



DELIBERA N. 12 /2021
DEL COMITATO DI GESTIONE DELL'ADSP MTMI
Seduta del 02/11/2021

Il Comitato di Gestione, con la presenza di:

1. Andrea AGOSTINELLI – Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio – *Presidente del Comitato di Gestione*;
2. Tommaso CALABRO' – in Rappresentante della Regione Calabria, designato dal Presidente della Regione Calabria con nota prot. n. 315394 del 13/07/2021- *Componente*;
3. Domenico BERTI – in rappresentanza della Città Metropolitana di Reggio Calabria, designato dal Sindaco con nota prot. n. 51799 del 16/7/2021– *Componente*;
4. Antonio GUERRIERI - in rappresentanza del Comune di Gioia Tauro, designato dal Sindaco con Decreto n. 25 del 23/7/2021– *Componente*;

VISTA la legge 28 Gennaio 1994 n. 84, e le successive modificazioni ed integrazioni, in tema di riordino della legislazione in materia portuale;

VISTO l'art. 8 comma, 11-bis, della legge 27/2/1998, n. 30, come modificato dall'art. 10 della L. 30/11/98, n. 413, che ha classificato il porto di Gioia Tauro di rilevanza economica internazionale, di categoria II classe I;

VISTO il D.P.R. 16 luglio 1998, istitutivo dell'Autorità Portuale del porto di Gioia Tauro, che ha conferito alla stessa i compiti di cui alla legge 84/94;

VISTO il D. Lgs. 4 agosto 2016 n.169, relativo alla Riorganizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali (sostituite con le Autorità di Sistema Portuale) di cui alla legge 28 gennaio 1994, n.84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n.124;

VISTO l'articolo 22-*bis* del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119, convertito dalla legge 17 dicembre 2018, n. 136, con il quale è stata emendata la denominazione e la competenza territoriale della predetta Autorità di sistema portuale, per come previsto dal precedente D.L.gs. n. 169/2016, modificandola in Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio (AdSP MTMI), con competenza sui porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia;

VISTO il Decreto ministeriale 18 giugno 2021, n. 257, con cui il dott. Andrea Agostinelli è stato nominato Presidente della costituenda Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio;

VISTO il Decreto n. 18/20 del 18/02/2020 con il quale il contrammiraglio dott. Pietro Preziosi ha assunto l'incarico di Segretario Generale dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio;

- VISTO** il Decreto n. 23/2021/ADSP-MTMI del 30/7/2021, con il quale è stato costituito il Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, ai sensi dell'art. 9, comma 1, della L. 84/94 e s.m.i.;
- VISTO** il Decreto n. 53/2021/ADSP-MTMI del 28/9/2021, con il quale è stata integrata la composizione del Comitato di Gestione dell' Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio con la nomina del rappresentante del Comune di Vibo Valentia, a termini dell'art. 9, comma 1-bis, della L. 84/94 e s.m.i.;
- VISTO** l'Ordine di Servizio n. 01/2021 del 1/9/2021 con il quale è stato istituito l'Ufficio di Segreteria del Comitato di Gestione;
- VISTA** la Deliberazione del Comitato di Gestione n. 01/2021/ADSP-MTMI del 30/9/2021, con cui è stato approvato il Regolamento per disciplinare lo svolgimento delle attività del Comitato di Gestione dell'AdSP-MTMI;
- VISTO** il Piano Regolatore Portuale di Corigliano Rossano, redatto dall'allora Ministero dei Lavori Pubblici nell'anno 1965 e trasmesso alla Cassa per il Mezzogiorno congiuntamente al Progetto Esecutivo di primo stralcio per i provvedimenti di approvazione e finanziamento, da considerarsi ancora efficace a norma dell'art. 27, comma 3, della L. 84/94 e s.m.i.;
- VISTO** l'art. 5, comma 5, della L. 84/94 e s.m.i., in forza del quale le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali (ATF) del piano regolatore portuale, che devono essere adottati dal Comitato di Gestione, previa acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del comune o dei comuni interessati, con riferimento esclusivo alle previsioni delle aree destinate a funzioni di interazione porto-città;
- CONSIDERATO** che l'AdSP MTMI ha elaborato un ATF riguardante il porto di Corigliano Rossano inteso a superare le criticità realizzative connesse allo sviluppo urbanistico del territorio circostante l'area portuale, al traffico attualmente presente e a quello previsto per i prossimi anni nel Porto di Corigliano Rossano, prevedendo interventi che si sostanziano nella realizzazione di una nuova banchina ad uso crocieristico ed un idoneo dente di attracco per l'appoggio del portellone delle navi Ro-Ro;
- VISTA** la nota prot. 75324 del 03/08/2021, con la quale l'AdSP MTMI, ai sensi dell'art. 5, comma 5, della Legge 84/94 e s.m.i., ha chiesto al comune di Corigliano-Rossano la dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici comunali dell' ATF del Porto di Corigliano-Rossano;
- VISTA** la nota prot. 0102954 del 20/10/2021, del Comune di Corigliano-Rossano, con la quale ha attestato che gli interventi previsti nell'ATF non contrastano con gli strumenti vigenti di pianificazione comunale;

- RITENUTO** pertanto, di dover procedere all'adozione dell'Adeguamento Tecnico Funzionale del porto di Corigliano Rossano, a termini dell'art. 5, comma 5, della L. 84/94 e s.m.i.;
- CONSIDERATO** che nel corso della seduta del Comitato di Gestione del 02/11/2021 l'Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) del Piano Regolatore Portuale di Corigliano Rossano è stato sottoposto all'esame del predetto Organo per la prescritta adozione;
- SENTITO** il Segretario Generale a norma dell'art. 10, comma 4, lett. c) della L. 84/94 e s.m.i.;
- VISTO** l'esito della votazione che ha avuto luogo nel corso della seduta del 2/11/2021 (*votanti 4; favorevoli 4; contrari 0; astenuti 0*), come risulta dal verbale della seduta;
- VISTI** gli atti d'ufficio;

DELIBERA

Le premesse costituiscono parte integrante della presente deliberazione.

E' adottato l'Adeguamento Tecnico Funzionale (ATF) del porto di Corigliano-Rossano, nella formulazione allegata alla presente delibera per farne parte integrate.

Manda alle Aree ed ai settori per il seguito di competenza.

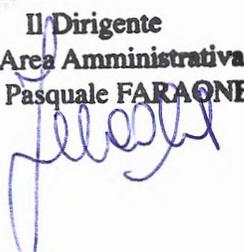
La presente Delibera sarà pubblicata con le modalità previste dall'art. 12, comma 4, del Regolamento che disciplina lo svolgimento delle attività del Comitato di Gestione.

La presente Delibera è immediatamente esecutiva.

Gioia Tauro, li 02/11/2021

~~p. IL SEGRETARIO GENERALE~~
CA. (CP) Pietro PREZIOSI t.a.

Il Dirigente
dell' Area Amministrativa
Dott. Pasquale FARAONE



IL PRESIDENTE
CA. (CP) Andrea AGOSTINELLI





Autorità Portuale di Gioia Tauro e della Calabria



PIANO REGOLATORE PORTUALE ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE

Committente

Commissario Straordinario
C.A. (CP) Andrea Agostinelli

Segretario Generale
C.A.(CP) Pietro Preziosi

Area Tecnica - Dirigente
Ing. Carmela De Maria

Progettazione

**ACQUA
TECNO**

Ing. Paolo Turbolente
Arch. Vittoria Biego
Ing. Barbara Doronzo

MODIMAR
MODIMAR S.r.l. Via Monte Zebio 40 - 00195 - ROMA - ITALY www.modimar.it

Ing. Paolo Contini
Dott.ssa Sara Scrimieri

Titolo elaborato

RELAZIONE AMBIENTALE SINTETICA

Elaborato
A.2190.10 | ATF | R

RAS

Scala

Data

Maggio 2021

Preparato

Dott.ssa Sara Scrimieri

Controllato

Ing. Paolo Contini

Approvato

Ing. Renato Marconi

Revisione	Data

1. PREMESSA	1
2. L'AREA D'INTERVENTO	3
2.1. Inquadramento territoriale	3
2.2. Collegamenti stradali e ferroviari	5
2.3. Il porto di Corigliano Calabro	7
2.4. Aree protette e Rete Natura 2000	7
2.5. Regime dei vincoli.....	10
3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO	12
4. ASPETTI PROGRAMMATICI	16
4.1. Piano Regolatore Portuale	16
4.2. Piano Operativo Triennale 2012-2014	32
4.3. Piano Regolatore Generale del Comune di Corigliano Calabro.....	33
5. ANALISI DEGLI EFFETTI AMBIENTALI DELLE MODIFICHE INTRODOTTE.....	35
5.1. Atmosfera	35
5.2. Rumore	35
5.3. Suolo e sottosuolo.....	36
5.4. Ambiente idrico	36
5.1. Biodiversità flora e fauna	37
5.2. Aspetti economici.....	37
5.3. Paesaggio.....	37
6. FASE DI CANTIERE	37
7. CONCLUSIONI	39
INDICE DELLE FIGURE	41

1. PREMESSA

La presente Relazione Ambientale Sintetica (di seguito RAS) è stata redatta nell'ambito della procedura di Adeguamento Tecnico Funzionale (nel seguito ATF) della *Realizzazione della banchina ad utilizzo promiscuo, sia crocieristico, sia Ro-Ro, ed un idoneo dente di attracco per l'appoggio del portellone delle navi Ro-Ro del porto di Corigliano Calabro* predisposto dall'Acquatecno S.r.l. (Mandataria) e dalla Modimar S.r.l. (Mandante) su incarico dell'Autorità portuale di Gioia Tauro e della Calabria - Porto di Corigliano Calabro (di seguito AdSP) - Decreto 32/2021 del 23/03/2021.

Il Piano Regolatore Portuale del Porto di Corigliano Calabro vigente (PRP approvato nel 1974 e pertanto nel seguito richiamato come PRP-1974) presenta delle obbiettive criticità attuative connesse non solo con le nuove esigenze del traffico portuale attualmente presente ed al relativo sviluppo previsto per i prossimi anni ma anche con l'assetto urbanistico che si è delineato negli ultimi decenni per il territorio circostante l'area portuale.

In particolare, la domanda di traffico del porto è tale da non giustificare un investimento finanziario importante come quello altrimenti necessario per la realizzazione della ulteriore darsena interna (Darsena 3) prevista nel PRP-1974 che richiederebbe importanti interventi strutturali di banchinamento (per uno sviluppo di 2,5 km) e cospicue escavazioni (a profondità di -12 m s.l.m. e su una superficie areale di oltre 28 ettari); peraltro con la demolizione di almeno 80 m dell'attuale banchina di levante dell'esistente Darsena 2. Inoltre nell'area ove il PRP-1974 prevede di ubicare la Darsena 3 è ormai presente in forma stabile un nucleo abitativo completo delle opere di urbanizzazione (rete viaria principale e secondaria con illuminazione pubblica e relativi servizi di urbanizzazione).

Nell'ottica di rendere comunque il Porto di Corigliano in grado di soddisfare la mutevole domanda di traffico e adeguarlo alle richieste del mercato marittimo, la proposta di ATF prevede la riqualificazione funzionale del tratto posto al margine di ponente tra la darsena dell'avamposto e le due darsene interne tramite la realizzazione di una banchina da destinare ad uso promiscuo, crocieristico e Ro-Ro, contraddistinta anche da un idoneo dente di attracco per l'appoggio del portellone delle navi Ro-Ro (accosto di poppa).

In particolare, l'intervento consiste nel completamento delle banchine all'imbocco della darsena di ponente, per un tratto di lunghezza pari a circa 305 m, delimitato dal piazzale ove sorge l'edificio della stazione marittima di Corigliano (allo stato adibito ad uffici) e nei contigui tratti ortogonali, di lunghezza pari rispettivamente a 36 e 51 m circa.

In tale tratto, l'Autorità Portuale prevede di realizzare, come si è detto, una banchina da destinare ad attività crocieristiche/Ro-Ro e, pertanto, ha necessità di garantire all'imboccatura e nella fascia di mare

antistante la nuova banchina, fondali operativi di -10,00 metri dal medio mare (estendibili fino alla quota di -12,00 metri) in modo da consentire il transito e l'attracco di navi di pescaggio massimo pari a 8 ,00 metri. La banchina portuale dovrà essere dotata anche degli impianti idraulici, di smaltimento delle acque meteoriche e dell'impianto elettrico.

L'ATF è redatto ai sensi dell'articolo 5, comma 5 della legge n. 84 del 28 gennaio 1994 e ss.mm.ii., in particolare delle modifiche introdotte dal D.Lgs. 232/2017 nonché seguendo i criteri approfonditi nelle *Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale* pubblicate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a marzo 2017.

È importante evidenziare che la procedura di ATF, disciplinata dalla normativa di cui sopra, è stata recentemente modificata dal D.L. 76/2020 recante “Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale” pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 178 del 16 luglio 2020.

L'iter dell'ATF in studio è dunque scandito dai seguenti passaggi:

- acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del Comune di Corigliano Calabro;
- adozione da parte del Comitato di gestione dell'Autorità di Gioia Tauro e della Calabria;
- acquisizione del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Ai sensi delle *Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale* sopracitate la Relazione ambientale sintetica è finalizzata ad individuare, descrivere e valutare i possibili effetti della realizzazione della banchina crocieristica e Ro-Ro sul complesso delle componenti ambientali interessate.

Inoltre, al fine di verificare la non sostanzialità delle modifiche introdotte dall'ATF, la presente Relazione è orientata ad approfondire:

- le caratteristiche dell'intervento di ATF, con particolare riferimento all'utilizzazione delle risorse naturali e al potenziale inquinamento atmosferico e acustico;
- la localizzazione dell'intervento contemplato dall'ATF, soprattutto in relazione alla presenza di aree protette appartenenti alla Rete Natura 2000, riserve e parchi naturali istituiti ai sensi della Legge n. 394 del 1991 e zone nelle quali gli standard di qualità ambientale fissati dalla legislazione comunitaria sono già stati superati; le zone a forte densità demografica e le zone di importanza storica, culturale o archeologica.

Infine, con l'obiettivo di fornire un quadro quanto più completo, di seguito sono ipotizzati gli eventuali impatti indotti dalla banchina oggetto dell'ATF nelle fasi sia realizzativa sia di esercizio.

2. L'AREA D'INTERVENTO

2.1. Inquadramento territoriale

La porzione di territorio interessata dall'intervento è sita nel Comune di Corigliano in provincia di Cosenza. Il porto di Corigliano Calabro è situato in posizione lat. 39°40'04" Nord e long. 16°31'10" Est, sul versante Nord orientale della Calabria, presso l'omonimo golfo nel Mar Jonio (Figura 1). Si tratta di un'infrastruttura interamente ricavata all'interno della linea di costa, che è posta a circa 3 miglia a Sud-Est della foce del fiume Crati e ad 1 miglio a Nord-Ovest dell'abitato di Marina di Schiavonea, frazione marittima di Corigliano Calabro.



Figura 1 Inquadramento territoriale

L'intervento non ricade in ambiti territoriali di accertata qualità ambientale. La conformazione plano-altimetrica della fascia costiera rende l'area interessata dall'intervento non visibile sia dalle fasce

insediata della città che dalle infrastrutture di trasporto esistenti.

L'intervento si colloca nella porzione immediatamente a sud-ovest del bacino di espansione sul lato di ponente dell'ingresso al bacino di manovra tra le darsene n.1 e n.2 (Figura 2) e riguarda di fatto la sistemazione funzionale dell'unico tratto rimasto privo di opere di delimitazione dello specchio portuale interno essendo stato oggetto in passato solo marginalmente degli interventi di escavazione e dragaggio del canale di accesso alla Darsena n.2 (Figura 3)



Figura 2 Inquadramento planimetrico dell'area di intervento

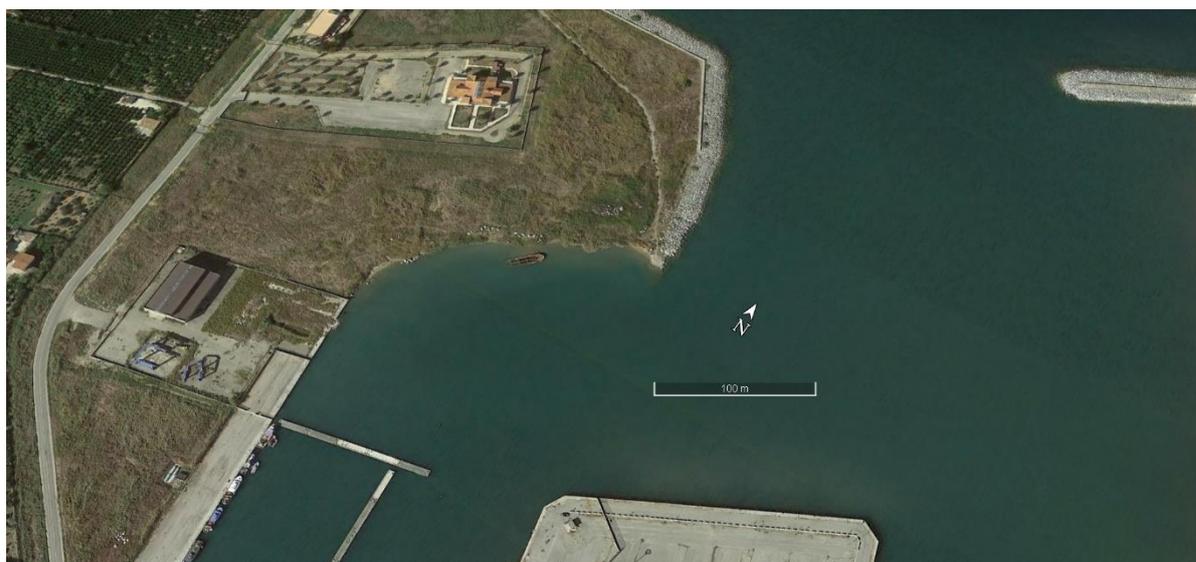


Figura 3 Viste d'insieme e di dettaglio dell'area di intervento

2.2. Collegamenti stradali e ferroviari

Il porto di Corigliano Calabro, sito nella provincia di Cosenza, si affaccia sul Mar Ionio ed è posto nella zona mediana degli assi di collegamento terrestre (), costituiti dalla SS 106 e dalla linea ferroviaria ionica da cui dipendono i flussi di traffico, unitamente agli altri centri della Calabria ionica (Sibaride, Crotonese, Catanzarese e Locride) e della Basilicata ionica con quelle tirreniche ed adriatiche. La SS 106, infatti, si sviluppa da Reggio Calabria, per 491 km percorrendo l'intera costa ionica delle Regioni Calabria e Basilicata, sino alla Puglia allacciandosi a Taranto con gli assi di collegamento per Brindisi e Bari.

Il livello di servizio della SS 106, nel tratto d'interesse, è basso; oltre ad una generale condizione d'insicurezza che la caratterizza, i tempi lunghi di percorrenza sono dovuti alle ridotte dimensioni della carreggiata – a due corsie, una per senso di marcia – ed al tracciato che prevede l'attraversamento di numerosi centri urbani situati lungo la costa. Per ovviare a tali inconvenienti è stato realizzato un percorso parallelo alla SS 106, chiamato SS 106 Raddrizzamento (SS 106 Radd) ad Est della stessa, da Sibari, a Nord di Corigliano Calabro e fino a Rossano.

I collegamenti con le regioni del versante tirrenico riguardano soltanto le infrastrutture stradali ed sono garantiti dall'Autostrada A3 Salerno – Reggio Calabria alla quale la SS 106 è collegata tramite:

- la SS 554/E 844 che si immette nella A3 in corrispondenza del bivio "Sibari";
- la SS 106bis/SP 241 che si immette nella A3 in corrispondenza del bivio Tarsia Est.

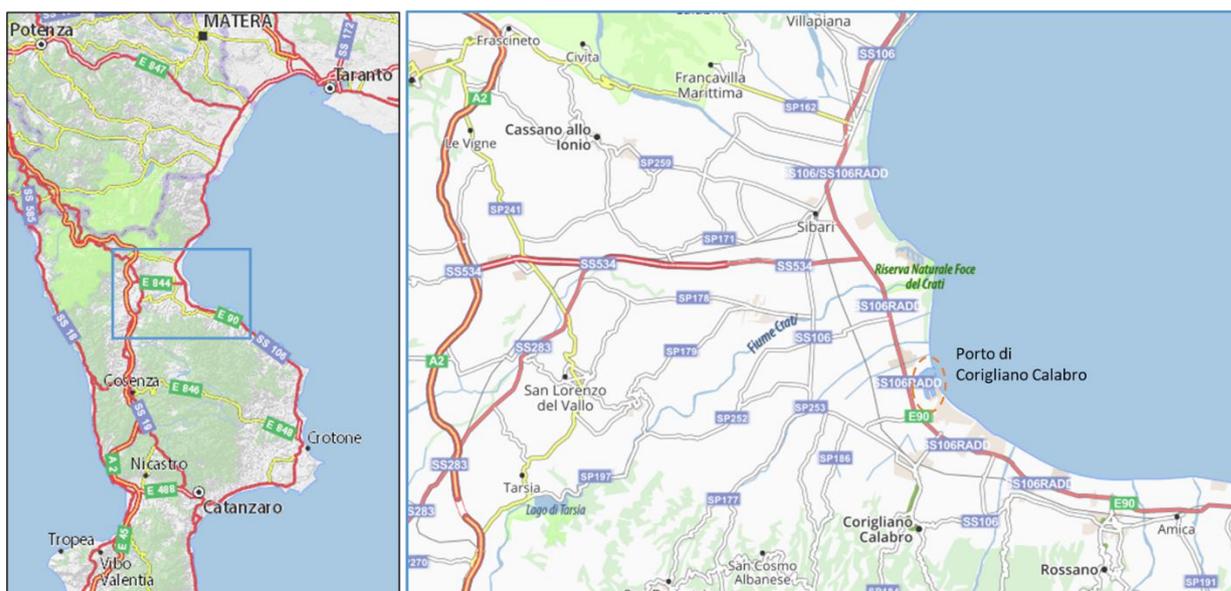


Figura 4 Inquadramento dei collegamenti stradali e ferroviari per il Porto di Corigliano Calabro

La linea ferroviaria jonica ha uno sviluppo di circa 395 km, non è elettrificata ed ha un unico binario; essa garantisce i collegamenti all'interno della Calabria e tra questa, la Basilicata e la Puglia. La stazione ferroviaria più vicina al porto di Corigliano Calabro è quella di Corigliano Scalo.

In questa sede si accenna soltanto all'iniziativa di realizzazione di un ulteriore collegamento con la stazione di Turio, situata a circa 8 km dal porto di Corigliano Calabro.

