER IMBARCATO	110.400	TONN. CLINKER IMBARCATO	86.800	TONN. CLINKER IMBARCATO	144.290
TONN. SANSA SBARCATA	0	TONN. SANSA SBARCATA	1.700	TONN. SANSA SBARCATA	30.740
TONN. PEZZI SPECIALI IMB.	2.580	TONN. PEZZI SPECIALI IMB.	0	TONN. PEZZI SPECIALI IMBARC.	100
TONN. PEZZI SPECIALI SBARC.	0	TONN. PEZZI SPECIALI SBARC.	12.115	TONN. PEZZI SPECIALI SBARC.	1.349
TONN. TEGOLE IMBARCATE	6.300	TONN. TEGOLE IMBARCATE	3.100	TONN. TEGOLE IMBARCATE	3.400
TONN. MAIS SBARCATO	1.400	TONN. SABBIA IMBARCATA	1.700	TONN. SABBIA SBARCATA	1.700
TONN. INERTI IMBARCATI	5.500	TONN. POMICE SBARCATA	3.800	TONN. GUSCI NOCCIOL. SBARC.	83.027
TONN. MERCE IMBARCATA	386.980	TONN. MERCE IMBARCATA	341.780	TONN. TIMBER SBARCATO	1.554
TONN. MERCE SBARCATA	8.500	TONN. MERCE SBARCATA	211.653	TONN. SALGEMMA SBARCATO	5.100
TONN. MERCE MOVIMENTATA	395.480	TONN. MERCE MOVIMENTATA	553.433	TONN. MERCE IMBARCATA	317.890
====	====	====	====	TONN. MERCE SBARCATA	715.965
====	====	====	====	TONN. MERCE MOVIMENTATA	1.033.85 5

ANNO 2005		ANNO 2006		ANNO 2007 (aggiornato alla data 30.09.2007)	
NAVI ARRIVATE	88	NAVI ARRIVATE	94	NAVI ARRIVATE	56
NAVI DI LUNGH. SINO A 90 m	52	NAVI DI LUNGH. SINO A 90 MT.	54	NAVI DI LUNGH. SINO A 90 MT.	25
NAVI DI LUNGH. TRA 91 E 180 m.	24	NAVI DI LUNGH. TRA 91 E 180 MT.	26	NAVI DI LUNGH. TRA 91 E 180 MT.	31
NAVI DI LUNGH. > 180 m	12	NAVI DI LUNGH. > 180 MT.	14	NAVI DI LUNGH. > 180 MT.	0
NAVI ITALIANE	67	NAVI ITALIANE	36	NAVI ITALIANE	27
NAVI STRANIERE	21	NAVI STRANIERE	58	NAVI STRANIERE	29
TONN. CIPPATO DI LEGNO SBAR.	420.470	TONN. CIPPATO DI LEGNO SBAR.	313.200	TONN. CIPPATO DI LEGNO SBAR.	0
TONN. CEMENTO IMBARCATO	138.000	TONN. CEMENTO IMBARCATO	172.800	TONN. CEMENTO IMBARCATO	82500
TONN. CLINKER SBARCATO	0	TONN. CLINKER SBARCATO	0	TONN. CLINKER SBARCATO	0
TONN. CLINKER IMBARCATO	42.050	TONN. CLINKER IMBARCATO	28.300	TONN. CLINKER IMBARCATO	17900
TONN. SANSA SBARCATA	0	TONN. SANSA SBARCATA	35.300	TONN. SANSA SBARCATA	30800
TONN. PEZZI SPECIALI IMB.	2.662	TONN. PEZZI SPECIALI IMBAR.	300	TONN. PEZZI SPECIALI IMBAR.	1900
TONN. PEZZI SPECIALI SBAR.	590	TONN. PEZZI SPECIALI SBARC.	2.496	TONN. PEZZI SPECIALI SBARC.	4248
TONN. TEGOLE IMBARCATE	1.500	TONN. TEGOLE IMBARCATE	0	TONN. TEGOLE IMBARCATE	0
TONN. GUSCI DI NOCCIOLINE SBAR.	83.000	TONN. SABBIA SBARCATA	0	TONN. SABBIA SBARCATA	0
TONN. TIMBER DI LEGNO SBARC.	2.323	TONN. GUSCI NOCCIOL. SBARC.	22.000	TONN. GUSCI NOCCIOL. SBARC.	0
TONN. SALGEMMA SBAR.	9.500	TONN. TIMBER SBARCATO	3.000	TONN. TIMBER SBARCATO	1800
TONN. BASALTICO SBARC.	14.000	TONN. SALGEMMA SBARCATO	16.000	TONN. SALGEMMA SBARCATO	0
TONN. MERCE IMBARCATA	184.212	TONN. MERCE IMBARCATA	201.400	TONN. MERCE IMBARCATA	102300
TONN. MERCE SBARCATA	529.883	TONN. MERCE SBARCATA	391.996	TONN. MERCE SBARCATA	35048
TONN. MERCE MOVIMENTATA	714.095	TONN. MERCE MOVIMENTATA	593.396	TONN. MERCE MOVIMENTATA	137348