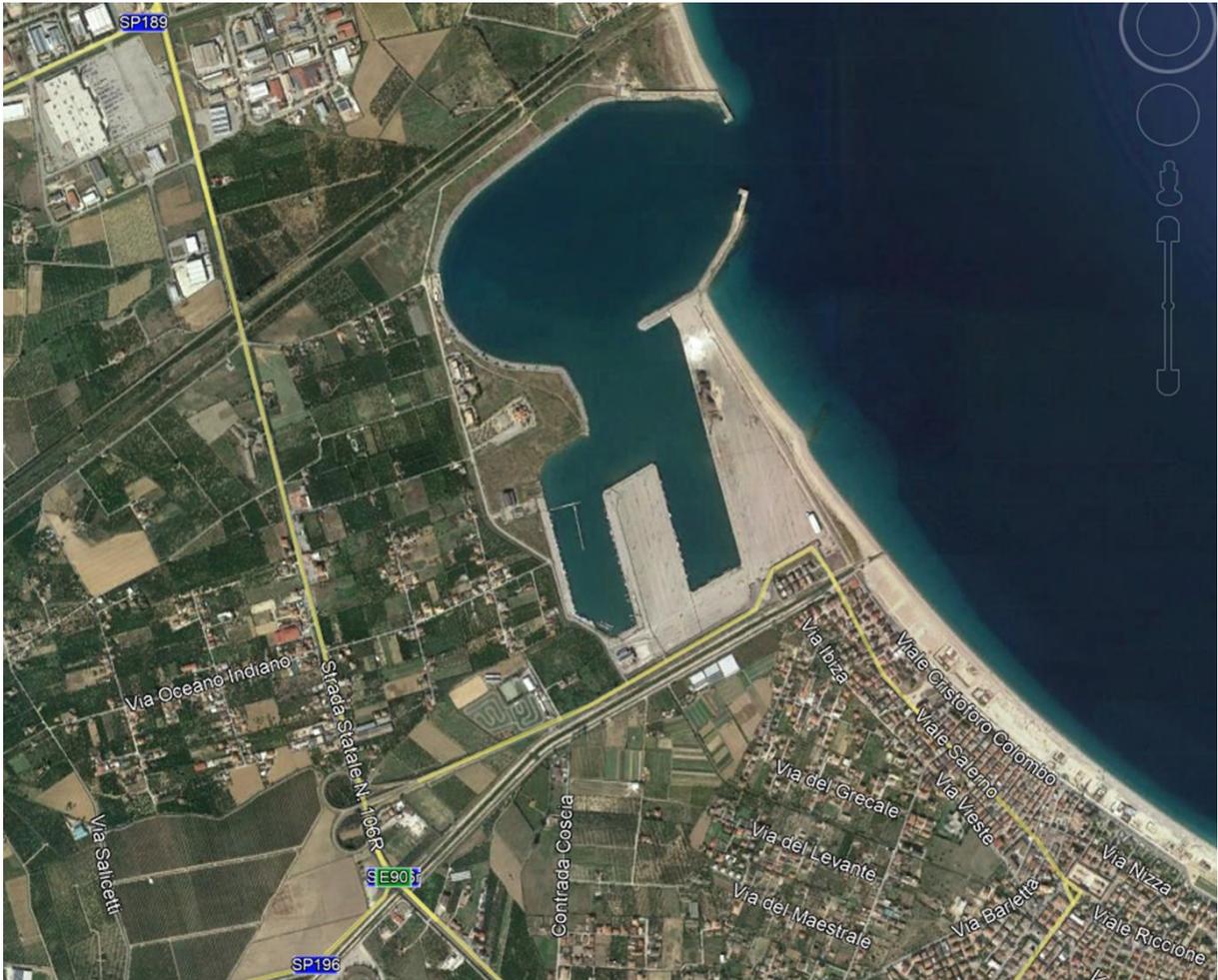


Figura 5 Vista aerea del porto con particolare dei collegamenti stradali

A livello locale il porto è raggiungibile dalla SS 106 Radd. (Figura 5) dalla quale, all'altezza dell'abitato di Torricella, situato a Nord della frazione di Marina Schiavonea, si dirama un collegamento stradale diretto verso Est, che la riconnette a Viale Salerno, asse stradale principale della frazione stessa.

Per quanto concerne i collegamenti aerei, gli aeroporti più vicini al porto di Corigliano Calabro sono quelli di Lamezia Terme, Crotone e Taranto.

2.3. Il porto di Corigliano Calabro

Il porto di Corigliano Calabro (CS) rientra nella II categoria, III classe ai sensi del Decreto del Ministero dei Trasporti del 20 dicembre 2006, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n° 18 del 23 gennaio 2007 ed è gestito dall'Autorità di Sistema dei Mari Tirreno Meridionale e Jonio.

Il porto di Corigliano Calabro si estende su una superficie, comprensiva di specchio acqueo, pari a circa 1.300.000 metri quadrati. Esso è costituito da una imboccatura a moli convergenti che forma il bacino di evoluzione del porto, ed è racchiuso da n° 2 darsene orientate in parallelo secondo la linea di costa. La darsena est, "di levante" ha un'ampiezza di circa 180 m ed è delimitata da n° 3 banchine operative. La darsena ovest "di ponente", anch'essa di ampiezza pari a 180 metri, è invece delimitata dalle banchine denominate 5, 6 e 7.

Le caratteristiche dimensionali ed operative del porto si possono così sintetizzare:

- Ampiezza dell'imboccatura: 185 m;
- Diametro operativo del bacino di evoluzione: 600 m circa;
- Sviluppo complessivo delle banchine: circa 1420 m;
- Superficie complessiva dei piazzali: circa 300.000,00 m².

La quota operativa delle banchine è di + 2,80 metri sul livello medio mare, eccetto quella delle banchine denominate con i numeri 5, 6 e 7 che misura 1,5 metri sul medio mare.

La quota operativa dei fondali è pari a -12,00 metri all'imboccatura del porto, all'interno del bacino di evoluzione e lungo tutta la darsena di levante. Mentre nella darsena di ponente, la quota dei fondali misura circa - 7 ,00 metri sul livello medio mare.

2.4. Aree protette e Rete Natura 2000

Nessuna area protetta terrestre e/o marina (EUAP) risulta presente nell'area portuale, né tantomeno direttamente ricadente nell'area interessata dell'ATF.

Le aree protette più prossime risultano essere:

- Riserva Naturale 'Foce del Crati' (EUAP0254) posta a circa 4 km dall'area interessata dall'ATF (vedi Figura 6);
- Aree Rete Natura 2000, "Casoni di Sibari" e "Foce del Crati" ();
- le propaggini meridionali del Parco Nazionale del Pollino distanti circa 20 Km in direzione Nord-Ovest dal porto di Corigliano Calabro (vedi Figura 8);
- le propaggini settentrionali del Parco Nazionale della Sila anche esse distanti circa 20 Km in direzione Sud dal porto di Corigliano Calabro (vedi Figura 8).



Figura 6 Aree protette presenti nell'area di studio

Come è possibile vedere dalla seguente Figura 7, non si rileva la presenza di aree relative alla Rete Natura 2000 all'interno dello stesso ambito territoriale del Porto di Corigliano.



Figura 7 Aree Rete Natura 2000 presenti dell'area di studio

Le aree protette afferenti alla Rete Natura 2000 più prossime sono:

- SIC "Foce del Crati" (IT9310044) a circa 4 km dall'area interessata dall'ATF (Figura 7);

Piano Regolatore Portuale di Corigliano Calabro

Adeguamento Tecnico Funzionale – Relazione Ambientale Sintetica

- SIC “Casoni di Sibari” (IT9310052) a circa 8 km dall’area interessata dall’ATF (Figura 7);
- SIC “Farnito di Corigliano” (IT9310049) (Figura 8);
- SIC “Foreste Rossanesi” (IT9310067) (Figura 8).

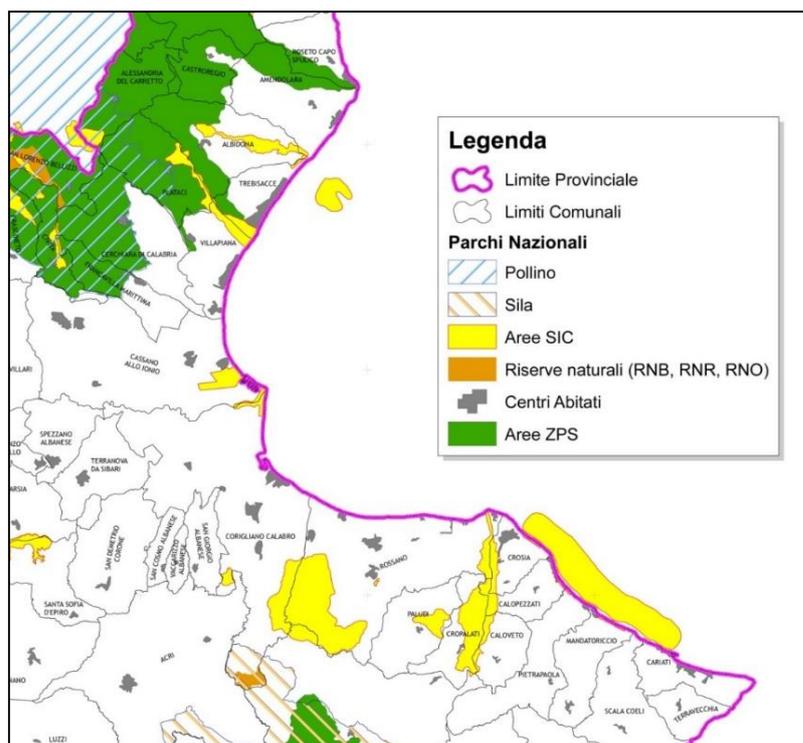
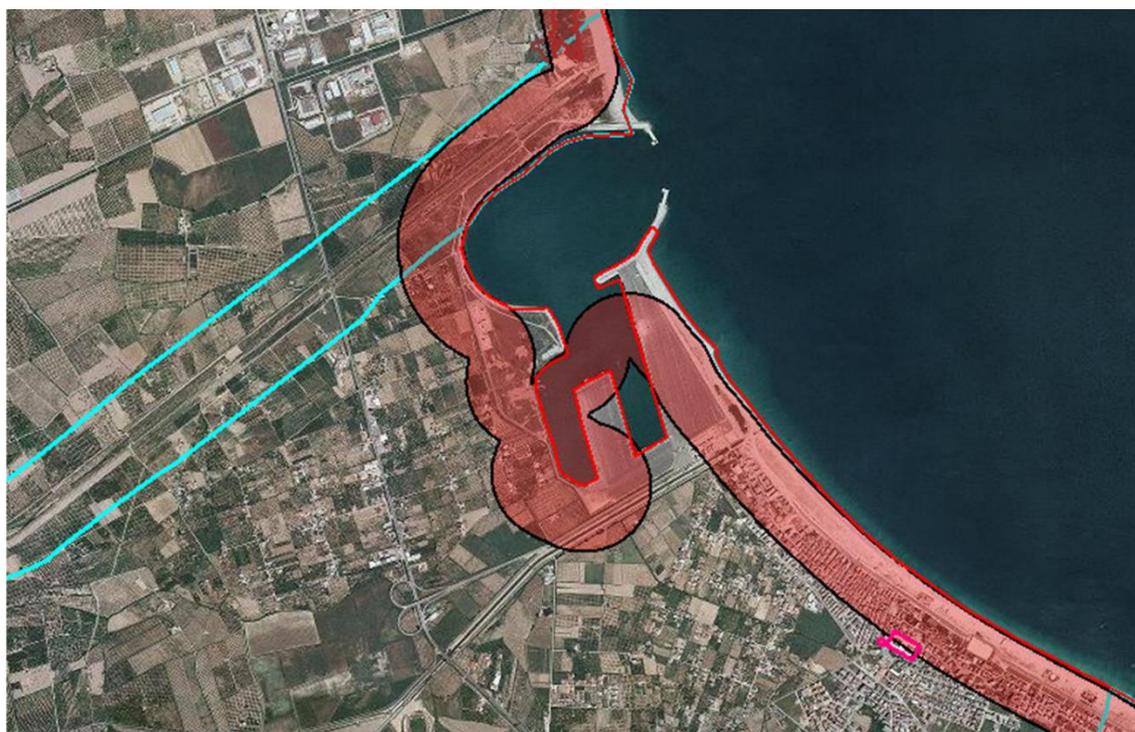


Figura 8 SIC e ZPS presenti dell’area di studio

2.5. Regime dei vincoli

L'area interessata dall'ATF è interessata dal vincolo riferito alla fascia di tutela di 300 m dalla “linea di battigia” e decretato dal Codice del Paesaggio 42/2004 e ss.mm.ii. la cui georeferenziazione è riportata nella seguente Figura 9.

Gli interventi in tali aree presuppongono il rilascio del Nulla Osta degli Enti preposti alla tutela dei vincoli paesaggistici riportati.



D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. Art. 142, comma 1 lett. a) *i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare*



D.M. _27.06.1985 - Vincolo fascia rispetto fiumi D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. Art. 142, comma 1 lett. c) *i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna*

Figura 9 Vincoli del Codice del Paesaggio D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. (fonte: regione.calabria.it)

Pur ricadendo nella Piana Sibaritide, nell'area di progetto non esistono vincoli di natura archeologica.

Piano Regolatore Portuale di Corigliano Calabro

Adeguamento Tecnico Funzionale – Relazione Ambientale Sintetica

L'analisi degli elaborati del Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico della Calabria, del quale si riporta uno stralcio nella Figura 10, evidenzia, per la zona d'intervento, l'assenza di aree a rischio idraulico o soggette a specifiche misure di salvaguardia.

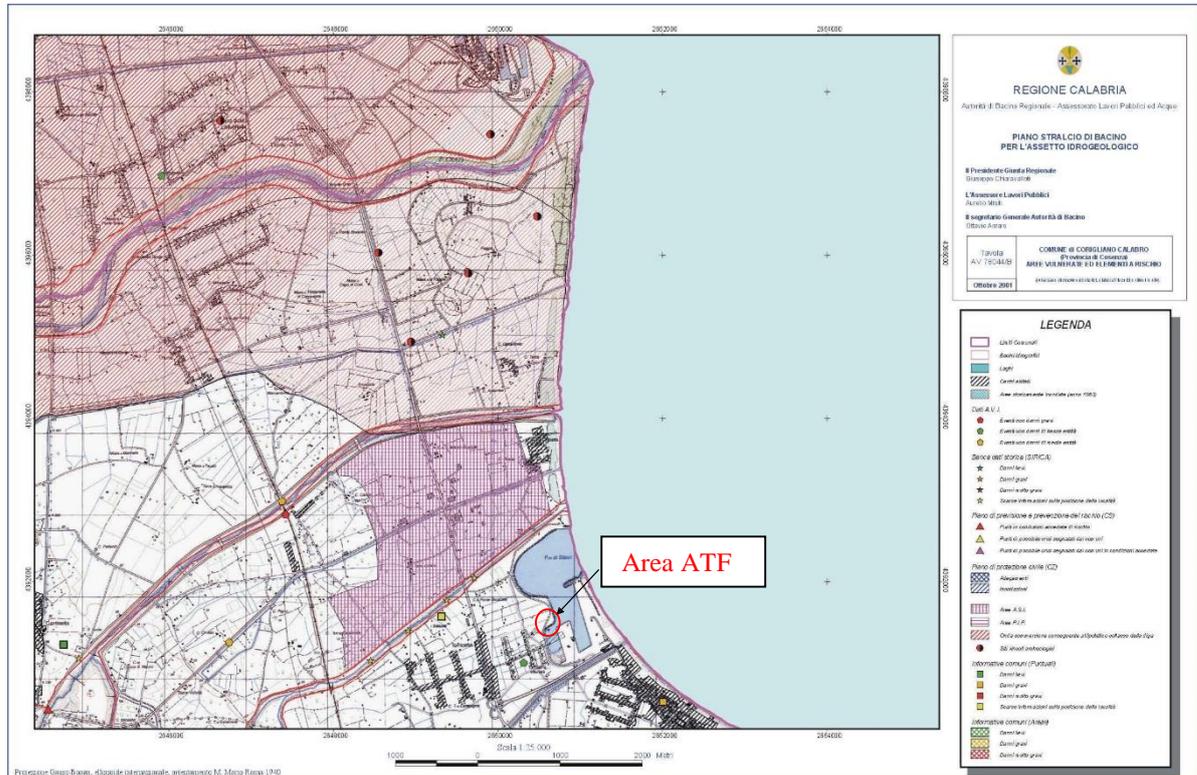


Figura 10 Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico della Calabria

3. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

L'intervento di progetto consiste nella realizzazione di un tratto di banchina della lunghezza complessiva di circa 391,30 m e del relativo piazzale retrostante (Superficie totale 13.545 m²). Il piazzale retrostante la banchina crocieristica presenta una larghezza complessiva di 30 m dal bordo esterno della struttura di banchina e si collega alla viabilità esistente e adiacente alla Stazione marittima. Il piazzale retrostante la banchina Ro-Ro presenta una larghezza complessiva di 50 m dal bordo esterno della struttura di banchina e si collega alla viabilità esistente con una viabilità servizio. La profondità dei fondali prospicienti la banchina è progettata a -10,00 m conformemente alle previsioni del PRP vigente.

La soluzione strutturale prescelta è quella denominata "Danese", composta, cioè, da una paratia in c.a. irrigidita in testa da un solettone in c.a., riportante la spinta su un gruppo di pali. In relazione ai fondali di progetto ed alle caratteristiche geotecniche del sedime di fondazione, la banchina è costituita da una paratia dello spessore di 100 cm, costituita da pali in c.a. $\Phi 1000$, approfondita fino alla quota di -26,80 m s.l.m.m nei tratti in corrispondenza delle bitte e fino a -24,80 m s.l.m.m. nei restanti tratti. Nei tratti in corrispondenza delle bitte, tale paratia presenta un solettone avente dimensioni 6,00 m x 10,00 m, riportante la spinta su un gruppo di 20 pali $\Phi 600$, terebrati nel terreno fino a raggiungere la quota di -10,00 m l.m.m. Nei restanti tratti, la paratia è irrigidita dalla presenza di un solettone in c.a. avente dimensioni 14,00 m x 5,00 m riportante la spinta su un gruppo di 24 pali $\Phi 600$ terebrati nel terreno fino a raggiungere la quota di -10,00 m l.m.m (Figura 11, Figura 14, Figura 15 e **Figura 15**).

L'intervento in progetto riguarda la realizzazione delle seguenti opere:

- costruzione del tratto rettilineo di banchina (prospiciente il terrapieno su cui è ubicato l'edificio della stazione marittima) della lunghezza complessiva di circa 305,00 m e del relativo piazzale retrostante che si sviluppa per una lunghezza complessiva di 30 m dal bordo esterno della struttura di banchina;
- la realizzazione di un dente di attracco in adiacenza al dismesso cantiere nautico munito di scivolo per l'appoggio del portellone delle navi, avente dimensioni 35m x 8,00 m (su tratto di banchina avente lunghezza di 50,65 m) e del relativo piazzale retrostante che si sviluppa per una lunghezza complessiva di 50,00 m dal bordo esterno della struttura di banchina;
- il dragaggio dei fondali antistanti secondo le sagome riportate negli elaborati grafici, in modo da raggiungere la quota operativa di - 10,00 m l.m.m.; il materiale risultante dalle operazioni di dragaggio verrà momentaneamente stoccato in una zona di deposito individuata nelle immediate vicinanze della banchina in progetto per poi essere riutilizzata per il ripascimento delle spiagge;
- la banchina e la relativa pavimentazione che, con ingombro pari a 12 m in corrispondenza delle bitte e 7,00 m nei restanti tratti, unitamente alla fascia di 18,00/23,00 m costituente il piazzale retrostante,

raggiunge una larghezza complessiva di 30,00 metri, idonea per le operazioni di ormeggio e di stazionamento delle imbarcazioni e per il traffico mezzi e passeggeri;

- realizzazione di una strada di accesso al nuovo piazzale e di collegamento con la viabilità esistente;
- realizzazione di una viabilità di collegamento tra la banchina Ro-ro e la viabilità esistente;
- demolizione del muretto perimetrale all'area di cantieristica nautica e sistemazione del piazzale retrostante il dente di attracco

Il piazzale retrostante la banchina di tipo danese, formato da strati di differenti materiali, in funzione delle relative caratteristiche di strati di sottofondazione, è stato dimensionato per i carichi variabili indotti dai mezzi pesanti in relazione alla normativa tecnica vigente. Completano il progetto la realizzazione degli arredi di banchina (anelloni, parabordi e bitte d'ormeggio) nonché gli impianti di smaltimento delle acque reflue, idrico, antincendio e di illuminazione del piazzale.



Figura 11 Planimetria Generale delle opere di progetto (Elab. EG.08)

Piano Regolatore Portuale di Corigliano Calabro

Adeguamento Tecnico Funzionale – Relazione Ambientale Sintetica

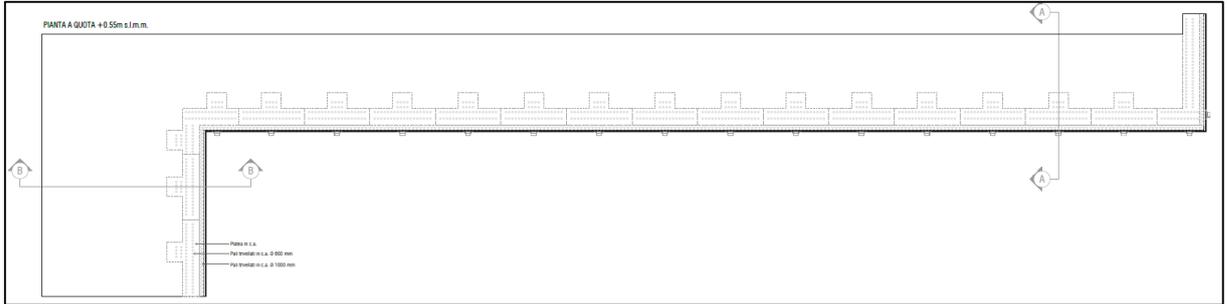


Figura 12 Banchina di progetto – Pianta a quota + 0,55 m s.l.m., delle piastre di collegamento pali (Elab. EG.09)

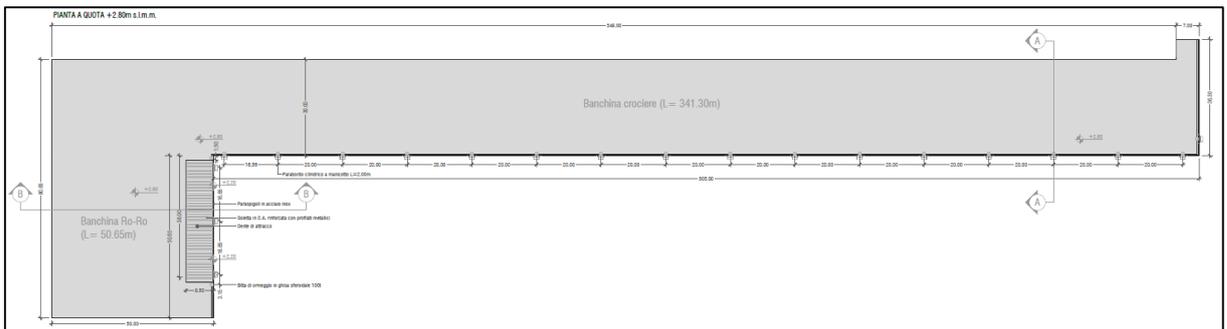


Figura 13 Banchina di progetto - Pianta a quota +2,80 m s.l.m., piazzale di banchina (Elab. EG.09)

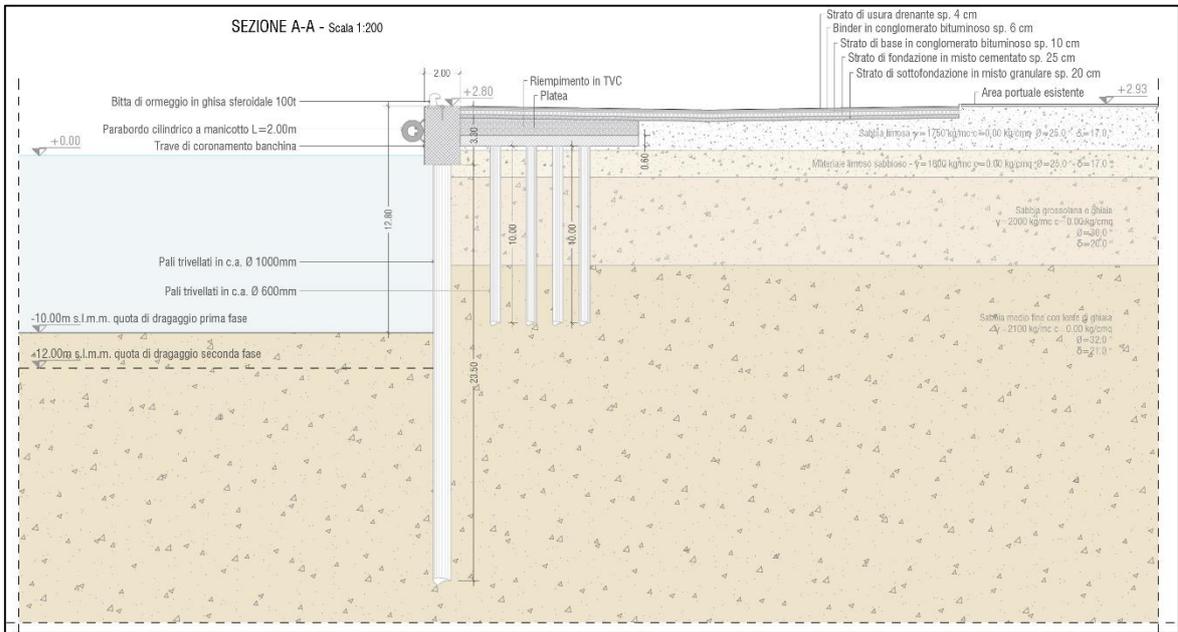


Figura 14 Banchina di progetto - Sezione Tipo A-A (Elab. EG.09)

Piano Regolatore Portuale di Corigliano Calabro

Adeguamento Tecnico Funzionale – Relazione Ambientale Sintetica

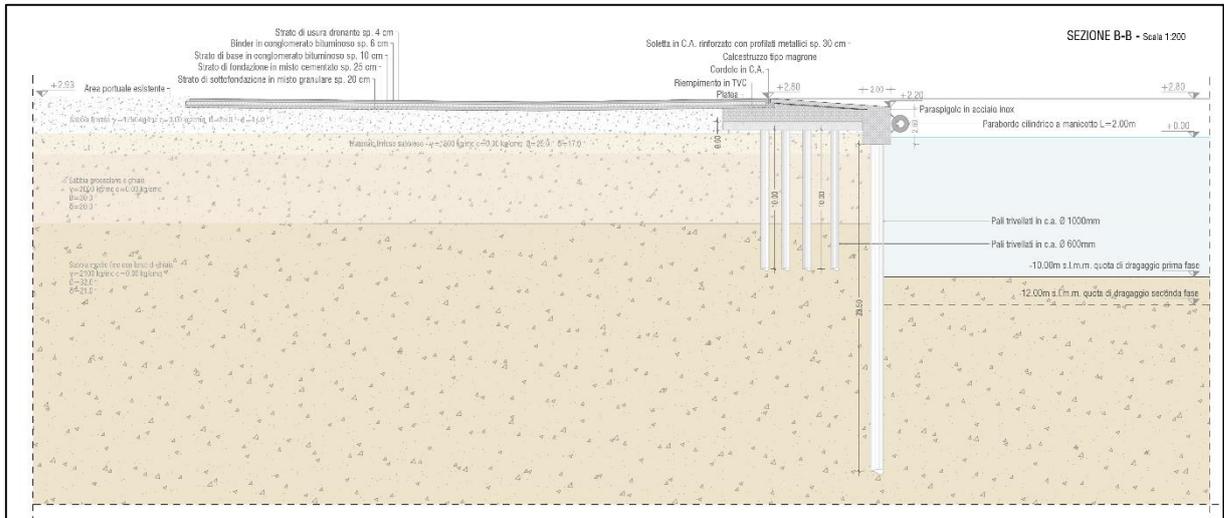


Figura 15 Banchina di progetto -Sezione Tipo B-B (Elab. EG.09)

4. ASPETTI PROGRAMMATICI

4.1. Piano Regolatore Portuale

Il vigente Piano Regolatore Portuale del Porto di Corigliano (PRP) è stato approvato dal Delegazione Speciale della Cassa per il Mezzogiorno il 10 luglio 1974 con parere prot. n.° 196. Scopo del PRP era la realizzazione di un'infrastruttura portuale di supporto allo sviluppo del territorio con riferimento alle attività industriali ivi presenti. Il porto, come è constatabile, è stato realizzato solo parzialmente. Il completamento dell'infrastruttura secondo il piano di sviluppo del PRP del 1974 è ormai impossibile considerando la presenza del nucleo abitativo di Torricella e della mancata presenza di domanda di ulteriori traffici.

Di seguito si descrivono le vicende che hanno caratterizzato l'origine e lo sviluppo del porto di Corigliano Calabro.

La definizione dell'infrastruttura portuale di Corigliano Calabro è passata attraverso fasi storiche ben definite che, a scale diverse, hanno mutato e reso attualmente incerta la sua collocazione funzionale, dapprima petrolifera e poi mista (merci varie, pesca, rifugio).

Per una maggiore chiarezza espositiva, l'iter di pianificazione/realizzazione del porto di Corigliano Calabro è stato articolato in quattro fasi principali:

- Fase 1: (1958 – 1962) Concezione del porto di Corigliano Calabro ed ipotesi di inserimento nel contesto territoriale della Piana di Sibari
- Fase 2: (1964 - 1965) Fase preliminare di studio e prima proposta di Piano (Ante L. 84/94)
- Fase 3: (1967 - 1989) Inizio realizzazione dell'opera e successive varianti
- Fase 4: (1990 - 2011) Il nuovo quadro normativo ed il riassetto amministrativo

Fase 1: (1958 – 1962)

Concezione del porto di Corigliano Calabro ed ipotesi di inserimento nel contesto territoriale della Piana di Sibari

Questa prima fase riguarda le vicissitudini dalle quali è scaturita l'idea originante del porto.

Le origini del porto di Corigliano Calabro risalgono al marzo 1958, data in cui il Consorzio di Bonifica della Piana di Sibari e della Media Valle del Crati ha presentato alla Cassa per il Mezzogiorno un progetto riguardante la sistemazione della foce dello Stombi di 526.500.000 lire, nel quale era stata prevista la creazione di un porto rifugio per pescherecci da localizzarsi a Nord del fiume Crati.

Obiettivo di tale iniziativa era di ovviare ai ripetuti interrimenti dello sbocco a mare del collettore Stombi.

Il progetto è stato redatto dagli ingegneri Otello Magini e Ferdinando Paderi dell'Università di Pisa. Nel 1959 la Delegazione Speciale per la Cassa per il Mezzogiorno si è pronunciata favorevolmente in merito al 1° stralcio del progetto, approvandolo nel mese di maggio dello stesso anno, con voto n. 114. Il progetto in esame constava di opere per un ammontare di 140.010.000 di lire.

Lo stesso Organo non era dello stesso avviso per quanto riguardava invece il progetto del porto, bocciandolo e disponendone la revisione da parte dei progettisti.

Questi dunque presentarono un'altra proposta riguardante un'infrastruttura portuale da realizzarsi sempre a Nord del fiume Crati, avente qualità tipologiche di porto canale/porto bacino ed imboccatura caratterizzata da fondali minimi compresi tra i 1,30 e i 5 m s.l.m.m.

La nuova proposta suscitò diffomità di pareri tra gli Enti coinvolti. Infatti, ove gli uffici del Genio Civile delle OO.MM. di Napoli e di Cosenza, congiuntamente, espressero parere di massima favorevole anche in presenza di incomplete ed obsolete indagini batimetriche, la Delegazione Speciale della Cassa per il Mezzogiorno consigliò di trattare in sedi progettuali differenti le questioni della protezione dello sbocco a mare da quella della realizzazione del porto peschereccio. Per quest'ultima, in aggiunta, lo stesso Ente suggerì una sua collocazione più adatta a Sud del fiume Crati.

Quasi a preannunciare un cambio di prospettiva per l'intera Piana di Sibari, il 10 settembre 1962, su commissione della Cartiera Calabro-Lucana, i progettisti vennero incaricati della redazione di un progetto di massima per un piccolo porto commerciale a Corigliano Calabro, nella frazione di Schiavonea.

Il progetto di massima, qui descritto, formalizzava un importo opere di 1.400.000.000 lire e vedeva la sua collocazione nuovamente a Nord del Fiume Crati. L'infrastruttura era caratterizzata da un'imboccatura portuale costituita da un solo molo foraneo, con testata imbasata su fondali di circa - 12.5 m s.l.m. e pertanto particolarmente sensibile al fenomeno dell'insabbiamento.

Il suddetto progetto di massima, nato esclusivamente per asservire alle funzioni commerciali, sancisce il passaggio dalla Prima alla Seconda Fase della storia del porto di Corigliano Calabro. Tale periodo di transizione si concluse nel 1963 quando, la Cassa per il Mezzogiorno invitò il Ministero dei LL.PP. a pronunciarsi in merito alla possibilità di realizzare un'infrastruttura portuale sul litorale ionico della Piana di Sibari, da localizzarsi strategicamente rispetto all'esistente Nucleo di Sviluppo Industriale. Nello stesso anno, a seguito di rilevamenti batimetrici, si accertò l'effettiva elevata profondità dei fondali presso il molo sopraflutto, localizzato a Sud della foce del Crati. Alla conclusione degli studi preliminari, nel 1964, venne redatto il "Piano Generale" ed il "1° Stadio del progetto di massima del porto ad alti fondali", al quale si rifarà quello esecutivo del 9 sett. 1965.

Fase 2: (1964 - 1965)

Fase preliminare di studio e prima proposta di Piano (Ante L. 84/94)

Come accennato in precedenza, il 30 Aprile del 1964, sono state gettate le basi fondanti del successivo Piano Esecutivo del porto del 1965, quando la Cassa per il Mezzogiorno, congiuntamente alla collaborazione dell'Ing. Agatino D'Arrigo, ha redatto il Piano Generale (5.400.000.000 lire) ed il Progetto di Massima del porto ad alti fondali di 1° stadio (500.000.000 lire).

Il Piano Generale prevedeva un'infrastruttura protetta da due moli. Il molo di sopraflutto era innestato a Sud della foce del torrente Malfrancato articolato in due tratti: quello radicato a terra (a scogliera) che si prolungava per 300 m percorrendo la direttrice Ovest-Est; quello a mare (in struttura e paramento verticale) che, congiunto al primo, manteneva un andamento curvilineo e si estendeva per 500 m seguendo la direzione Nord-Sud.

Il molo di sottoflutto, di dimensioni ridotte rispetto al precedente, era orientato secondo la direzione Ovest-Est.

Entrambi i moli circoscrivevano un bacino di circa 15 ha avente un'imboccatura portuale di 140 m orientata verso Sud.

Internamente il porto era composto di tre darsene con fondali variabili dai -6 ai -10 m s.l.m.m., due delle quali asservite ad operazioni per merci varie, aventi dimensioni di 180 x 200 m ciascuna. La restante terza darsena, avente dimensione di 90 x 450 m, era invece da destinarsi al servizio di una Cartiera.

Per quanto riguardava le banchine, il porto così come progettato in questa fase, offriva una lunghezza di accosto complessiva pari a 2.420 m. L'accesso alle darsene per il naviglio era garantito da un canale navigabile e di manovra, il quale assicurava, alle imbarcazioni di media stazza previste in transito nel porto, un cerchio di evoluzione del diametro di 230 m.

Successivamente, nel 1965, la Direzione Generale delle Opere Marittime del Ministero dei LL. PP. inoltrava alla Cassa per il Mezzogiorno il Piano Regolatore Generale Esecutivo di 1° Stadio per i provvedimenti di approvazione e finanziamento.

Come parametro di dimensionamento di massima dell'infrastruttura, il Piano in oggetto prevedeva una movimentazione di merci pari a 2.500.000 t/anno, stimando un costo complessivo delle opere di circa 14 miliardi di lire. Nelle sue caratteristiche salienti, il Piano definiva un bacino portuale di 24 ha, avente una profondità massima dei fondali di -18 m s.l.m.m., per poter garantire il transito di navi petroliere per 120.000 t.

Inoltre prevedeva uno sviluppo lineare totale di banchine ammontante a 2.465 m, una superficie utile di 55.755 m² ed una superficie di piazzali di manovra e stoccaggio merci pari a 82.912 m².

In data 29 settembre 1965, tale Strumento fu approvato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. che classificò il porto, secondo l'ex R.D. n. 3095/1985, malgrado la sua posizione strategica, come porto di IV Classe (porto rifugio).

Scopo del Piano suddetto era la realizzazione di un polo di natura petrolifera, considerati gli interessi dell'Alta Commissione Tecnica del Petrolio gravitanti sul porto di Corigliano Calabro.

Tali interessi erano giustificati dal fatto che, in quel determinato periodo storico, il Mediterraneo serviva il 70% dei bacini petroliferi conosciuti al mondo. In questo contesto la posizione strategica del porto di Corigliano Calabro si andava a palesare come un'opportunità per generare una nuova polarità d'importanza internazionale, fonte di nuove importanti ricchezze su varie scale.

Come meglio illustrato nella Terza fase, la nuova "identità petrolchimica" ipotizzata per il porto di Corigliano Calabro perse progressivamente di consistenza a causa dell'inapplicabilità del progetto originario, sia per motivi tecnici legati all'instabilità dei fondali, sia per motivi politici legati all'avvento della crisi energetica nel 1973.

Con l'approvazione del Piano del porto di Corigliano Calabro del 1965, si apre la Terza Fase costitutiva dell'opera.

Fase 3: (1967 - 1989)

Inizio realizzazione dell'opera e le successive varianti

Nel dicembre del 1967 iniziarono i lavori di realizzazione del porto in conformità al progetto edito dall'Uff. del Genio Civile di Napoli, lavori affidati all'Impresa Sparaco Spartaco, la quale sottoscrisse il contratto con il Min. LL.PP. il 20 novembre 1967.

Tale progetto fu oggetto d'incisive modifiche per motivazioni di ordine tecnico-politiche, dovute, come si è detto, rispettivamente all'instabilità dei terreni in prossimità del molo di sottoflutto ed alla crisi energetica generata dalla guerra del Kippur, la quale minò l'idea della realizzazione di un porto petrolifero.

A causa dell'instabilità dei terreni, nel febbraio 1971, i lavori di costruzione furono interrotti per effettuare accertamenti geotecnici.

In seguito, per assecondare le nuove previsioni del traffico avanzate dal Consorzio per il Nucleo di Sviluppo Industriale per la Piana di Sibari è stato redatto un nuovo piano di massima, che pur rimanendo immutato rispetto alla configurazione portuale, sia per quanto riguarda la disposizione delle opere foranee, sia per quelle interne, introduceva la nuova vocazione industriale e commerciale dell'infrastruttura.

La definizione del nuovo piano di massima avvenne, attraverso la redazione di due varianti apportate allo strumento vigente dalla Sezione III del Consiglio Superiore dei LL.PP. datate agli anni 1971 e 1972. La Direzione Generale OO.MM. inviò le varianti elaborate, per le fasi di verifica e approvazione, alla Sezione III del C. S. dei LL.PP., il quale si espresse favorevolmente con l'atto del 28 giugno 1971 - voto 1083 – “Variante 2 aprile 1971 n.439 al Piano Regolatore del Porto”.

In osservanza delle previsioni del nuovo piano di massima, per ospitare navi cisterne ad alto tonnellaggio (fino 120.000 t lorde), fu disposto l'adeguamento degli attracchi e l'abbassamento dei fondali a -18 m s.l.m.m. Vennero incrementate le dimensioni del bacino di evoluzione da 230 a 380 m, ampliata l'imboccatura portuale da 140 a 240 m, fu prevista la realizzazione di un avamperto ottenuto tramite il prolungamento del molo di sopraflutto di 180 m e l'accorciamento di quello di sottoflutto di circa 50 m. Furono apportate modifiche anche alla terza darsena con lo scopo di migliorarne le capacità di attracco approfondendo i fondali fino alla quota di -7 m s.l.m.m. (darsene laterali) e -9,5 m s.l.m.m. (darsena centrale).

Opportune valutazioni palesarono l'impossibilità di poter realizzare la darsena petroli presso il molo di sopraflutto (a causa dell'elevata profondità, -24 m s.l.m.m.) e pertanto si optò per l'attracco delle petroliere posteriormente al molo di sottoflutto, mediante quattro sporgenti su palificata collegati al molo di sopraflutto.

In conclusione, il porto si configurava come di seguito indicato:

- ampiezza bacino: 24 ha;
- sviluppo banchine: 2.817 m;
- superficie utile banchine a sporgenti: 60.855 m²;
- superficie utile piazzali e calate 82.912 m²;
- traffico previsto: 2.500.000 t/anno.

In seguito ad accertamenti geotecnici più approfonditi effettuati durante le esecuzioni dei lavori del primo lotto, a causa dell'instabilità dei fondali, fu ravvisata la necessità di modificare le caratteristiche strutturali del secondo braccio del molo di sopraflutto, adottando la tipologia costruttiva a gettata piuttosto che quella a paramento verticale. Analogamente vennero modificate anche le strutture dei banchinamenti, passando da una tipologia a massi in conglomerato cementizio a pile indipendenti a quella delle palancole in c.a. adeguatamente ancorate a terra.

Inoltre, a causa del pronunciato fenomeno di trasporto sedimentario lungo il litorale, anche il molo di sottoflutto fu oggetto di modifiche riguardanti il suo orientamento con il fine di prevenire l'interrimento del bacino portuale.

Le opere definitive approvate con il presente atto come (prima) variante al piano del 1965, furono condizionate dagli esiti degli studi condotti sulla caratterizzazione dei fondali.

Tali studi palesarono la necessità di adeguare il porto alle operazioni di manovra del naviglio prevedendo l'ampliamento del bacino di avamporto a 600 m (diametro) e incrementando la lunghezza dell'imboccatura del porto a 250 m.

Nella parte più interna del porto, inoltre, furono previste due darsene per l'accosto del naviglio merci. Tali darsene avevano dimensioni e forma differenti, una rettangolare (300 m per 160 m) con profondità di - 12 m s.l.m.m., l'altra trapezoidale (base min.= 160 m; base magg.= 370 m) con profondità compresa tra -7 e - 9,5 m s.l.m.m. La loro disposizione, così come progettata, era orientata a minimizzare gli impatti di eventuali ampliamenti per la creazione di nuove darsene.

Il porto così definito era caratterizzato da banchine per una lunghezza di 2.270 m con profondità variabile compresa tra i -7 m e i -18 m s.l.m.m., piazzali per 158.000 m² ed aree pertinenziali per uffici, magazzini, ecc. per 150.000 m².

Le modifiche descritte fecero lievitare i costi dell'intervento attestandoli a 15.063.000.000 di lire.

Tale proposta di variante (2 aprile 1971) al Piano Regolatore riscosse i consensi positivi dei vari Enti territoriali coinvolti alla sua valutazione e pertanto venne considerata meritevole di approvazione dalla Sezione III del C.S. LL.PP.; essa fu inoltre pienamente recepita anche dal Piano Regolatore del Nucleo Industriale.

L'altro passaggio verso la definizione di un nuovo Piano di Massima che tenesse conto delle problematiche incontrate nell'atto delle prime fasi di realizzazione dell'opera, è consistito nella seconda variante del 1972.

Preso atto delle modifiche apportate con la variante del 1971 (doc. 28.06.1971 - voto 1083), la Sezione III del C.S. LL.PP., sempre su proposta del Genio Civ. OO.MM. e ribadita l'efficacia delle misure precedentemente approvate nella variante del 1971, stabilì che per una migliore esecuzione dell'opera fosse necessario introdurre alcune modifiche progettuali.

Tali successive modifiche descritte nell'atto del 19 gennaio 1972 - voto 56 – Porto di Sibari – “Proposta di variante al vigente Piano Regolatore Portuale” constavano in un maggiore arretramento del secondo braccio del molo di sopraflutto (circa 160 m) per imbarcarlo su fondali meno profondi e geologicamente più stabili rilevati alle quote batimetriche di -10/-12 m s.l.m.m.

Una volta intervenuti sulla riduzione dell'opera foranea, per garantire in ogni caso la capienza originaria del bacino di avamporto, si palesò la necessità di incrementare il volume di materiale da escavare a terra, facendo così lievitare notevolmente il costo delle opere.

Questa seconda variante al Piano Regolatore vigente del costo di 18.540.000.000 lire fu giudicata meritevole di approvazione da parte della Sezione III del C. S. dei LL.PP. con la prescrizione che le opere di arretramento del molo di sopraflutto, descritte in precedenza, fossero subordinate allo svolgimento d'indagini geotecniche lungo le quote (-10/-12 m s.l.m. m.) di attestamento del molo.

Al fine di trovare soluzioni progettuali valide e compatibili con le problematiche geologiche dell'ambito, i professori Giuseppe Matteotti e Jean Karisel furono incaricati dalla Cassa per il Mezzogiorno della redazione del progetto da subordinare allo svolgimento di un attento studio geologico-geotecnico dell'area.

Per esprimere un parere meritorio e definitivo, i progettisti richiesero determinati studi sui fondali, quali:

- campagna di sondaggi, sia a terra che a mare, con messa in opera di celle Majak;
- esecuzione di prove penetrometriche da parte dei laboratori di Delft e di Padova;
- installazione di tre stazioni per rilievi meteo-mareografici.