Il ceppato di legno serve per alimentare le centrali a biomasse (a Crotone e Strongoli) di produzione di energia elettrica mentre il cemento/clinker di cemento proviene dal cementificio di Castrovillari (CS) è diretto principalmente nei porti di Ravenna e Marina di Carrara.

In media approdano 8 navi al mese, con 16 movimenti tra entrate e uscite. Le manovre sono eseguite in ore diurne poiché non sono funzionanti i segnalamenti posti all'imboccatura del porto.

Nel porto fanno base 48 pescherecci di piccolo-medio tonnellaggio che usano uscire in attività di pesca 4 giorni alla settimana (da lunedì a giovedì) dalle ore 02:00 alle ore 17:00. Non vi sono unità da diporto di base a Corigliano. Occasionalmente, vi fanno scalo le tonnare per lo sbarco dei tonni.

Il massimo flusso di traffico navale si registra con l'entrata/uscita dei pescherecci stanziali. In porto non sono movimentate, nemmeno in passato, merci pericolose.

La merce trasportata è solida alla rinfusa. Allorché viene richiesto di movimentare una nuova tipologia merceologica di merce/materiale sono promossi i pareri dei VV.F. e del perito chimico di porto.

Lo sbarco di ceppato di legno viene autorizzato ai sensi del D.M. 22 luglio 1991 in materia di norme di sicurezza per il trasporto alla rinfusa di carichi solidi.

La merce viene scaricata in banchina con le gru della nave, attraverso tramogge a ciò predisposte, quindi viene depositata sul piazzale retrostante e caricata con pala meccanica sui camion.

L'area di banchina interessata viene circoscritta e segnalata con cartelli indicanti il divieto di accesso, di fumare e di usare fiamme libere.

Ai fini della salvaguardia ambientale viene prevista l'installazione di teloni tra nave e banchina, la pulizia e la copertura dei camion addetti al trasporto nonché il divieto di movimentazione in presenza di vento o brezza tali da generare dispersione di polvere o materiale.

Sono adottati accorgimenti in modo che la merce, nel momento dello sbarco fuori murata, non cada nello specchio acqueo interposto tra nave e banchina. In ogni caso, la nave è circondata da panne galleggianti affinché siano confinate eventuali cadute a mare delle componenti volatili del ceppato.

L'imbarco di cemento viene effettuato direttamente tra camion e nave tramite manichette. Lo sbarco/imbarco del clinker di cemento viene effettuato tra nave e banchina tramite la gru dell'impresa portuale e, successivamente, viene caricato su camion a mezzo di pala meccanica.

La movimentazione di merce containerizzata o prodotti petroliferi è scarsamente significativa in rapporto ai traffici del porto. Anche su tale fronte è però prevedibile un'apprezzabile incremento in relazione alle attività indotte dell'area industriale del porto in atto non quantificabile.