Sulla base degli esiti dello studio furono elaborate tre diverse soluzioni, verificate con modello tridimensionale dall'Università di Padova.

In conclusione, dunque, è possibile affermare che le informazioni che hanno fortemente influenzato le scelte di progetto sono l'esposizione del paraggio, le caratteristiche del sottosuolo marino e le sue peculiarità meccaniche ed infine il dimensionamento delle onde di progetto ($H1/3 = 6$ m e $T1/3 = 11$).

L'instabilità dei terreni fu successivamente confermata dalle indagini geotecniche eseguite nel 1973-74 dai Laboratori di Delft e Padova, i quali dimostrarono l'effettiva presenza di strati di argilla molle di spessore variabile da 40 a 60 m siti alla base di strati di sabbia fine con spessore variabile dai 3 ai 30 m. La soluzione risultata ottimale a conclusione delle prove effettuate fu sviluppata nell'ambito del progetto di massima al quale seguì successivamente il progetto esecutivo di 1° Stralcio.

Essa proponeva lo spostamento più nell'entroterra del porto, in modo determinare una riduzione delle opere foranee.

Per la redazione del progetto di massima si tenne conto, inoltre, delle proposte di variante al Piano Regolatore del Porto, valutate e giudicate meritevoli di approvazione dalla Sezione III del Consiglio Superiore dei LL.PP., riscontrabili nei seguenti atti di cui si è detto in precedenza:

- 28 giugno 1971 - Voto n.° 1083 – “Variante 2/4/1971 n. 439 al Piano Regolatore del Porto”
- 19 gennaio 1972 – Voto n.° 56 – “Proposta di Variante al vigente Piano Regolatore Portuale”

Il progetto di massima introduceva la configurazione portuale di seguito illustrata.

Il porto presentava un'imboccatura rivolta verso Est-Nord Est con una larghezza di 200 m, garantendo alle navi previste in transito nell'infrastruttura una profondità dei fondali di -12 m s.l.m.m.

Per quanto riguardava le opere foranee, due erano i moli:

- il molo Nord, che ricalcava l'andamento previsto dal P.R. per la lunghezza di 137,5 m, deviando a mare in direzione Sud-Est per un tratto di 75 m;
- il molo Sud, sempre suddiviso in due tratti, di cui il primo a terra manteneva un andamento verso Nord-Nord Est partendo dalla linea di battigia e protraendosi per 290 m; congiunto al primo, ma deviato in direzione N, si posizionava il secondo braccio per una lunghezza di 75 m.

Per garantire sufficiente protezione alla flotta in ingresso/egresso ed in manovra da/per il porto, le opere foranee erano state disposte in modo tale da delimitare un avamporto, il quale garantiva uno specchio acqueo sicuro di 60 ha, preservando così il naviglio dal pericolo della deriva. Tali opere, inoltre, erano state concepite in modo tale da limitare l'agitazione interna residua, mediante l'utilizzo di pareti a scarpata.

Le manovre delle navi ad alto tonnellaggio, previste nel porto, erano garantite da tre cerchi di evoluzione, il maggiore, 500 m di diametro, localizzato nella parte Ovest dell'avamporto e sito in prossimità dell'ampia bocca (180 m) interna di accesso alle Darsene; i secondari aventi diametro di 350 m e siti nello specchio acqueo antistante le Darsene interne.

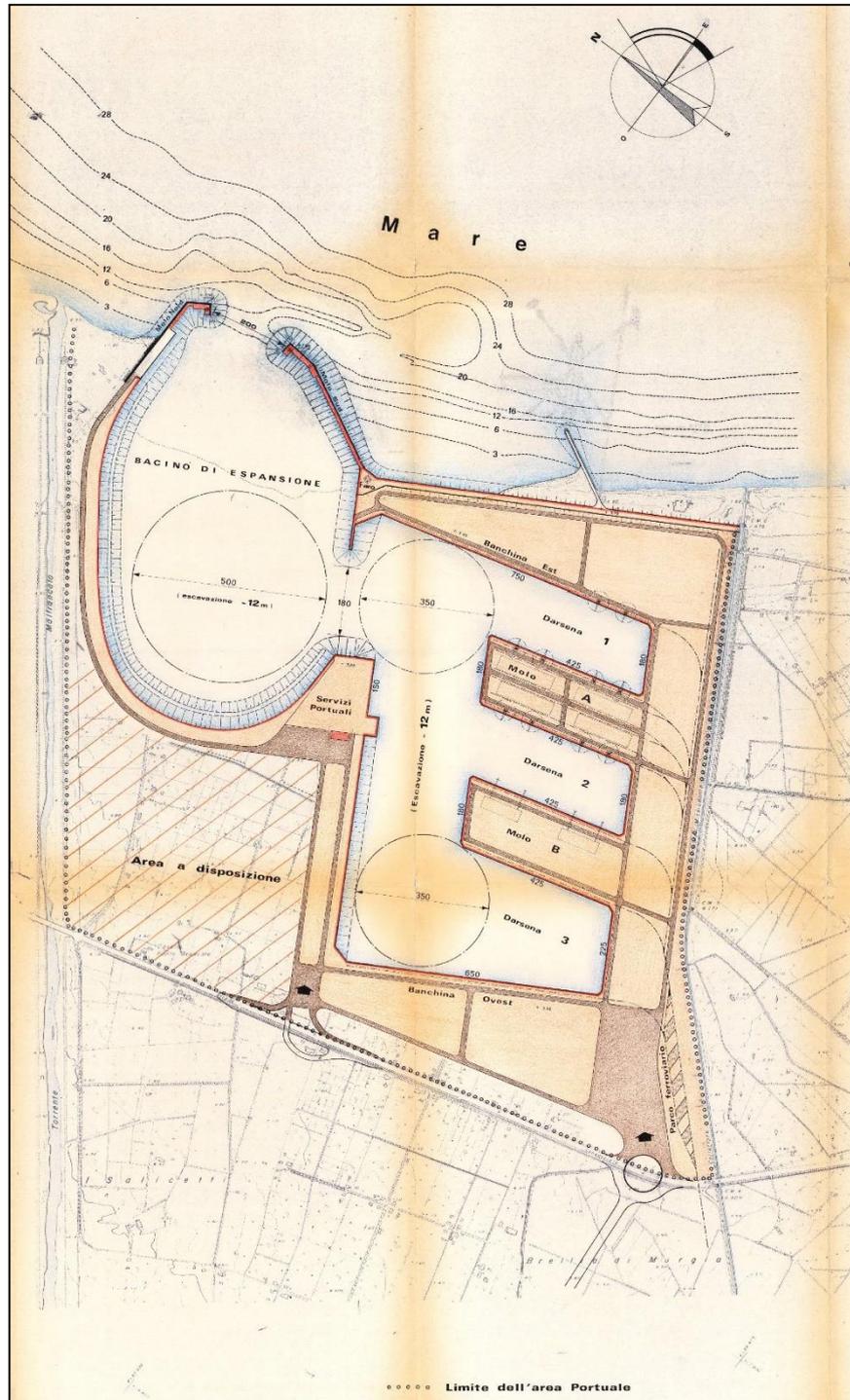


Figura 16 Piano Regolatore Portuale 1974

Le opere interne si sviluppavano partendo dalla bocca del porto interno (180 m) che delimitava l'accesso alle tre Darsene (di fatto realizzate solamente due), le quali offrivano una superficie utile per gli accosti e le manovre di 71,5 ha.

Tali darsene, come disposto dal progetto in esame, garantivano un fronte totale di accosto di 4.050 m e delle banchine attraccabili di lunghezza superiore a 180 m

Altro aspetto considerato nel progetto di massima era la previsione, a Sud del torrente Malfrancato, di una futura zona di espansione di 50 ha con la possibilità di ricavare una ulteriore banchina di 600 m.

Inoltre, sempre in prossimità del Malfrancato, in un'area di 40 ha, era stata prevista la localizzazione di servizi ed uffici vari (Capitaneria di Porto, VV.F., ecc.) sulla quale si poteva ricavare una banchina lunga 140 m per i mezzi tecnici.

A fronte delle problematiche geotecniche, per garantire un'ideale stabilità delle opere foranee di difesa, i progettisti introdussero una modalità di consolidamento del sottosuolo marino mediante la costruzione di un terrapieno di sovraccarico e consolidamento del sottosuolo avente una larghezza di 45 m e, in aggiunta, una maglia di pali di sabbia infissi nel terreno per una profondità di 50 m.

Con l'adozione di tale metodologia di consolidamento, i progettisti si prefiggevano l'obiettivo non solo di stabilizzare i suoli ma di ridurre i tempi stessi del consolidamento, stimando una riduzione temporale da 80 anni a 300 giorni, così da accelerare la ripresa in esercizio dei lavori.

Nella fattispecie, pur rimandando al Progetto Esecutivo di 1° Stralcio, il progetto di massima consentiva l'esecuzione dei lavori per lotti.

Il primo lotto riguardava la realizzazione dell'avamposto della prima Darsena utilizzando materiale escavato per le opere di protezione foranea. Solo successivamente, anche in funzione dello sviluppo del Nucleo Industriale della Piana di Sibari, si sarebbe provveduto alla realizzazione delle rimanenti Darsene e dell'area di espansione a Sud del Malfrancato da attuare tramite due ulteriori lotti.

Il Progetto Esecutivo di 1° Stralcio, costituì la base contrattuale per lo svolgimento dei lavori da parte dell'Impresa Sparaco Spartaco precedentemente coinvolta nella realizzazione delle opere foranee come previste dal Piano del 1965.

Mediante il Progetto Esecutivo di 1° Stralcio si perseguiva il fine di realizzare le opere foranee di protezione, il bacino di espansione e la prima Darsena (Est).

Sostenendo gli studi effettuati per la redazione del progetto di massima e richiamando i risultati ottenuti dalle indagini geotecniche del 1973-74, i progettisti, al fine di stabilizzare i fondali, introdussero un rilevato artificiale ed un sistema di dreni di sabbia da realizzare impiegando il materiale di scavo disponibile e contenuto da una coronella di contenimento in tout-venant su fondali massimo di -14/-16 m s.l.m.m. disposta per una larghezza di 45 m per tutta la lunghezza dei moli.

Per quanto riguarda le strutture di difesa esterne, il molo Nord era composto nella parte di testata da cassoni autoaffondanti per una lunghezza di 44,4 m, immersi fino a -14 m s.l.m.m., mentre la restante parte del molo era costituita, internamente, da strati di tout-venant, pietrame e massi da 2/2,5 t, ed

esternamente era protetta da tetrapodi; il molo Sud era costituito in testata da cassoni per una lunghezza di 107,5 m, di cui la parte centrale di cassoni affondati, fino a -23 m s.l.m.m. Le restanti parti di entrambi i moli, per questioni di stabilità, erano caratterizzate da un profilo con pendenza molto addolcita ed una copertura a scogliera.

Dalla bocca del porto, delimitata dalle testate dei moli, si accedeva al bacino di espansione opportunamente dimensionato e profilato con l'obiettivo di minimizzare l'agitazione ondosa in ingresso. Relativamente alle banchine della prima darsena da realizzarsi attraverso questo primo stralcio, si preferì utilizzare, in coerenza con il fondo alluvionale caratterizzante la zona, una struttura a diaframma avente uno spessore di 80/100 cm per una profondità di -22 m s.l.m.m. congiunte con opportune strutture di connessione in superficie.

Il progetto in esame interessò anche la realizzazione della maglia stradale riguardante la prima darsena, la rete di approvvigionamento idrico ed elettrico, l'illuminazione delle banchine, i dispositivi di segnalazione marittima e, per ovviare ai fenomeni di interrimento della bocca del porto, l'installazione di una scogliera soffolta presso il molo Nord.

Nel 1974 il progetto di massima (75.500.000.000 lire) ed il successivo Progetto Esecutivo di 1° Stralcio (20.575.000.000) vennero posti al vaglio della Delegazione Speciale della Cassa per il Mezzogiorno (C.S. LL.PP.) la quale deliberò parere favorevole di approvazione con gli atti del 3 luglio 1974 prot. 3457 e 10 luglio 1974 n.° 196, disponendoli come varianti al P.R. del 1965.

Alla fine degli anni '70, come previsto dal 1° stralcio, furono ultimate le opere di escavazione e realizzazione della prima darsena e relative banchine e s'iniziò con le opere di 2° stralcio.

Nel 1980 il Consorzio di Sviluppo Industriale di Cosenza riprese i lavori del porto di Corigliano Calabro. La continuazione dei lavori del 2° stralcio fu affidata agli ingegneri M. De Santis e M. Petriccione, che seguirono i lavori fino al 1988.

Nel 1989 il Consorzio dell'Area di Sviluppo Industriale della Piana di Sibari e Valle del Crati approntò il Piano Regolatore Marittimo del porto di Sibari.

I progettisti incaricati della sua redazione furono l'Ing. M. De Santis e l'Arch. M. Candido, i quali confermarono la disposizione delle opere costituenti il porto così come previsto dal precedente Piano del 1974 (Matteotti-Kerisel), probabilmente nel tentativo di sciogliere definitivamente le problematiche relative al completamento dell'infrastruttura e puntare ad una migliore integrazione con la limitrofa A.S.I.

Del Piano in oggetto, però, non si hanno riferimenti certi in merito alla sua adozione/approvazione e pertanto, la disciplina dei suoli del porto, almeno per quanto riguarda gli anni '90, dovrà far riferimento all'ultimo P.R. approvato del 1974.

Dagli inizi degli anni '90 ad oggi, l'infrastruttura è stata investita da notevoli cambiamenti, dovuti, soprattutto, all'entrata in vigore di nuovi dispositivi normativi che hanno profondamente mutato, sia l'approccio tecnico/economico che giuridico/amministrativo alla materia, scandendo di fatto il passaggio ad un'ipotetica Quarta Fase.

Fase 4: (1990 - 2011)

Il nuovo quadro normativo ed il riassetto amministrativo

Il Consorzio A.S.I., vista l'impossibilità di costituire un polo petrolchimico nel porto di Corigliano Calabro, venne incaricato di identificare le possibili linee di sviluppo della Piana di Sibari.

Da successivi studi effettuati e condotti dalla Regione Calabria e dal Consorzio, risultò che le attività più adatte all'infrastruttura e compatibili con il substrato economico e storico del territorio erano quelle connesse ai settori del commercio, della pesca e del turismo nautico.

Per quanto riguarda il settore di maggior rilievo, quello commerciale, si evidenziò la possibilità di realizzare un Centro per lo Stoccaggio come Piattaforma Logistica per lo sviluppo commerciale e la valorizzazione delle produzioni ortofrutticole da localizzarsi presso l'area A.S.I., come "catalizzatore" delle economie locali.

Nel 1992, il Consorzio della Piana di Sibari e della Valle del Crati promosse la costituzione di un'Azienda per la gestione del porto presentando un Piano organizzativo del porto marittimo di Sibari. Tale proposta adottata con Delibera del C.D. n.293 del 22 dicembre 1992, descriveva lo stato attuale in cui versava il porto, il suo grado di operatività ed il livello di completamento delle opere previste dal vigente P.R.; inoltre definiva lo scalo di Sibari come un porto a prevalente funzione commerciale strutturato come terminale multipurpose.

Nella fattispecie venivano inoltre elencate le specifiche competenze dell'Azienda da ritenersi, all'interno dell'ambito portuale, come punto di riferimento per le attività logistiche, di vigilanza ed assistenza.

Con l'emanazione della L. 28 gennaio n. 84 del 1994, "Riordino della legislazione in materia portuale", al porto di Corigliano Calabro fu attribuita la II CATEGORIA, III CLASSE (rilevanza economica regionale e interregionale) con funzione commerciale, industriale petrolifera, di servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto.

Sulla scorta di questo nuovo scenario normativo in cui inquadrare il porto di Corigliano Calabro, vari Soggetti tra cui spiccava il Genio Civ. OO.MM. di Reggio Calabria ed il Consorzio A.S.I., fissarono una riunione programmatica con il fine di predisporre gli atti preliminari ed acquisire pareri e contributi

utili per la redazione del Piano Regolatore del porto (ex lege 84/1994) tale riunione è stata formalizzata nell'atto del 30 settembre 1998 (Prot. 26186).

Nello specifico si puntava a rispondere ai quesiti inerenti la localizzazione del porto turistico, il completamento dei lavori progettati dal Consorzio A.S.I. quali, la Stazione marittima, il raccordo ferroviario, la banchina traghetti ed infine la viabilità di collegamento tra porto ed area industriale.

La verifica dello stato di fatto evidenziò che al 30 novembre 1995, le opere realizzate e collaudate risultavano essere: bacino di evoluzione, I darsena, parte delle banchine della II darsena.

Risultavano invece realizzate solo parzialmente: impianto di segnalazione foranea, rete fognaria e idrica, pavimentazione piazzale della banchina Est per una profondità di 80 m e la pavimentazione del piazzale della banchina n. 5 per una profondità di 70 m.

Pertanto, con il fine di ottimizzare la funzionalità del porto stesso e minimizzare gli intralci per i lavori di esecuzione delle opere, i soggetti coinvolti definirono due macro categorie temporali d'intervento secondo la loro importanza:

1. opere da realizzare a breve termine – “urgenti”;
2. opere da realizzare a medio termine.

1- Le opere a breve termine, alle quali era necessario ottemperare con “urgenza” per un buon funzionamento dell'infrastruttura erano: l'impianto di segnalazione foranea, il servizio di illuminazione (torri fari), il servizio idrico del porto (per la messa in esercizio del sistema antincendio).

2- Le opere di cui si prende atto e per le quali si ravvisava la necessità di un loro completamento nel medio termine erano: le banchine per il naviglio di Stato, la banchina traghetti Ro-Pax, lo scalo di alaggio per il cantiere nautico per unità da pesca/diporto/di Stato, le recinzioni di sicurezza lungo il lato Nord e Ovest, sistemare e localizzare un distributore e deposito carburanti e sistemare la segnaletica stradale verticale ed orizzontale.

Si raccomandava di porre particolare attenzione al nuovo progetto per la darsena pescherecci, prediligendo una migliore localizzazione nei collettori Missionante o Stamiti, realizzando un lungo porto canale per le unità di piccola pesca.

Gravitante intorno a questo “sotto-progetto” (pesca/diporto), doveva essere definita un'area di approdo per unità da diporto rimediando contestualmente alla degradata area retrostante.

Tali interventi erano volti a creare un punto di rottura e di separazione dall'operatività dettata dal porto commerciale, attraverso la "lentezza" di un gradevole punto di ormeggio fornito di tutte le attrezzature del caso per renderlo un luogo d'incontro e di commercio per i prodotti ittici locali.

Nel dicembre dello stesso anno, in fase programmatica si tenne una riunione tra gli Enti interessati dalla realizzazione dell'opera al fine di predisporre gli atti preliminari per la redazione del P.R.P.; tale riunione fu formalizzata con l'atto 22 dicembre 1998 in aggiornamento della precedente convocazione del 16 novembre 1998.

Nell'attesa di un'ancora formale classificazione del porto di Corigliano Calabro e trovandosi quindi in assenza di un Ente competente, la potestà dell'opera ricadde sulla Regione e pertanto, si stabilì che la richiesta di redazione del P.R.P. dovesse essere addebitata alla Regione Calabria da parte del Consorzio A.S.I.

L'oggetto della riunione era fare il punto delle opere realizzate e da prevedersi per una più chiara definizione delle necessità del porto, da ottemperare con il futuro P.R.P.

Sinteticamente, vengono riportate e confermate le principali opere già definite nel precedente documento del settembre 1998 e una proposta riportante i punti qualificanti per la redazione del P.R.P. In tale bozza si mira a definire la localizzazione ed un primo disegno in pianta delle opere a terra ponendo particolare attenzione alla dislocazione degli uffici, alloggi di servizio ed una migliore integrazione delle infrastrutture di connessione a terra con l'area ad Ovest del bacino di avamporto.

Come anticipato, tra le modifiche sostanziali sopraggiunte negli anni '90 che interessarono molteplici aspetti, vi è, di fatto, l'entrata in vigore di disposti normativi come il D.Lgs. 112/98 che, all'art. 105, conferiva le funzioni ed i compiti amministrativi dello Stato alle Regioni ed agli Enti Locali e il D.P.C.M. 21/12/1995 secondo il quale le funzioni amministrative in materia di demanio marittimo rimangono di competenza statale.

Di conseguenza, in applicazione dei suddetti provvedimenti, viene conferita al porto di Corigliano Calabro la seguente tipologia: "porti rientranti nella giurisdizione territoriale delle Autorità Portuali".

Dal 2007 il porto di Corigliano Calabro fu dotato di un Ente di Gestione, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro a seguito dell'ampliamento della sua circoscrizione demaniale marittima dovuta al D.M. del Min. dei Trasporti del 29 dicembre 2008.

In aggiunta, con il D.P.R. dell'11 settembre 2008 n. 161 è stata istituita la Capitaneria di Porto di Corigliano Calabro in luogo del vecchio Ufficio Circondariale Marittimo di Corigliano Calabro.

In seguito vennero condotti studi di inquadramento dell'infrastruttura per identificarne la sua più idonea collocazione funzionale in relazione alle sue caratteristiche strutturali ed alle indagini sul territorio di riferimento.

Da dette indagini, condotte dall'Università degli Studi della Calabria – Dipartimento di Economia Politica – a cura dell'Ing. Graziella Orlando e della Dott.ssa Valeria Pupo, sotto la Supervisione del Prof. G. Paletta, lo studio del contesto territoriale in cui ricadeva il porto sottolineò l'assenza di una vocazione specifica. Alla luce di questa evidenza i responsabili dello studio proseguirono le proprie indagini analizzando tutto lo spettro delle possibili funzioni associabili al porto di Corigliano Calabro: commerciale, industriale, peschereccia e turistica.

Le indagini portarono ad identificare, in aggiunta alla pregressa funzione commerciale, le funzioni turistiche e da diporto come i futuri traini economici da proporre e da sviluppare con maggiore forza nelle previsioni a venire del porto, vista anche la compatibilità con i programmi di sviluppo economico regionale (prevalentemente turistici) e l'assoluta mancanza di marina attrezzati in Calabria.

Secondo quanto riportato nel Voto n. 93/2009 dell'Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e con riferimento alle più recenti indicazioni riportate nelle "Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale" ex art. 6 del D.Lgs. 169/2016, l'AdSP ritiene applicabile la procedura dell'Adeguamento Tecnico Funzionale, precisando che le modifiche apportate dall'opera in studio rispetto a quanto previsto dal vigente PRP non costituiscono variante ma rientrano tra gli adattamenti tecnici che l'AdSP in quanto:

- comporta modifiche non sostanziali agli assetti planimetrici delle opere esterne ed interne (moli foranei, calate, moli e retrostanti piazzali) con conseguente ri-calibrazione del contorno interno portuale. Rispetto all'assetto generale del Piano, essa fa proprie la configurazione e l'assetto del territorio e delle aree limitrofe consolidati da tempo, confermando la manifesta inopportunità di un ulteriore sviluppo del porto nell'entroterra;
- non altera in modo sostanziale la caratterizzazione funzionale delle aree portuali, come già rilevato, dai "Servizi Portuali" alla funzione passeggeri (crociere - Ro/Ro) di cui all'art. 4, comma 3, della L. 84/1994, in quanto quest'ultima consiste in una funzione compatibile con la preesistente come dimostrato, soprattutto, dalla presenza di una Stazione marittima ad oggi impropriamente utilizzata. Inoltre è importante sottolineare che già negli anni passati il porto ha ospitato navi da crociera, dunque la possibilità di consolidare mettere in sicurezza tale funzione risulta premiante per il porto stesso nonché per l'entroterra.

Dall'analisi del PRP vigente emerge che la realizzazione della banchina ad utilizzo promiscuo, sia crocieristico, sia Ro-Ro, ed un idoneo dente di attracco per l'appoggio del portellone delle navi Ro-Ro prevista nel presente ATF è del tutto coerente con gli obiettivi e le previsioni dello strumento di pianificazione.

Alla proposta non consegue alcuna modifica alle batimetrie di piano e all'assetto planimetrico degli specchi acquei portuali (canale di accesso, bacino di evoluzione, darsene), in quanto la profondità di progetto, pari a – 10 m s.l.m.m., è inferiore alla profondità di Piano, pari a – 12 m s.l.m.m.

L'intervento va letto, nel complesso, come una occasione di completamento di strutture a mare per le quali le strutture a terra sono già state realizzate (Stazione Marittima) e di ri-significazione di una porzione di infrastruttura sottoutilizzata. Vale la pena, infine, evidenziare il grande vantaggio che, da tale intervento, deriverà al porto, nel suo complesso, all'abitato e al territorio cui appartiene, per il conseguente flusso di persone e mezzi che di questi potranno godere/fruire.

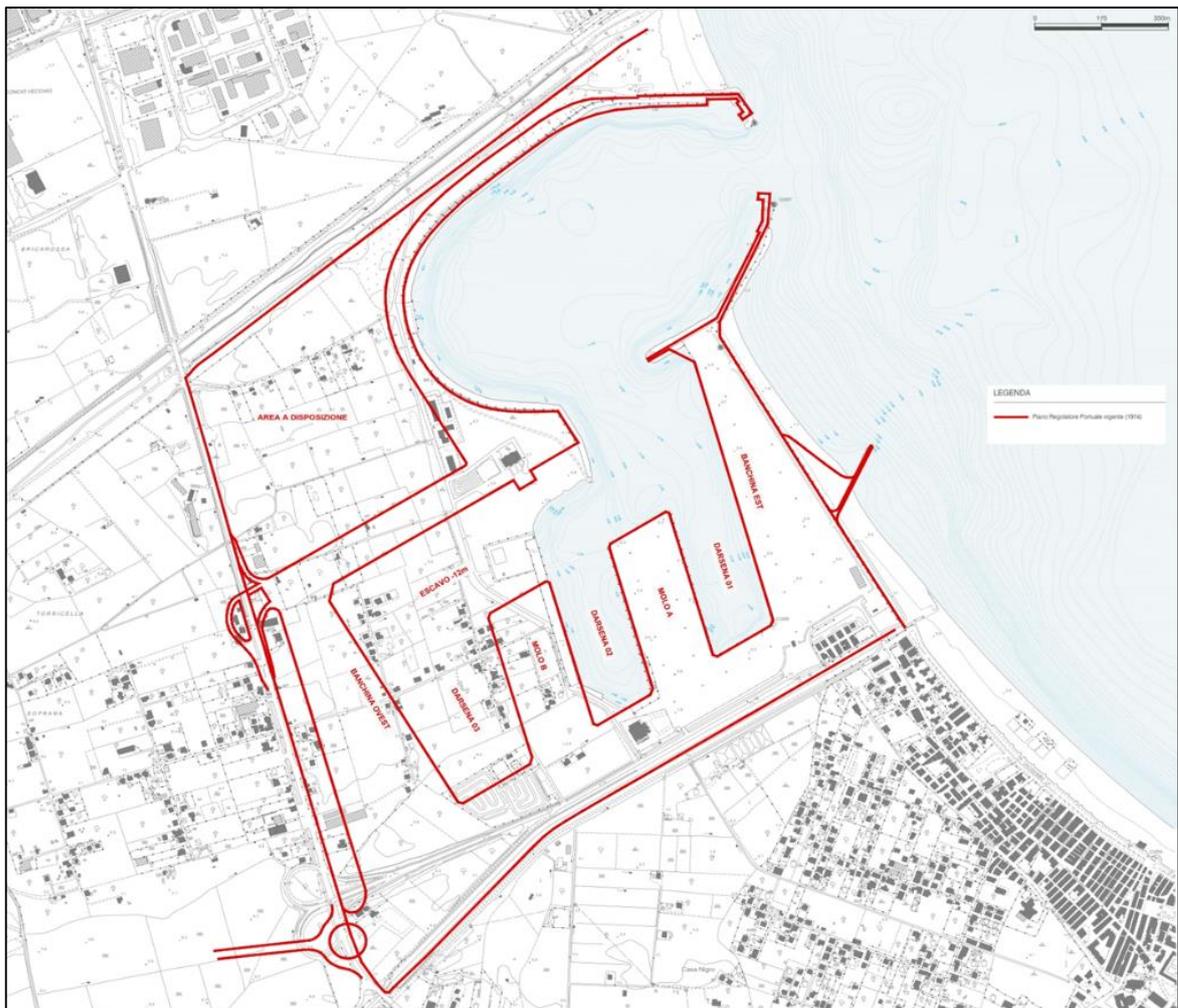


Figura 17 Sovrapposizione PRP vigente e stato attuale

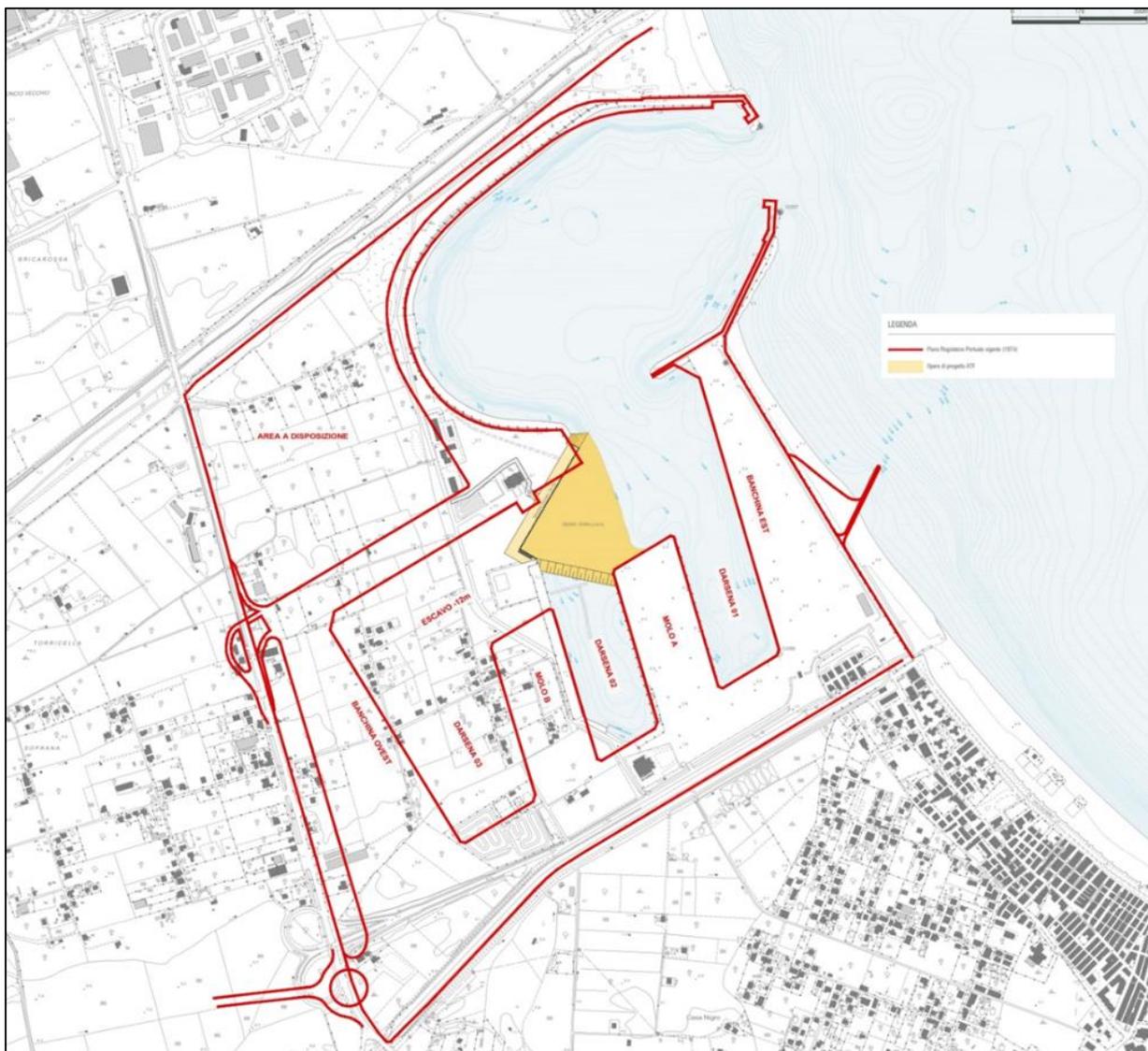


Figura 18 Sovrapposizione PRP vigente e ATF

4.2. Piano Operativo Triennale 2012-2014

L'opera in esame rientra negli interventi programmati di tipo "port required" (ovvero interventi di natura infrastrutturale il cui obiettivo è il miglioramento della competitività e dell'efficienza del porto stesso) del Piano Operativo Triennale 2012-2014 dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, al quale il porto di Corigliano Calabro fa capo.

In particolare nel Piano Operativo Triennale citato, nella sezione "Interventi Programmati - Fase mare. Capacità di banchina", è possibile rintracciare le seguenti voci:

- lavori di realizzazione della banchina nord e del piazzale retrostante dedicata alle navi da crociera. Realizzazione della banchina e raccordo alla stazione marittima;
- lavori di realizzazione della banchina nord e del piazzale retrostante dedicata alle navi da crociera. Realizzazione dei piazzali retrostanti la banchina.

4.3. Piano Regolatore Generale del Comune di Corigliano Calabro

Il Piano Regolatore Generale del Comune di Corigliano (PRG) è stato approvato dalla Regione Calabria nell'agosto del 1986 con delibera n. 1067/86. Il PRG definisce l'assetto del territorio comunale nell'ottica dello sviluppo e della salvaguardia dell'ambiente e delle risorse storico-culturali. Nell'ambito di questo strumento il porto di Corigliano Calabro e l'area attigua, compresa tra il torrente Malfrancato a Nord, il collettore Schiavonea a Sud e la frazione di Torricella ad Ovest, sono prive di destinazione funzionale.

Nel 1996 è stata avviata la redazione di una Variante Generale al suddetto PRG del 1986, mai approvata, dalla quale è scaturita la Variante di valorizzazione turistica del territorio comunale, approvata poi nel 2000 con Decreto di Giunta Regionale n. 382, finalizzata alla riqualificazione di due zone particolari del territorio comunale, una posta a Nord del porto di Corigliano, comprendente la zona ASI fino al fiume Crati, l'altra a Sud dell'infrastruttura, situata tra il torrente Coriglianeto ed il confine con Rossano Calabro.

Gli interventi di riqualificazione riguardano il recupero del lungomare con l'inserimento del verde e di una pista ciclabile, il miglioramento dell'offerta di servizi e della qualità edilizia delle strutture ospitanti.

Piano Regolatore Portuale di Corigliano Calabro

Adeguamento Tecnico Funzionale – Relazione Ambientale Sintetica



TABELLA DEI TIPI EDILIZI

INDICAZIONE GRAFICA	ZONE		INDICE DI FABBRICABILITÀ		CARATTERISTICHE EDILIZIE			DESTINAZIONE EDILIZIA		NORME PARTICOLARI		
	SIMBOLI	SPECIFICAZIONE	TERRIT.	FOND.	ALTEZZA MAX	DISTANZE MINIME			AMMESSA		ESCLUSA	
			mq/mq	mq/mq		DAI CONFINI DI PROPRIETÀ	DAI FILI STRADALI	TRA GLI EDIFICI				
L	A	CONSERVAZIONE	---	---	---	---	---	---	---	---	SONO AMMESSI SOLO I RESTANTI	
B₁	B₁	RESIDENZIALE DI RINNOVAMENTO E COMPLETAMENTO	---	300	20,00	0,00	0,00	10,00	ABITAZIONI - UFFICI - NEGOZI - COSTRUZIONI ACCESS.	OFFICINE MOLISSE - STALLE	PER LE FABBRICAZIONI E PER LE COPERTURE L'ALTEZZA MASSIMA NON DEVE SUPERARE IL 70% DELL'ALTEZZA MASSIMA INDICATA NEL CALCOLO DELL'INDICE DI FABBRICABILITÀ. IL CALCOLO DELL'ALTEZZA MASSIMA DEVE CONSIDERARE LA TERRA CONTO DELLA META DELLA STRADA SU CUI PROSPETTA.	
B₂	B₂	RESIDENZIALE DI RINNOVAMENTO E COMPLETAMENTO	---	400	20,00	0,00	0,00	10,00	IDEM	IDEM	NEL CALCOLO DELLA SUPERFICIE SI TERRA CONTO DELLA META DELLA STRADA SU CUI PROSPETTA.	
B₃	B₃	R.R.C.	---	400	20,00	0,00	0,00	10,00				
B₄	B₄	R.R.C.	---	250	17,00	0,00	0,00	12,00				
B₅	B₅	R.R.C.	---	150	14,00	0,00	0,00	10,00				
B_{TM}	B_{TM}	RESIDENZIALE TURISTICA MONTANA	---	0,70	7,50	5,00	5,00-7,50-10,00	10,00				
C_C	C_C	RESIDENZIALE DI ESPANSIONE	---	1,30	---	11,00	5,00	5,00-7,50-10,00	10,00	IDEM	IDEM	INDICE MAX DI COPERTURA 0,50
C_C	C_C	RESIDENZIALE DI ESPANSIONE	---	1,50	---	10,00	5,00	5,00-7,50-10,00	10,00	IDEM	IDEM	INDICE MAX DI COPERTURA 0,50
C_{T1}	C_{T1}	RESIDENZIALE COLLINARE	---	1,00	---	7,50	5,00	5,00-7,50-10,00	10,00	RESIDENZE TURISTICHE	OGNI ALTRA ATTIVITÀ	E' CONSENTITA LA COSTRUZIONE DI ALBERGHI E RESIDENZE E PER LA DUE L'INDICE DI FABBRICABILITÀ "INDICATO" DAL 20% AL 30% MAI > 4. ESCLUSO SPAZIO COSTIERA PER ALTEZZA M. 7,50
O	O	ATTREZZATURE COMMERCIALI	---	1,00	---	7,50	5,00	5,00-7,50-10,00	10,00	MERCATI - NEGOZI ED ATTREZZATURE DEL TRAFFICO	IDEM	INDICE MAX DI COPERTURA 0,50
D₁	D₁	RESIDENZIALE A CARATTERE ARTIGIANALE	---	1,00	---	7,50	5,00	5,00-7,50-10,00	10,00	RESIDENZE E LABORATORI ARTIGIANALI	IDEM	INDICE MAX DI COPERTURA 0,50
D₂	D₂	INDUSTRIALE GENERALE	---	2,00	---	10,00	5,00	5,00-7,50-10,00	10,00	SCUOLE - AULI - ATTREZZATURE SCOLASTICHE	IDEM	INDICE MAX DI COPERTURA 0,50
F_{1,2,3,4,5,6}	F_{1,2,3,4,5,6}	SERVIZI GENERALI	---	0,80	---	10,00	5,00	5,00-7,50-10,00	10,00	ATTREZZATURE COMPLESSIVE E COLLETTIVE - SCUOLE	IDEM	
H	H	ATTREZZATURE OSPEDALIERE	---	0,80	1,00	11,00	5,00	5,00-7,50-10,00	10,00	OSPEDALI ED ATTREZZATURE	IDEM	
E_{D1}	E_{D1}	AGRICOLA DENSA - A ZANZI - C.A.S. - ESCLUSO QUADRANTE AGRICOLA AREA AGRICOLA DENSA	---	0,15	0,10	7,50	5,00	5,00-7,50-10,00	10,00	RESIDENZE AGRICOLE ED ANNESSI AGRICOLI	IDEM	
E_{D2}	E_{D2}	AGRICOLA DENSA	---	0,50	0,10	7,50	5,00	5,00-7,50-10,00	10,00	RESIDENZE ED ANNESSI DELL'AGRICOLTURA	IDEM	COME DA D.M. 14/1/1969 ART. 6
V_A	V_A	VERDE DI RISERVO STRADALE	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
V_A	V_A	VERDE ATTREZZATO	---	---	---	---	---	---	---	---	---	
V_A	V_A	RISERVO DIMENSIONALI	---	---	---	---	---	---	---	---	---	

Figura 19 Piano Regolatore Generale del Comune di Corigliano Calabro

L'assenza di una destinazione funzionale dell'area interessata dall'ATF in oggetto da parte del PRG esclude l'incompatibilità a procedere. Tuttavia, ai sensi della normativa vigente recentemente aggiornata l'ATF, prima di conseguire l'adozione da parte del Comitato di gestione dell'Autorità di Gioia Tauro e della Calabria dovrà ottenere la Dichiarazione di non contrasto con i vigenti strumenti di pianificazione.

5. ANALISI DEGLI EFFETTI AMBIENTALI DELLE MODIFICHE INTRODOTTE

Di seguito si individuano i possibili impatti generati dalla realizzazione della banchina oggetto dell'ATF suddivisi per la fase di cantiere e di esercizio dell'opera.

5.1. Atmosfera

Fase di cantiere

L'approvvigionamento del cantiere ed il traffico dei mezzi marittimi e terrestri operanti nell'area potrebbero comportare la sola alterazione temporanea della qualità dell'aria a causa delle emissioni dei mezzi. Tali impatti potranno essere facilmente mitigabili attraverso un complesso di misure tese a ridurre l'emissione di polveri. In più, è importante sottolineare l'apprezzabile ventosità dell'area d'intervento che aiuterà a ridurre notevolmente l'accumulo degli inquinanti nei bassi strati dell'atmosfera e l'assenza di ricettori sensibili nell'area d'intervento.

Fase di esercizio

Considerando che il PRP vigente prevedeva uno sviluppo ben più ampio del porto rispetto alla realizzazione della banchina ad utilizzo promiscuo, sia crocieristico, sia Ro-Ro, ed un idoneo dente di attracco per l'appoggio del portellone delle navi Ro-Ro oggetto dell'ATF, in fase di esercizio, anche se l'obiettivo del progetto è orientato a dotare il porto di una banchina destinata anche alle crociere, non si crede che possa essere arrecato un disturbo ai cittadini dell'abitato di Torricella e della Marina di Schiavonea superiore a quello attuale. Le caratteristiche tecniche dell'intervento in progetto sono, infatti, comparabili con quelle già presenti nella zona, pertanto non si riscontrano particolari problematiche.

5.2. Rumore

Fase di cantiere

Come per la componente atmosfera, l'impatto sulla componente rumore in fase di esecuzione dei lavori sarà legato al traffico dei mezzi terrestri e marittimi di cantiere. Tali impatti potranno essere facilmente mitigabili attraverso un complesso di misure tese a ridurre le emissioni acustiche. In più è importante sottolineare l'apprezzabile ventosità dell'area d'intervento che aiuterà nella diminuzione della concentrazione delle emissioni acustiche e l'assenza di ricettori sensibili nell'area d'intervento.

Fase di esercizio

Anche se l'obiettivo del progetto è orientato a dotare il porto di Corigliano Calabro di una banchina destinata anche al traffico crociere, non si reputa che non sarà arrecato un disturbo ai cittadini dell'abitato di Torricella e della Marina di Schiavonea superiore a quello attuale. Le caratteristiche tecniche

dell'intervento in progetto sono, infatti, comparabili con quelle già presenti nella zona, pertanto non si riscontrano particolari problematiche.

5.3. Suolo e sottosuolo

Fase di cantiere

Durante le fasi di cantiere, considerando la tipologia delle opere, non si ritiene possano verificarsi sostanziali interferenze negative legate agli interventi in studio.

L'unico impatto sulla componente suolo deriva dallo sfruttamento delle cave per la fornitura del materiale lapideo da utilizzare per la realizzazione delle opere, ovvero dal consumo di materie prime. Per quanto riguarda il rischio di contaminazione dei suoli durante le lavorazioni, non si prevede la possibilità di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti a terra. Qualora poi in cantiere fosse necessario utilizzare sostanze inquinanti per effettuare lavorazioni particolari, le stesse saranno conservate in luogo idoneo, pavimentato, delimitato con possibilità di raccolta di eventuali sversamenti, e le lavorazioni svolte adotteranno opportune tutele (teli impermeabili, ecc.).

Fase di esercizio

Relativamente agli arenili, non si produce impatto sul tratto di costa adiacente in quanto l'opera progettata è interna al porto. Inoltre, essendo il porto di tipologia "porto canale", non si verificano interazioni con la spiaggia posta nel sottoflutto. Essendo trascurabili gli effetti sugli arenili, la morfologia della linea di costa non subirà modifiche.

5.4. Ambiente idrico

Fase di cantiere

In fase di costruzione gli effetti ipotizzabili riguardano essenzialmente il temporaneo aumento della torbidità delle acque marine, derivante soprattutto dalle operazioni di dragaggio dei fondali antistanti la futura banchina nonché di realizzazione della banchina stessa. Al fine di evitare la dispersione della torbida verranno utilizzate, in caso di necessità, panne antitorbidità. Tuttavia è importante sottolineare che l'area d'intervento ricade all'interno di un porto, prettamente commerciale, e non si ha una interazione negativa le spiagge poste a sud del sottoflutto.

Fase di esercizio

In fase di esercizio, considerando l'attuale frequentazione del porto, non si prevedono particolari impatti legati alla qualità delle acque.

5.1. Biodiversità flora e fauna

Fase di cantiere

Per quanto concerne i fondali marini presenti nell'area interessata dall'ATF è importante sottolineare che questi si collocano all'interno dello specchio portuale e non sono caratterizzati da presenze naturalistiche di rilievo (praterie di posidonia, ecc.). La lontananza del sito di intervento dalle aree naturali protette, come rappresentato nella Figura 6 e Figura 7, e fa escludere l'insorgenza di interferenze negative con la conservazione degli habitat protetti. Per quanto riguarda la possibile creazione di torbidità si rimanda al paragrafo precedente.