3. IL PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2008 – 2010

Gli interventi previsti dal piano operativo triennale 2008- 2010 sono volti a consolidare l'operatività dello scalo principalmente nella funzione di hub logistico e sono ispirati dalle scelte strategiche:

Adeguamento infrastrutturale dei bacini e delle opere di accosto alle esigenze di stazza e pescaggio delle nuove navi;

Implementazione della sicurezza della navigazione portuale e dei sistemi di sicurezza;

Ottimizzazione della rete di collegamento del porto agli altri sistemi intermodali di trasporto (ferrovia e strada);

Potenziamento delle strutture di accosto e dei servizi accessori per traffico di cabotaggio e merci varie;

Realizzazione di infrastrutture di logistica avanzata;

Creazione di un polo industriale per attività produttive associate all'attività del porto;

Implementazione della security.

Sono in fase di progettazione le seguenti opere:

Costruzione della nuova banchina Nord dedicata alle navi da crociera;

Realizzazione del sistema integrato per la sicurezza del porto;

Riqualificazione degli uffici direzionali ex Stazione Marittima;

Completamento della recinzione portuale.

4. IL QUADRO PREVISIONALE

Le previsioni del nuovo Piano Regolatore Portuale scaturiscono dal ruolo che lo scalo dovrà sviluppare nel quadro delineato dai nuovi scenari del trasporto marittimo internazionale, europeo, nazionale e regionale.

In tale contesto, sulla base degli elementi ad oggi disponibili, possono essere fin d'ora evidenziati alcuni degli interventi caratterizzanti l'assetto del futuro strumento di pianificazione e che dovranno rappresentare elemento di indirizzo dell'attività di approfondimento dell'Ufficio Piano Regolatore Portuale.

Si elencano di seguito gli interventi:

- opere di infrastrutturazione finalizzate al consolidamento ed alla crescita del porto, a supporto delle previsioni di incremento delle attività di movimentazione di rinfuse solide;
- realizzazione di un terminal per l'attracco di navi cisterna con annessi impianti per la movimentazione dei prodotti in previsione dell'attivazione, nella vicina zona industriale, di installazioni per la produzione di energia, alimentati con combustibili rinnovabili;
- rafforzamento del comparto della cantieristica nelle aree di ponente del porto con nuove strutture ed impianti destinati alle manutenzioni e riparazioni navali nonché alla costruzione e rimessaggio di imbarcazioni di piccolo e medio tonnellaggio;
- ampliamento dell'area rinfuse liquide e solide ed impianti e stabilimenti per lo stoccaggio e/o lavorazione delle merci;
- ampliamento del porto a sud, a nord ed ad ovest con realizzazione di nuove darsene, banchine e piazzali operativi polifunzionali a supporto di attività di logistica integrata e di trasporto intermodale e/o per la pesca e il diporto;

- ampliamento e razionalizzazione della darsena servizi con aumento dei posti di ormeggio per il diportismo e la piccola pesca;
- realizzazione di un'area passeggeri con accosti per unità adibite a collegamenti marittimi con le città rivierasche e per navi da crociera;
- realizzazione di un'area servizi con la costruzione del centro direzionale ed altre infrastrutture per attività terziarie (ricreative e ludiche, scientifiche e di ricerca, commerciali, di ristorazione, di accoglienza e promozione turistica, di pubblica utilità ecc.);
- opere volte ad integrare in unicum il porto con il suo waterfront nel contesto di un coordinato ed armonico sviluppo territoriale;
- adeguamento della viabilità e realizzazione della rete ferroviaria interna da collegare alle reti di trasporto esterne anche a supporto dell'attivazione di servizi di interporto nelle aree retroportuali.

L'elenco degli interventi, come si è detto, ha carattere meramente propositivo ai fini della disamina delle tematiche afferenti l'elaborazione del nuovo PRP e rappresenta strumento propulsivo degli ulteriori contributi di tutti i partecipanti all'attività dell'Ufficio Piano.