Fase di esercizio

Considerando la distanza dalle aree protette ed il traffico attualmente caratterizzante il porto l'intervento in esame non comporta interferenze con aree e non determina impatti tali da costituire pericolo per quanto riguarda il mantenimento dei caratteri naturalistici sul territorio e sui fondali marini.

5.2. Aspetti economici

Fase di esercizio

L'obiettivo primario è quello di dare, attraverso la realizzazione del suddetto intervento, una nuova opportunità di sviluppo all'intero hinterland Coriglianese grazie al notevole aumento di afflusso turistico conseguente alla possibilità di attracco di navi turistiche e da crociera. Considerando tali presupposti si prevedono importanti effetti positivi dal punto di vista della crescita economica del bacino di utenza del porto di Corigliano e delle risorse del territorio stesso.

5.3. Paesaggio

6. FASE DI CANTIERE

Fase di cantiere

Considerando l'ubicazione dell'area interessata dalla realizzazione dell'ATF, all'interno del perimetro portuale, poco visibile e non vicina alla frazione di Marina di Schiavonea in fase di cantiere non si ipotizzano interferenze negative con il contesto paesaggistico.

Fase di esercizio

L'opera è prevista nella porzione sud-ovest, in corrispondenza dell'uscita del bacino di espansione e dell'ingresso del bacino operativo. Grazie alla particolare conformazione plano-altimetrica della fascia

costiera la banchina con la nave all'ormeggio non sarà facilmente visibile dalle fasce insediate della città come dalle infrastrutture di trasporto.

In conclusione è possibile affermare che l'opera in progetto, essendo prevista nell'area già a destinazione portuale, non comporterà significative alterazioni paesaggistiche, morfologiche e visuali e non provocherà modifiche sostanziali allo stato attuale dei luoghi né del patrimonio storico dell'area.

7. CONCLUSIONI

Come descritto nei capitoli precedenti la proposta di ATF rientra nella fattispecie di un Adeguamento Tecnico -Funzionale per le seguenti ragioni:

- comporta modifiche non sostanziali agli assetti planimetrici delle opere esterne ed interne (moli foranei, calate, moli e retrostanti piazzali) con conseguente ri-calibrazione del contorno interno portuale assicurando una funzionale riqualificazione dell'unico tratto perimetrale dello specchio portuale attualmente non compiutamente delimitato da strutture di banchina. Rispetto all'assetto generale del Piano, essa si adegua e fa proprie la configurazione e l'assetto del territorio e delle aree limitrofe consolidati da tempo, confermando la manifesta inopportunità di un ulteriore sviluppo del porto nell'entroterra;
- produce modifiche non sostanziali alla caratterizzazione funzionale delle aree portuali, come già rilevato, dai "Servizi Portuali" alla funzione passeggeri (crociere - Ro/Ro) di cui all'art. 4, comma 3, della L. 84/1994, in quanto quest'ultima consiste in una funzione compatibili con la preesistente come dimostrato, soprattutto, dalla presenza di una Stazione marittima ad oggi impropriamente utilizzata.

La proposta di ATF non comporta alcuna modifica alle batimetrie di piano e all'assetto planimetrico degli specchi acquei portuali (canale di accesso, bacino di evoluzione, darsene), in quanto la profondità di progetto, pari a - 10 m s.l.m.m., è inferiore alla profondità di Piano, pari a - 12 m s.l.m.m.

L'intervento va letto, nel complesso, come una occasione di completamento delle strutture di delimitazione degli specchi portuali interni per le quali le strutture a terra sono già state realizzate (Stazione Marittima) e di ri-significazione di una porzione di infrastruttura altrimenti sottoutilizzata. Vale la pena, infine, evidenziare il grande vantaggio che, da tale intervento, deriverà al porto, nel suo complesso, all'abitato e al territorio cui appartiene, per il conseguente flusso di persone e mezzi che di questi potranno godere/fruire.

In sintesi, la proposta di ATF è compatibile con le attività previste dal PRP vigente, poiché:

- non altera in modo sostanziale le caratteristiche funzionali dell'area portuale interessata dall'intervento poiché il porto di Corigliano già ospita navi da crociera;
- non contrasta con gli strumenti urbanistici vigenti;
- non muta gli attuali carichi ambientali in quanto non produce un incremento del numero degli accosti e quindi dei traffici portuali, ma consente un uso più razionale delle infrastrutture esistenti migliorando sia le condizioni di sicurezza nelle quali si svolge il transito dei passeggeri (maggiori spazi a terra) sia le condizioni di sicurezza della nave all'ormeggio;

- non modifica sostanzialmente l'assetto planimetrico delle opere interne rispetto a quanto previsto dal vigente PRP;
- non interviene sulle batimetrie di PRP vigente;
- non apporta alcuna modifica né alle condizioni d'accessibilità dell'area né ai carichi in termini di flussi di traffico veicolare.

Pertanto si può affermare che la realizzazione del suddetto intervento risulta indispensabile per il raggiungimento degli obiettivi dettati dalle esigenze del Sistema dei Mari Tirreno Meridionale e Jonio, ottimizzando la configurazione dell'opera in oggetto dal punto di vista della sicurezza e funzionalità della navigazione e contestualmente non determina refluenze negative su tutti i fattori ambientali analizzati.

INDICE DELLE FIGURE

Figura 1 Inquadramento territoriale	3
Figura 2 Inquadramento planimetrico dell'area di intervento	4
Figura 3 Viste d'insieme e di dettaglio dell'area di intervento	5
Figura 4 Inquadramento dei collegamenti stradali e ferroviari per il Porto di Corigliano Calabro	5
Figura 5 Vista aerea del porto con particolare del collegamenti stradali	6
Figura 6 Aree protette presenti nell'area di studio	8
Figura 7 Aree Rete Natura 2000 presenti dell'area di studio	8
Figura 8 SIC e ZPS presenti dell'area di studio	9
Figura 9 Vincoli del Codice del Paesaggio D.Lgs. 42/2004 e ss.mm.ii. (fonte: regione.calabria.it)	10
Figura 10 Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico della Calabria	11
Figura 11 Planimetria Generale delle opere di progetto (Elab. EG.08)	13
Figura 12 Banchina di progetto – Pianta a quota + 0,55 m s.l.m., delle piastre di collegamento pali (Elab. EG.09)	14
Figura 13 Banchina di progetto - Pianta a quota +2,80 m s.l.m., piazzale di banchina (Elab. EG.09)	14
Figura 14 Banchina di progetto - Sezione Tipo A-A (Elab. EG.09)	14
Figura 15 Banchina di progetto -Sezione Tipo B-B (Elab. EG.09)	15
Figura 16 Piano Regolatore Portuale 1974	24
Figura 17 Sovrapposizione PRP vigente e stato attuale	31
Figura 18 Sovrapposizione PRP vigente e ATF.....	32
Figura 19 Piano Regolatore Generale del Comune di Corigliano Calabro	34



Autorità Portuale di Gioia Tauro e della Calabria



PIANO REGOLATORE PORTUALE ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE

Committente

Commissario Straordinario
C.A. (CP) Andrea Agostinelli

Segretario Generale
C.A.(CP) Pietro Preziosi

Area Tecnica - Dirigente
Ing. Carmela De Maria

Progettazione

**ACQUA
TECNO**

Ing. Paolo Turbolente
Arch. Vittoria Biego
Ing. Barbara Doronzo

MODIMAR
MODIMAR S.r.l. Via Monte Zebio 40 - 00195 - ROMA - ITALY www.modimar.it

Ing. Paolo Contini
Dott.ssa Sara Scrimieri

Titolo elaborato

RELAZIONE GENERALE

Elaborato

A.2190.10 | ATF | R

RG

Scala

Data

Maggio 2021

Preparato

Ing. Barbara Doronzo

Controllato

Ing. Paolo Turbolente

Approvato

Ing. Renato Marconi

Revisione Data

Revisione	Data			

1. PREMESSA	1
2. IL PORTO DI CORIGLIANO CALABRO: LO STATO DEI LUOGHI	2
3. IL PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE.....	4
4. LE MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'ATF	9
5. RAGIONI POSTE ALLA BASE DELL'ATTRIBUZIONE DELLA FATTISPECIE DI ATF 11	
6. COMPATIBILITÀ CON I VIGENTI STRUMENTI PIANIFICATORI	13
7. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA PROGETTUALE.....	14
8. STIMA ECONOMICA DI MASSIME DELLE OPERE E LE EVENTUALI FASI DI ATTUAZIONE.....	19
9. CRONOPROGRAMMA	19
INDICE DELLE FIGURE	20
INDICE DELLE TABELLE.....	21

1. PREMESSA

Il presente elaborato costituisce la Relazione Generale dell'Adeguamento Tecnico Funzionale (A.T.F.) del Piano Regolatore del Porto di Corigliano Calabro, di seguito PRP predisposto dall'Acquatecno S.r.l. e dalla Modimar S.r.l. su incarico dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro (di seguito APGT) - Decreto 32/2021 del 23/03/2021.

L'A.T.F è stato predisposto dalla scrivente secondo quanto indicato nelle "Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di sistema Portuale" redatte dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Marzo 2017).

2. IL PORTO DI CORIGLIANO CALABRO: LO STATO DEI LUOGHI

Con Decreto del Ministero dei Trasporti del 20 dicembre 2006, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n° 18 DEL 23 Gennaio 2007, il porto di Corigliano Calabro è stato inserito nella circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, la quale ha previsto, nel piano operativo triennale 2010 – 2012, interventi infrastrutturali e di Port security miranti ad ampliare le potenzialità operative del struttura portuale.

Il porto di Corigliano Calabro si estende su una superficie, comprensiva di specchio acqueo, pari a circa 1.300.000 metri quadrati. Esso è costituito da una imboccatura a moli convergenti, che forma il bacino di evoluzione del porto, e da n° 2 darsene, tra loro parallele, orientate secondo la linea di costa.

La darsena Est, "di levante" è ampia circa 180 metri ed è delimitata da n° 3 banchine operative. La darsena Ovest "di ponente", anch'essa di ampiezza pari a 180 metri, è invece delimitata dalle banchine rispettivamente denominate 5, 6 e 7.

Le caratteristiche dimensionali ed operative del porto si possono sintetizzare come segue:

- Ampiezza dell'imboccatura pari a 185 m;
- Diametro operativo del bacino di evoluzione pari a 600 metri circa;
- Sviluppo complessivo delle banchine pari a circa 1420 metri;
- Superficie complessiva dei piazzali pari a circa 300.000,00 metri quadrati.

La quota operativa delle banchine è di + 2,80 metri s.l.m.m., eccetto quella delle banchine denominate con i numeri 5, 6 e 7, posta a +1,50 m s.l.m.m. La quota operativa dei fondali è pari a -12,00 metri s.l.m.m. all'imboccatura del porto, all'interno del bacino di evoluzione e lungo tutta la darsena di levante. Nella darsena di ponente, invece, la quota dei fondali misura circa - 7 ,00 metri s.l.m.m.



Figura 1. Porto di Corigliano Calabro – Vista dal satellite (2019)

3. IL PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE

Il Piano Regolatore Portuale vigente fu redatto dall'allora Ministero dei Lavori Pubblici nell'anno 1965 e trasmesso alla Cassa per il Mezzogiorno congiuntamente al Progetto Esecutivo di primo stralcio per i provvedimenti di approvazione e finanziamento. Il Piano Regolatore del porto presentava allora una previsione di movimento complessivo annuo di merci imbarcate e sbarcate di 2.500.000 tonnellate. Il Consiglio Superiore dei LL. PP. approvò il Progetto Esecutivo del porto con la classifica amministrativa (regolata dall'ex R. D. n.3095/1885). I lavori di esecuzione del porto ebbero inizio nel dicembre del 1967 secondo un progetto redatto dall'ufficio del Genio Civile di Napoli. Il progetto subì, in corso d'opera, ritardi e variazioni a causa della notevole instabilità dei terreni in corrispondenza del molo di sottoflutto. I lavori furono sospesi nel febbraio del 1971 al fine di consentire una approfondita analisi geologica del fondo marino. La Cassa del Mezzogiorno affidò l'indagine al Prof. Giuseppe Matteotti (Padova) e al prof. Jean Karisel (Parigi) che ricevettero l'incarico di definire la soluzione più adeguata alle caratteristiche dei terreni. Le indagini (con sondaggi sia a mare che a terra e prove penetrometriche) consentirono di conoscere le condizioni del sottosuolo in corrispondenza del sedime del porto, caratterizzato da un sensibile strato fangoso poggiate su un substrato di sabbia e ghiaia. Lo strato di fondo al largo, su fondali di circa -20 m, presentava uno spessore intorno ai 60 cm e caratteristiche meccaniche molto mediocri. Procedendo verso terra lo spessore del fango si presentava più ridotto (40 cm circa) e ricoperto da uno strato sabbioso (30 cm).

In presenza di questi risultati i progettisti proposero una Variante al Piano Regolatore (approvato, con i voti n.1083 della 3° sezione del Consiglio Superiore del Ministero dei LL.PP., il 23.6.1971) e successivamente un Progetto Generale di massima (approvato il 19.1.1972 con i voti n. 56). Secondo quest'ultimo progetto le opere furono spostate verso la costa in modo da intercettare i fondali migliori dal punto di vista meccanico e geotecnico. Rispetto al progetto originario, che prevedeva un'opera foranea di notevole lunghezza parallela alla costa, radicata su fondali compresi tra i 20 e i 29 m e collocata più a sud rispetto all'attuale imboccatura del porto, la variante prevede di realizzare un nuovo impianto portuale, spostandolo decisamente verso terra in una zona più a nord rispetto all'ubicazione precedente. Il Progetto di variante fu presentato alla 3° sezione del Consiglio Superiore dei LL.PP. che, a seguito di alcune indicazioni correttive, espresse parere favorevole, di approvazione. Nel 1974 la Cassa per il Mezzogiorno approvò il Progetto di massima che accoglieva le indicazioni migliorative del Consiglio Superiore dei LL.PP. e il progetto esecutivo del 1° stralcio.

La configurazione del porto risultava, quindi, caratterizzata dall'imboccatura rivolta a ENE con una larghezza di 180 m. L'entrata al porto (con fondali di 12 m) veniva delimitata dalle testate di due moli di cui quello settentrionale manteneva l'andamento del molo previsto nel precedente Piano Regolatore,

limitandone tuttavia la lunghezza a 150 m. Il molo Nord era articolato in due bracci di 75 m (il secondo braccio, rispetto all'allineamento originario, subiva una deviazione verso SE). Il molo Sud veniva anch'esso articolato in due bracci: quello radicato alla battigia con un andamento verso NNE si sviluppava per 350 m, mentre il successivo, di 75 m presentava un andamento verso N. Entrambi i moli si prolungavano verso l'interno, a tratti rettilinei e curvilinei, racchiudendo un ampio bacino di espansione destinato ad estinguere l'agitazione ondosa che penetra attraverso l'imboccatura. Mentre il molo meridionale protegge il porto dalla traversia principale, l'agitazione proveniente dalla traversia secondaria può entrare dall'imboccatura, ma è fortemente ridotta grazie all'inclinazione a scarpata delle pareti delimitanti il bacino di espansione. Quest'ultimo ha una superficie di 600.000 mq e un diametro minimo di 600 m tale da consentire l'evoluzione di navi di notevole lunghezza.

Dal bacino di espansione si accede attraverso un passaggio di 180 m alle darsene interne.

Il Progetto di Variante del Piano Regolatore prevedeva tre darsene, per complessivi 650.000 mq, con due bacini di evoluzione del diametro di 350 m (delle tre darsene, come diremo in seguito, sono state realizzate soltanto le prime due). Le banchine del porto dovevano svilupparsi per circa 4.050 m con fondali di 12 m e piazzali per circa 750.000 mq (in realtà allo stato attuale sono state realizzate soltanto la banchina Est e le banchine delle prime due darsene per circa 2500 m di accosti e 270.000 mq. di piazzali). La Variante al Piano portuale prevedeva, inoltre, a Sud del fosso Mafrancato, un'ampia area di espansione per infrastrutture portuali (a Nord di quest'area oltre il torrente Malfrancato è stato localizzato l'agglomerato industriale di Schiavonea). Il primo stralcio esecutivo fu affidato per l'attuazione all'impresa Sparaco Spartaco. I lavori di escavo e di realizzazione della prima darsena e delle relative banchine furono completati alla fine degli anni '70. Un nuovo stralcio comprendente la seconda darsena e le infrastrutture della prima fu affidato nel 1980, dal Consorzio di Sviluppo Industriale di Cosenza, agli ingegneri Maurizio De Santis e Mario Petriccione. I lavori, finanziati ancora dalla Cassa del Mezzogiorno, si protrassero fino agli anni '90. Nel 1995 una relazione dell'Ufficio Circondariale marittimo di Corigliano Calabro rilevava che erano state realizzate e collaudate le seguenti opere: bacino di evoluzione, darsena n. 1, parte delle banchine della darsena n. 2, mentre erano state realizzati, ma non ancora collaudati l'impianto foraneo di segnalazione (faro e fanali), l'impianto di illuminazione (le torri fari), la rete idrica e fognaria, la pavimentazione della banchina Est per una profondità di 80 m, la pavimentazione della banchina n. 5 e n. 7, per una profondità di 70 m. Relativamente agli edifici civili degli uffici e delle residenze per la Guardia Costiera, della Finanza, e dei Vigili del Fuoco, furono realizzati tra il 1982 e il 1991, il Mercato ittico nel 1998-99, la Stazione marittima nel 2002.

Allo stato attuale il porto presenta ancora insufficienze nelle dotazioni di base:

- il sistema di segnalazione foranea non è funzionante;

- le torri di illuminazione sono funzionanti solo in parte;
- la rete idrica e fognante è carente;
- mancano completamente le infrastrutture necessarie per l'accosto delle navi RO-RO sul lato Nord del bacino prospiciente la Stazione Marittima;
- la recinzione, ancora incompleta, in base alle direttive europee per la sicurezza è di bassa qualità e conferisce al porto un carattere sciatto e precario.

Nel porto sono del tutto insufficienti le strutture, le attrezzature e le tecnologie per la movimentazione delle merci, mancano dispositivi di controllo e di protezione per il deposito e il trasferimento di merci inquinanti, sono assenti i servizi portuali di base (dogana, spedizionieri, armatori, agenti marittimi).

Nonostante queste carenze e la parziale attuazione delle opere previste dalla Variante al Piano Regolatore del 1974, considerata la crescente domanda del trasporto marittimo nel Mediterraneo e per la sua collocazione all'interno del sistema dei Corridoi Ionico e Adriatico, il Porto di Corigliano si presenta oggi come una grande risorsa da riscoprire e sviluppare (Figura 2, Figura 3).

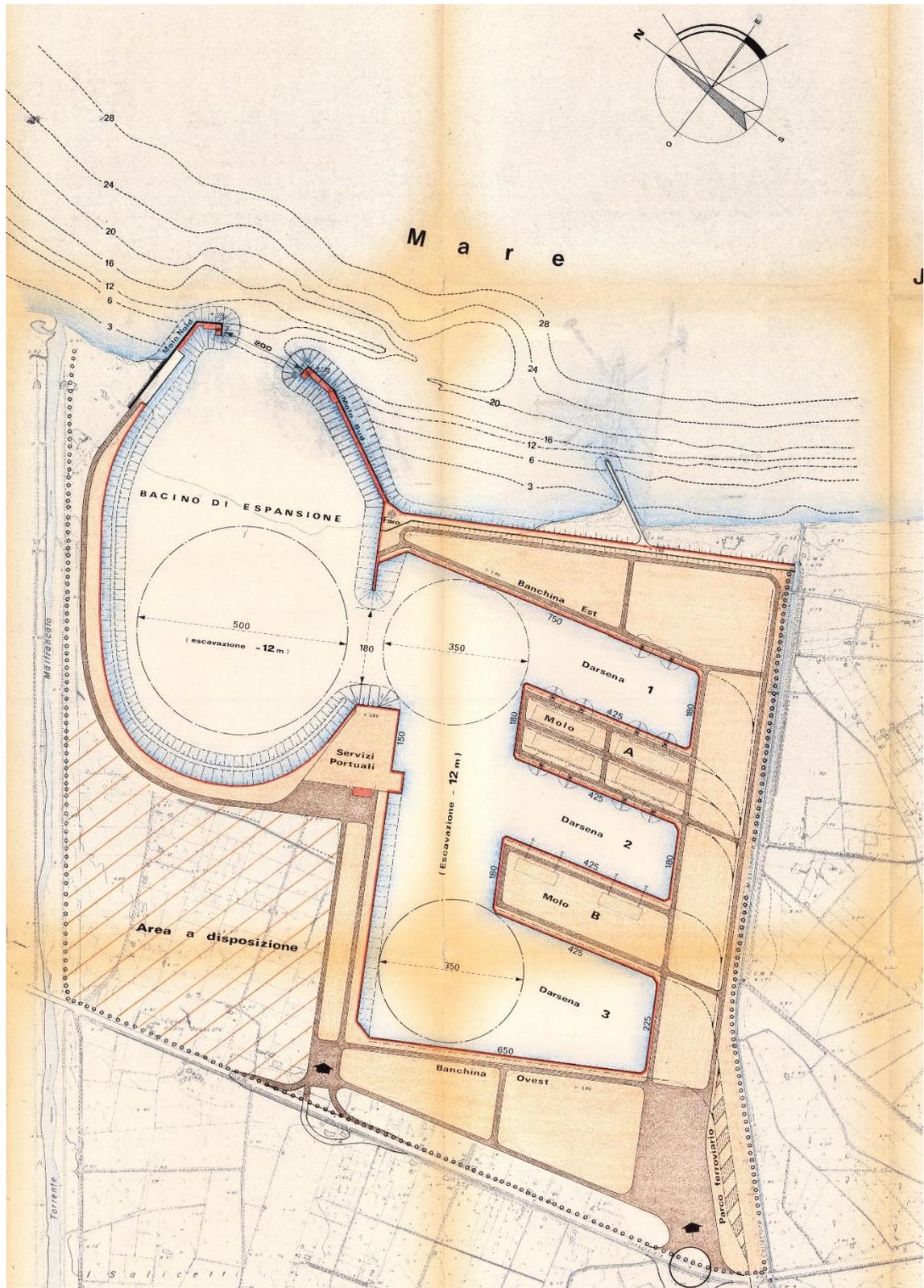


Figura 2. Piano Regolatore Portuale vigente 1974 (Elab. EG.01)



Figura 3. Piano Regolatore vigente su stato attuale (Elab. EG.05)

4. LE MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'ATF

Allo stato attuale, il Piano Regolatore Portuale vigente mostra delle criticità realizzative connesse allo sviluppo urbanistico del territorio circostante l'area portuale, al traffico attualmente presente e a quello previsto per i prossimi anni nel Porto di Corigliano.

Infatti, la domanda di traffico del porto è tale da non giustificare un importante investimento finanziario come quello previsto per la realizzazione di un'ulteriore darsena interna (Darsena 3), prevista nel PRP; altresì nell'area in oggetto risulta ad oggi insediato, in forma stabile, un piccolo nucleo abitativo.

Nell'ottica di rendere comunque il Porto di Corigliano in grado di soddisfare la mutevole domanda di traffico e adeguarlo alle richieste del mercato marittimo, la presente proposta di ATF prevede la realizzazione di una nuova banchina ad uso crocieristico ed un idoneo dente di attracco per l'appoggio del portellone delle navi Ro-Ro (accosto di poppa).

In particolare, l'intervento consiste nel completamento delle banchine all'imbocco della darsena di ponente, per un tratto di lunghezza pari a circa 305 m, delimitato dal piazzale ove sorge l'edificio della stazione marittima di Corigliano (allo stato adibito ad uffici) e nei contigui tratti ortogonali, di lunghezza pari rispettivamente a 36 e 51 m circa.

In tale tratto, l'Autorità Portuale prevede di realizzare, come si è detto, una banchina da destinare ad attività crocieristiche e una banchina per navi Ro-Ro e, pertanto, ha necessità di garantire all'imboccatura e nella fascia di mare antistante i nuovi banchinamenti, fondali operativi di -10,00 metri dal medio mare (estendibili fino alla quota di -12,00 metri) in modo da consentire il transito e l'attracco di navi di pescaggio massimo pari a 8,00 metri. L'intero banchinamento dovrà essere dotato anche degli impianti idraulici, di smaltimento delle acque meteoriche e dell'impianto elettrico (Figura 4).

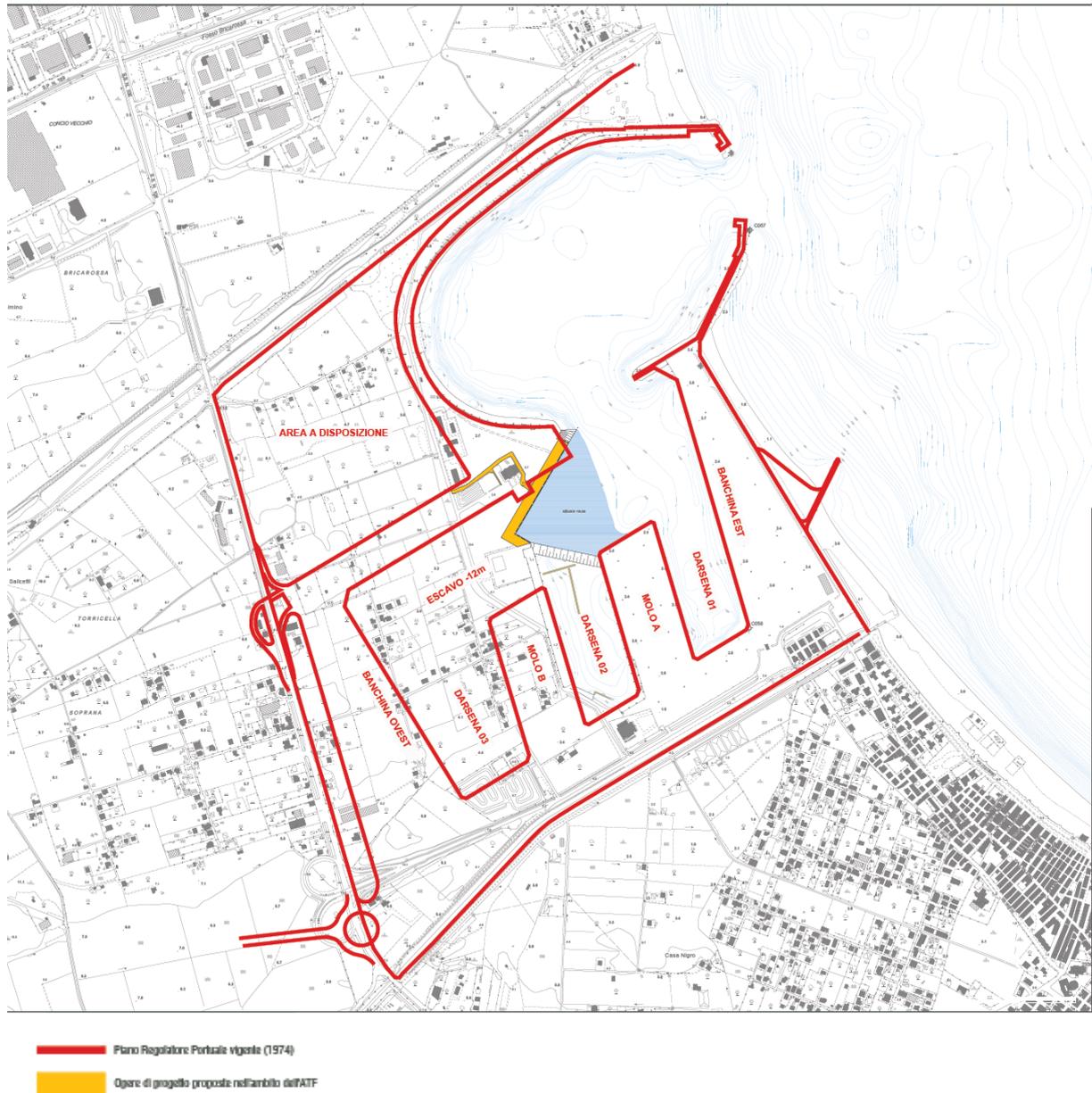


Figura 4. PRP e proposta progettuale nell'ambito dell'ATF (Elab. EG.06)

5. RAGIONI POSTE ALLA BASE DELL'ATTRIBUZIONE DELLA FATTISPECIE DI ATF

Indirizzi metodologici e procedurali relativi alle proposte di adeguamento tecnico-funzionale si rinvencono nelle “Linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale” (Marzo 2017) all'interno delle quali sono esplicitate le possibili fattispecie di ATF. Se ne riporta lo stralcio che segue: “Le numerose fattispecie esaminate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici a seguito del voto di indirizzo n. 93/2009 possono sostanzialmente ricondursi alle macro-categorie sotto riportate, sotto il profilo dei contenuti:

- *modifiche non sostanziali agli assetti planimetrici delle opere esterne ed interne (moli foranei, calate, moli e retrostanti piazzali) con conseguente ricalibrazione del contorno interno portuale, senza alterare l'assetto generale del piano, ciò anche a seguito della sopravvenuta identificazione di una nuova nave (o navi) di progetto;*
- *modifiche non sostanziali alle batimetrie di piano e all'assetto planimetrico degli specchi acquei portuali (canale di accesso, bacino di evoluzione, darsene). Anche in questo caso, dette modifiche potrebbero essere dettate dalla sopravvenuta identificazione di una nuova nave (o navi) di progetto; inserimento di una cassa di colmate che non altera in modo sostanziale la struttura del PRdSP (la successiva attribuzione di funzioni portuali alla cassa di colmata una volta consolidata può passare attraverso una proposta di variante stralcio, il linea generale). A ciò si aggiungono:*
- *modifiche non sostanziali alla caratterizzazione funzionale delle aree portuali, come già rilevato (nuove funzioni compatibili con la preesistente, o le preesistenti, nella medesima area portuale; rilocalizzazione di funzioni portuali preesistenti; integrazioni/modifiche delle norme d'attuazione)”*

Riguardo specificatamente le modifiche non sostanziali sotto il profilo funzionale, le “Linee guida” evidenziano quanto segue:

“Una modifica non sostanziale in termini funzionali può ravvedersi, ad esempio, allorquando si debba inserire una destinazione d'uso in una specifica area portuale già caratterizzata da una funzione”.

La proposta presentata, ossia la realizzazione di nuova banchina per Navi Crociere ed una per navi Ro-Ro, per uno sviluppo complessivo di 391,30 m e il dragaggio dei fondali nello specchio acqueo antistante (fino a -10 m s.l.m.m), rientra nella fattispecie di un Adeguamento tecnico -funzionale per le seguenti ragioni:

- comporta modifiche non sostanziali agli assetti planimetrici delle opere esterne ed interne (moli foranei, calate, moli e retrostanti piazzali) con conseguente ri-calibrazione del contorno interno portuale. Rispetto all'assetto generale del Piano, essa fa proprie la configurazione e l'assetto del

territorio e delle aree limitrofe consolidati da tempo, confermando la manifesta inopportunità di un ulteriore sviluppo del porto nell'entroterra;

- produce modifiche non sostanziali alla caratterizzazione funzionale delle aree portuali, come già rilevato, dai “Servizi Portuali” alla funzione passeggeri (crociere - Ro/Ro) di cui all'art. 4, comma 3, della L. 84/1994, in quanto quest'ultima consiste in una funzione compatibile con la preesistente come dimostrato, soprattutto, dalla presenza di una Stazione marittima ad oggi impropriamente utilizzata.

Alla proposta non consegue alcuna modifica alle batimetrie di piano e all'assetto planimetrico degli specchi acquei portuali (canale di accesso, bacino di evoluzione, darsene), in quanto la profondità di progetto, pari a – 10 m s.l.m.m., è inferiore alla profondità di Piano, pari a – 12 m s.l.m.m.

L'intervento va letto, nel complesso, come una occasione di completamento di strutture a mare per le quali le strutture a terra sono già state realizzate (Stazione Marittima) e di ri-significazione di una porzione di infrastruttura sottoutilizzata. Vale la pena, infine, evidenziare il grande vantaggio che, da tale intervento, deriverà al porto, nel suo complesso, all'abitato e al territorio cui appartiene, per il conseguente flusso di persone e mezzi che di questi potranno godere/fruire.

6. COMPATIBILITÀ CON I VIGENTI STRUMENTI PIANIFICATORI

Il vigente Piano Regolatore Portuale del Porto di Corigliano (PRP) è stato approvato dalla Delegazione Speciale della Cassa per il Mezzogiorno il 10 luglio 1974 con parere prot. n.° 196.

Dall'analisi del PRP vigente emerge che la realizzazione della banchina ad utilizzo promiscuo, sia crocieristico, sia Ro-Ro, ed un idoneo dente di attracco per l'appoggio del portellone delle navi Ro-Ro prevista nel presente ATF è del tutto coerente con gli obiettivi e le previsioni dello strumento di pianificazione.

Alla proposta non consegue alcuna modifica alle batimetrie di piano e all'assetto planimetrico degli specchi acquei portuali (canale di accesso, bacino di evoluzione, darsene), in quanto la profondità di progetto, pari a – 10 m s.l.m.m., è inferiore alla profondità di Piano, pari a – 12 m s.l.m.m.

L'intervento va letto, nel complesso, come una occasione di completamento di strutture a mare per le quali le strutture a terra sono già state realizzate (Stazione Marittima) e di ri-significazione di una porzione di infrastruttura sottoutilizzata. Vale la pena, infine, evidenziare il grande vantaggio che, da tale intervento, deriverà al porto, nel suo complesso, all'abitato e al territorio cui appartiene, per il conseguente flusso di persone e mezzi che di questi potranno godere/fruire.

Per quanto riguarda il confronto tra l'opera in studio e le prescrizioni del Piano Regolatore Generale del Comune di Corigliano (PRG), approvato dalla Regione Calabria nell'agosto del 1986 con delibera n. 1067/86, si evidenzia che tale strumento individua per il porto di Corigliano Calabro e l'area attigua, compresa tra il torrente Malfrancato a Nord, il collettore Schiavonea a Sud e la frazione di Torricella ad Ovest, zone prive di destinazione funzionale. Tale situazione consente di sottolineare la coerenza dell'opera con le prescrizioni del PRG. Tuttavia, ai sensi della normativa vigente recentemente aggiornata l'ATF, prima di conseguire l'adozione da parte del Comitato di gestione dell'Autorità di Gioia Tauro e della Calabria dovrà ottenere la Dichiarazione di non contrasto con i vigenti strumenti di pianificazione.

7. DESCRIZIONE DELLA PROPOSTA PROGETTUALE

L'intervento di progetto consiste nella realizzazione di un tratto di banchina della lunghezza complessiva di circa 391,30 m e del relativo piazzale retrostante (Superficie totale 13.545 m²). Il piazzale retrostante la banchina crocieristica presenta una larghezza complessiva di 30 m dal bordo esterno della struttura di banchina e si collega alla viabilità esistente e adiacente alla Stazione marittima. Il piazzale retrostante la banchina Ro-Ro presenta una larghezza complessiva di 50 m dal bordo esterno della struttura di banchina e si collega alla viabilità esistente con una viabilità servizio. La profondità dei fondali prospicienti la banchina è progettata a -10.00 m e, come si è detto, è conforme alle previsioni del PRP vigente (Figura 5).



Figura 5. Opere di progetto su Ortofoto

La soluzione progettuale prescelta è quella denominata "Danese", composta, cioè, da una paratia in c.a. irrigidita in testa da un solettone in c.a., riportante la spinta su un gruppo di pali. In relazione ai fondali di progetto ed alle caratteristiche geotecniche del sedime di fondazione, la banchina è costituita da una paratia dello spessore di 100 cm, costituita da pali in c.a. $\Phi 1000$, approfondita fino alla quota di -26,80 m s.l.m.m nei tratti in corrispondenza delle bitte e fino a -24,80 m s.l.m.m. nei restanti tratti. Nei tratti in corrispondenza delle bitte, tale paratia presenta un solettone avente dimensioni 6,00 m x 10,00 m, riportante la spinta su un gruppo di 20 pali $\Phi 600$, terebrati nel terreno fino a raggiungere la quota di -10,00 m l.m.m.. Nei restanti tratti, la paratia è irrigidita dalla presenza di un solettone in c.a. avente dimensioni 14,00 m x 5,00 m riportante la spinta su un gruppo di 24 pali $\Phi 600$ terebrati nel terreno fino a raggiungere la quota di -10,00 m l.m.m (Figura 6, Figura 7, Figura 8).

L'intervento in progetto riguarda la realizzazione delle seguenti opere:

- costruzione del tratto rettilineo di banchina (prospiciente il terrapieno su cui è ubicato l'edificio della stazione marittima) della lunghezza complessiva di circa 305,00 m e del relativo piazzale retrostante che si sviluppa per una lunghezza complessiva di 30 m dal bordo esterno della struttura di banchina;
- la realizzazione di un dente di attracco in adiacenza al dismesso cantiere nautico munito di scivolo per l'appoggio del portellone delle navi, avente dimensioni 35m x 8,00 m (su tratto di banchina avente lunghezza di 50,65 m) e del relativo piazzale retrostante che si sviluppa per una lunghezza complessiva di 50,00 m dal bordo esterno della struttura di banchina;
- il dragaggio dei fondali antistanti secondo le sagome riportate negli elaborati grafici, in modo da raggiungere la quota operativa di - 10,00 m l.m.m.; il materiale risultante dalle operazioni di dragaggio verrà momentaneamente stoccato in una zona di deposito individuata nelle immediate vicinanze della banchina in progetto per poi essere riutilizzata per il ripascimento delle spiagge;
- la banchina e la relativa pavimentazione che, con ingombro pari a 12 m in corrispondenza delle bitte e 7,00 m nei restanti tratti, unitamente alla fascia di 18,00/23,00 m costituente il piazzale retrostante, raggiunge una larghezza complessiva di 30,00 metri, idonea per le operazioni di ormeggio e di stazionamento delle imbarcazioni e per il traffico mezzi e passeggeri;
- realizzazione di una strada di accesso al nuovo piazzale e di collegamento con la viabilità esistente;
- realizzazione di una viabilità di collegamento tra la banchina Ro-ro e la viabilità esistente;
- demolizione del muretto perimetrale all'area di cantieristica nautica e sistemazione del piazzale retrostante il dente di attracco

Il piazzale retrostante la banchina di tipo danese, formato da strati di differenti materiali, in funzione delle relative caratteristiche di strati di sottofondazione, è stato dimensionato per i carichi variabili indotti dai mezzi pesanti in relazione alla normativa tecnica vigente. Completano il progetto la

realizzazione degli arredi di banchina (anelloni, parabordi e bitte d'ormeggio) nonchè gli impianti di smaltimento delle acque reflue, idrico, antincendio e di illuminazione del piazzale.

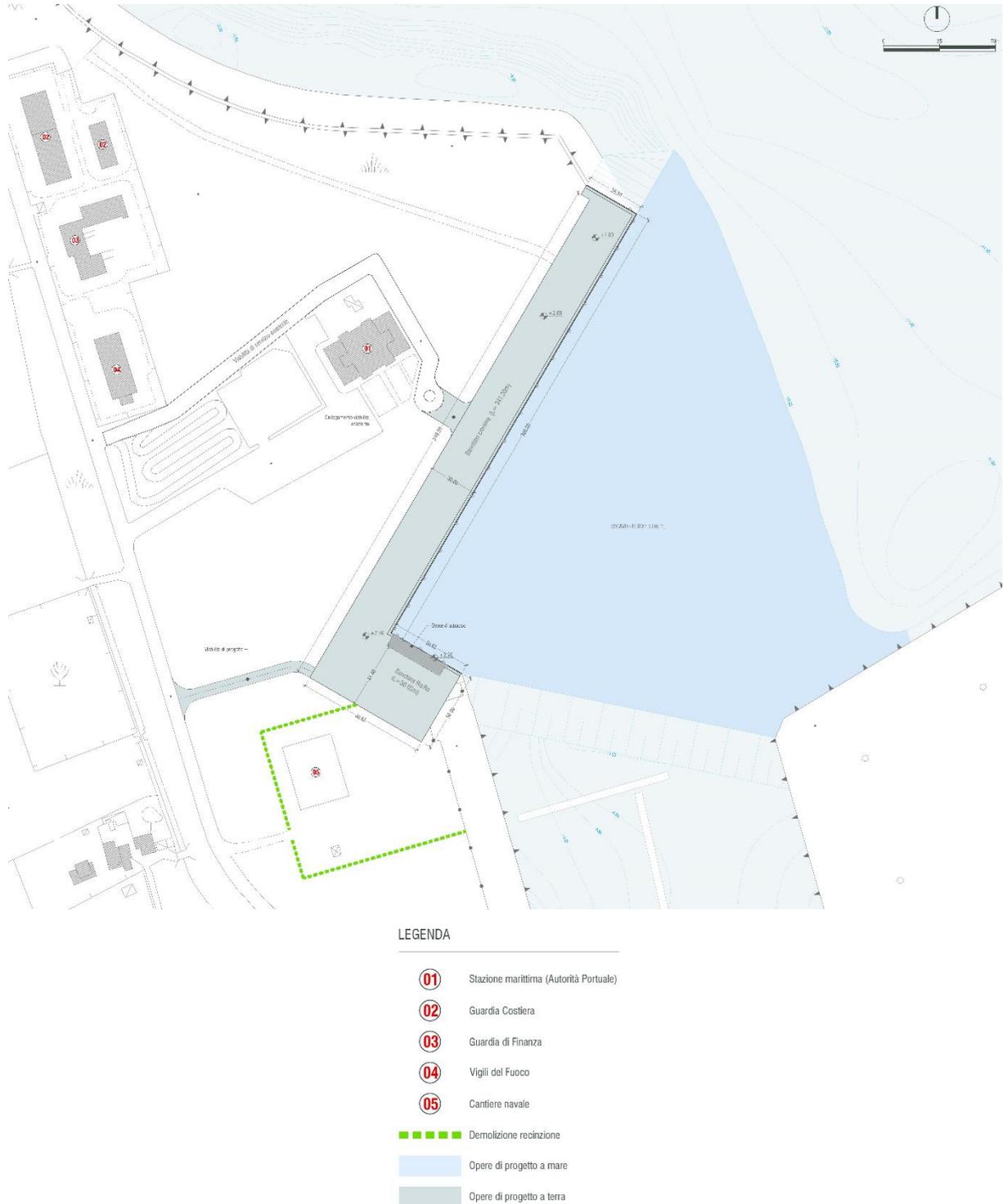


Figura 6. Planimetria di opere di progetto (Elab. EG.08)

Piano Regolatore Portuale di Corigliano Calabro

Adeguamento Tecnico Funzionale – Relazione Generale

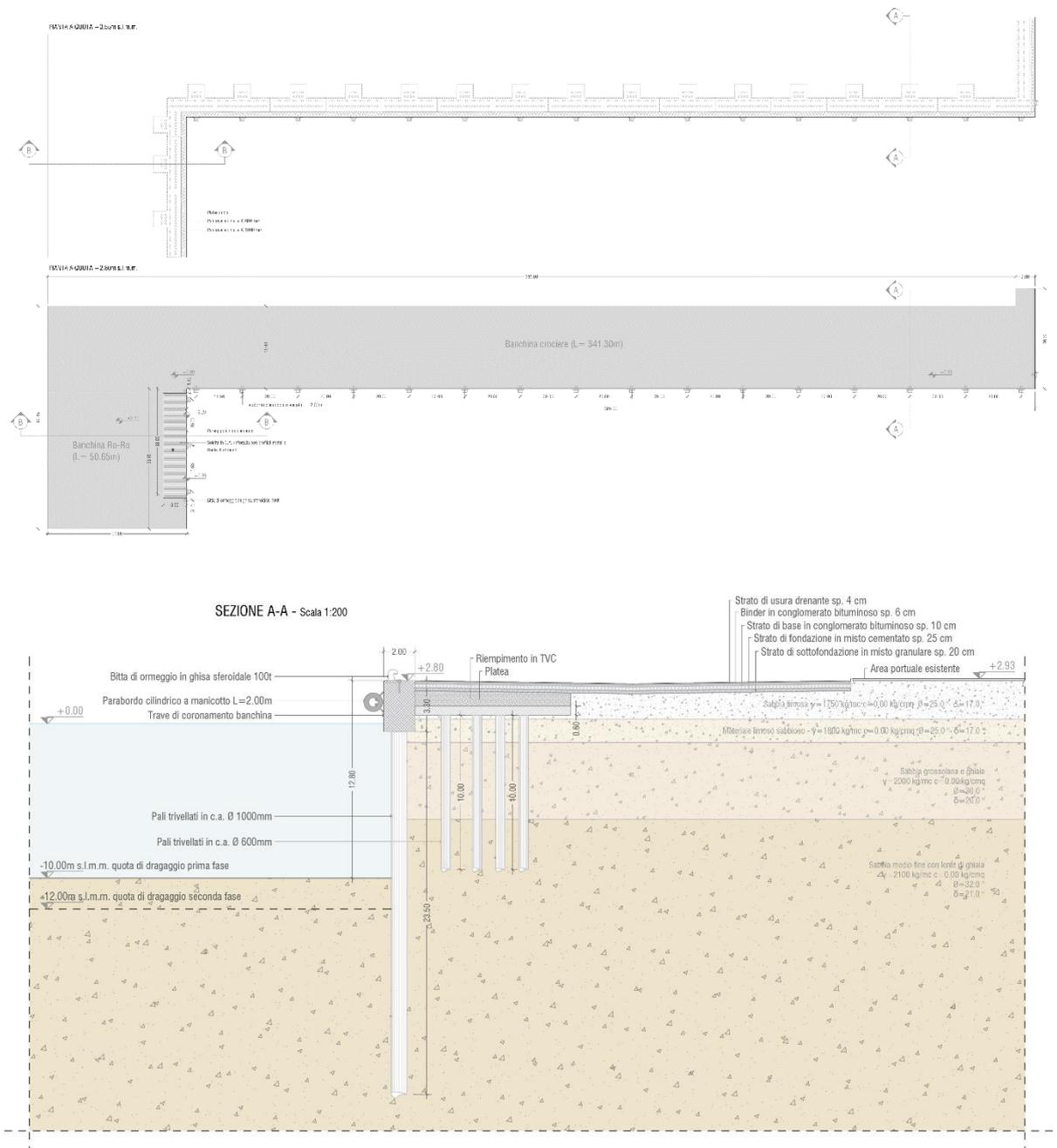


Figura 7. Banchina di progetto -Pianta e sezioni tipo (Elab. EG.09)

Piano Regolatore Portuale di Corigliano Calabro

Adeguamento Tecnico Funzionale – Relazione Generale

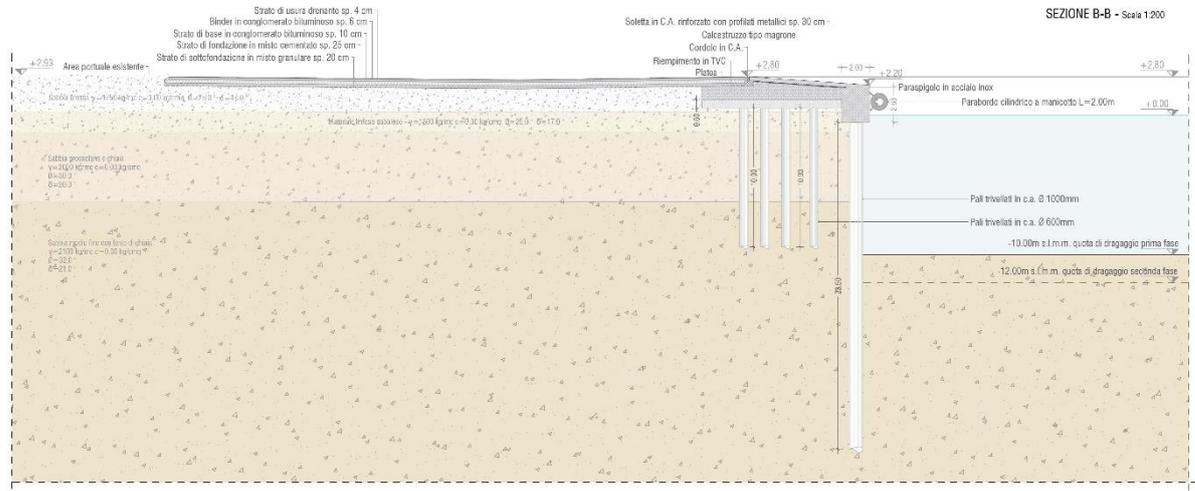


Figura 8. Banchina di progetto -Pianta e sezioni tipo (Elab. EG.09)

8. STIMA ECONOMICA DI MASSIME DELLE OPERE E LE EVENTUALI FASI DI ATTUAZIONE

La stima del costo delle opere è stata effettuata con la procedura di seguito illustrata.

Sono state individuate le soluzioni tecniche da adottare, riportate negli elaborati grafici di progetto (EG.08 – EG.09).

Sono stati individuati i costi a metro lineare, sviluppati avendo a riferimento i prezzi del Listino ufficiale della Regione Calabria ovvero formulando nuovi prezzi per le lavorazioni mancanti nel prezzario di riferimento. I costi a metro lineare sono stati utilizzati per definire l'importo degli interventi da realizzare applicandoli alle relative lunghezze, volumetrie (dragaggi), superfici (pavimentazioni).

Lavori	Prezzo unitario (€)	Unità di misura	Quantità	Totale (€)
Scavi	10,32 €	m ³	9335	96.320,89 €
Opere strutturali	22.170,72 €	m ^(*)	391,93	8.689.368,64 €
Opere impiantistiche	905,16 €	m ^(*)	391,93	354.760,60 €
Pavimentazione	57,68 €	m ²	13.545	781.225,44 €
Dragaggi	7,39 €	m ³	351762	2.599.322,90 €
Arredi di banchina	1.312,86 €	m ^(*)	391,93	514.550,00 €
			TOTALE	13.035.548,47 €

(*) metro lineare di banchina.

Tabella 1. Stima dei lavori

9. CRONOPROGRAMMA

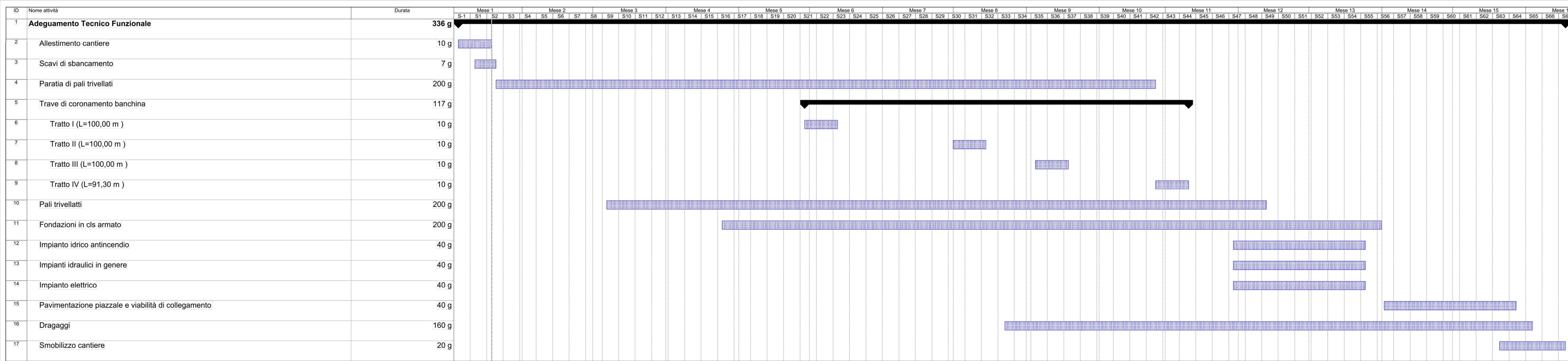
Si riporta nell'elaborato CRP-Cronoprogramma, il programma lavori delle fasi realizzative. La durata complessiva del cantiere (al netto della progettazione e delle operazioni di collaudo) è stimata pari a 366 giorni lavorativi.

INDICE DELLE FIGURE

FIGURA 1. PORTO DI CORIGLIANO CALABRO – VISTA DAL SATELLITE (2019).....	3
FIGURA 2. PIANO REGOLATORE PORTUALE VIGENTE 1974 (ELAB. EG.01).....	7
FIGURA 3. PIANO REGOLATORE VIGENTE SU STATO ATTUALE (ELAB. EG.05).....	8
FIGURA 4. PRP E PROPOSTA PROGETTUALE NELL'AMBITO DELL'ATF (ELAB. EG.06)	10
FIGURA 5. OPERE DI PROGETTO SU ORTOFOTO	14
FIGURA 6. PLANIMETRIA DI OPERE DI PROGETTO (ELAB. EG.08).....	16
FIGURA 7. BANCHINA DI PROGETTO -PIANTA E SEZIONI TIPO (ELAB. EG.09)	17
FIGURA 8. BANCHINA DI PROGETTO -PIANTA E SEZIONI TIPO (ELAB. EG.09)	18

INDICE DELLE TABELLE

TABELLA 1. STIMA DEI LAVORI..... 19



Autorità Portuale di Gioia Tauro e della Calabria



PIANO REGOLATORE PORTUALE
ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE

Committente Commissario Straordinario C.A. (CP) Andrea Agostinelli	Progettazione ACQUA TECNO Ing. Paolo Turbolente Arch. Vittoria Biego Ing. Barbara Doronzo	 Ing. Paolo Contini Dott.ssa Sara Scrimieri
Segretario Generale C.A.(CP) Pietro Preziosi	Area Tecnica - Dirigente Ing. Carmela De Maria	

Titolo elaborato CRONOPROGRAMMA	Elaborato A.2190.10 ATF EG CRP
Scala	

Data Maggio 2021	Preparato Geom. Alfonso Truoecchio	Controllato Ing. Barbara Doronzo Ing. Paolo Turbolente	Approvato Ing. Renato Marconi
Revisione Data			



Autorità Portuale di Gioia Tauro e della Calabria



PIANO REGOLATORE PORTUALE ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE

Committente

Commissario Straordinario
C.A. (CP) Andrea Agostinelli

Segretario Generale
C.A.(CP) Pietro Preziosi

Area Tecnica - Dirigente
Ing. Carmela De Maria

Progettazione

**ACQUA
TECNO**

Ing. Paolo Turbolente
Arch. Vittoria Biego
Ing. Barbara Doronzo

MODIMAR
MODIMAR S.r.l. Via Monte Zebio 40 - 00195 - ROMA - ITALY www.modimar.it

Ing. Paolo Contini
Dott.ssa Sara Scrimieri

Titolo elaborato

ELENCO ELABORATI

Elaborato

A.2190.10 | ATF | R

EE

Scala

Data

Maggio 2021

Preparato

Ing. Barbara Doronzo

Controllato

Ing. Paolo Turbolente

Approvato

Ing. Renato Marconi

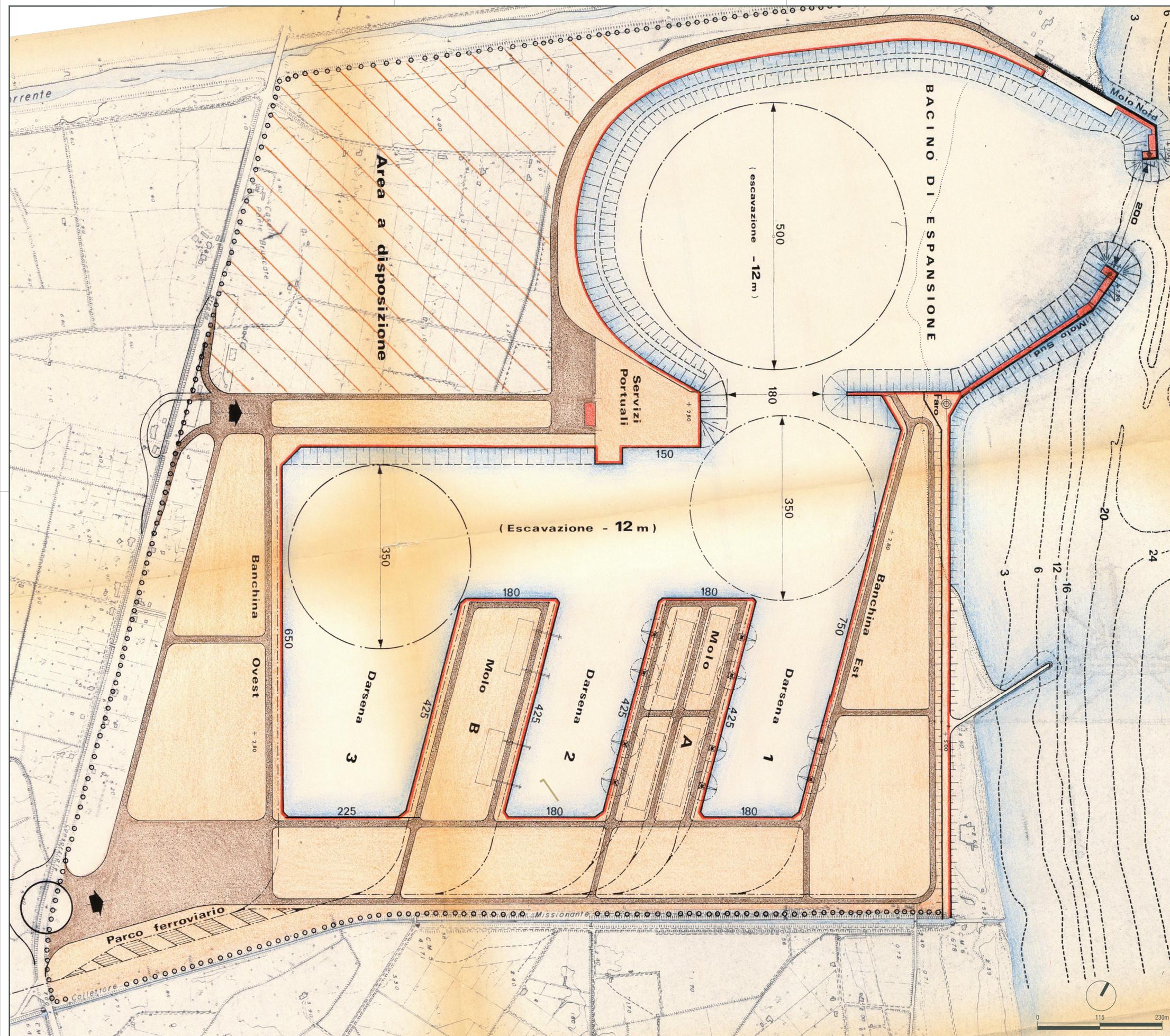
Revisione	Data

RELAZIONI

Cod.	Titolo
EE	Elenco Elaborati
RG	Relazione Generale
RAS	Relazione ambientale sintetica
CRP	Cronoprogramma

ELABORATI GRAFICI

Cod.	Titolo	Scala
EG.01	Planimetria PRP vigente	1:3.500
EG.02	Planimetria dello stato attuale	1:5000
EG.03	Planimetria dello stato attuale con correlata documentazione fotografica	1:5000
EG.04	Planimetria dello stato attuale su ortofoto	1:5000
EG.05	Planimetria di confronto PRP vigente e stato dei luoghi	1:5000
EG.06	Planimetria di confronto PRP vigente e soluzione progettuale	1:5000
EG.07	Planimetria opere di progetto su ortofoto	1:5000
EG.08	Planimetria opere di progetto	1:1000
EG.09	Banchina di progetto - Piante e sezioni tipo	Varie



LEGENDA

Piano Regolatore Portuale vigente (1974)



Autorità Portuale di Gioia Tauro e della Calabria



PIANO REGOLATORE PORTUALE
ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE

Committente
Commissario Straordinario
C.A. (CP) Andrea Agostinelli

Segretario Generale
C.A.(CP) Pietro Preziosi

Area Tecnica - Dirigente
Ing. Carmela De Maria

Progettazione
**ACQUA
TECNO**
Ing. Paolo Turbolente
Arch. Vittoria Biego
Ing. Barbara Doronzo

MODIME
Ing. Paolo Contini
Dott.ssa Sara Scrimieri

Titolo elaborato
PLANIMETRIA PRP VIGENTE

Elaborato
A.2190.10 | ATF | EG
EG.01

Data Maggio 2021	Preparato Geom. Alfonso Trucchio	Controllato Ing. Barbara Doronzo Ing. Paolo Turbolente	Approvato Ing. Renato Marconi
Revisione	Data		



LEGENDA

CTR - Coordinate UTM WGS84 - ETRF89 Fuso 33



Autorità Portuale di Gioia Tauro e della Calabria



**PIANO REGOLATORE PORTUALE
ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE**

Committente
Commissario Straordinario
C.A. (CP) Andrea Agostinelli

Segretario Generale
C.A.(CP) Pietro Preziosi

Area Tecnica - Dirigente
Ing. Carmela De Maria

Progettazione



Ing. Paolo Turbolente
Arch. Vittoria Biego
Ing. Barbara Doronzo



Ing. Paolo Contini
Dott.ssa Sara Scrimieri

Titolo elaborato

PLANIMETRIA DELLO STATO ATTUALE

Elaborato
A.2190.10 | ATF | EG

EG.02

Scala
1:5.000

Data
Maggio 2021

Preparato
Geom. Alfonso Trucchio

Controllato
Ing. Barbara Doronzo
Ing. Paolo Turbolente

Approvato
Ing. Renato Marconi

Revisione	Data		



LEGENDA

CTR - Coordinate UTM WGS84 - ETRF89 Fuso 33



Autorità Portuale di Gioia Tauro e della Calabria



PIANO REGOLATORE PORTUALE
ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE

Committente
Commissario Straordinario
C.A. (CP) Andrea Agostinelli

Segretario Generale
C.A.(CP) Pietro Preziosi

Area Tecnica - Dirigente
Ing. Carmela De Maria

Progettazione
**ACQUA
TECNO**
Ing. Paolo Turbolente
Arch. Vittoria Biego
Ing. Barbara Doronzo

MODIME
Ing. Paolo Contini
Dott.ssa Sara Scrimieri

Titolo elaborato
**PLANIMETRIA DELLO STATO ATTUALE
CON CORRELATA DOCUMENTAZIONE
FOTOGRAFICA**

Elaborato
A.2190.10 | ATF | EG
EG.03

Data Maggio 2021	Preparato Geom. Alfonso Trucchio	Controllato Ing. Barbara Doronzo Ing. Paolo Turbolente	Scala 1:5.000
Revisione	Data	Approvato Ing. Renato Marconi	



LEGENDA

Rif. immagine da satellite anno 2019



Autorità Portuale di Gioia Tauro e della Calabria



**PIANO REGOLATORE PORTUALE
ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE**

Committente
Commissario Straordinario
C.A. (CP) Andrea Agostinelli

Segretario Generale
C.A.(CP) Pietro Preziosi

Progettazione
**ACQUA
TECNO**
Ing. Paolo Turbolente
Arch. Vittoria Biego
Ing. Barbara Doronzo

MODIME
Ing. Paolo Contini
Dott.ssa Sara Scrimieri

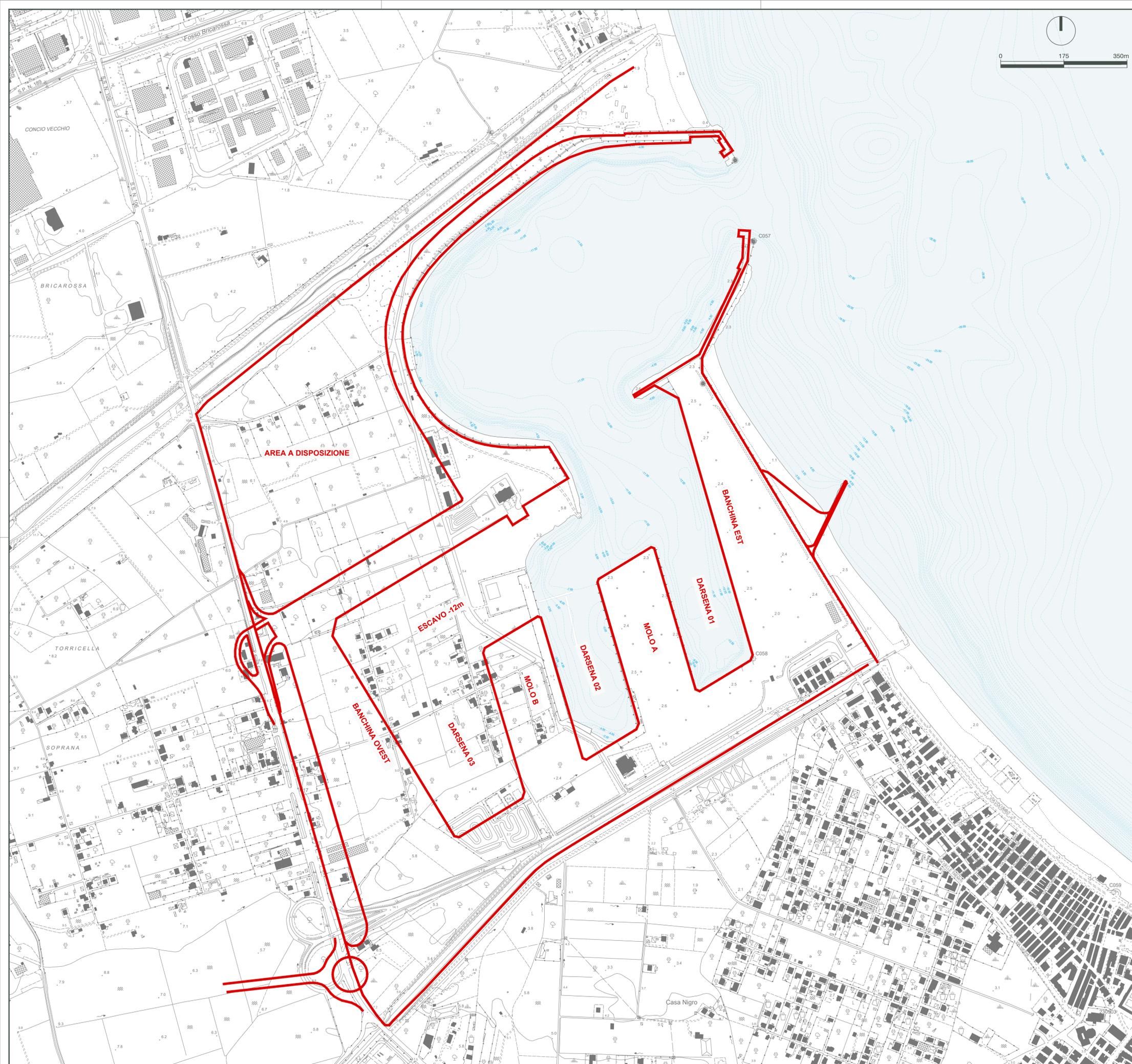
Area Tecnica - Dirigente
Ing. Carmela De Maria

Titolo elaborato
**PLANIMETRIA DELLO STATO ATTUALE
SU ORTOFOTO**

Elaborato
A.2190.10 | ATF | EG
EG.04

Data Maggio 2021	Preparato Geom. Alfonso Truocchio	Controllato Ing. Barbara Doronzo Ing. Paolo Turbolente	Elaborato Approvato Ing. Renato Marconi
---------------------	--------------------------------------	--	---

Revisione	Data		



LEGENDA

— Piano Regolatore Portuale vigente (1974)



Autorità Portuale di Gioia Tauro e della Calabria



PIANO REGOLATORE PORTUALE
ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE

Committente
Commissario Straordinario
C.A. (CP) Andrea Agostinelli

Segretario Generale
C.A.(CP) Pietro Preziosi

Area Tecnica - Dirigente
Ing. Carmela De Maria

Progettazione



Ing. Paolo Turbolente
Arch. Vittoria Biego
Ing. Barbara Doronzo



Ing. Paolo Contini
Dott.ssa Sara Scrimieri

Titolo elaborato
PLANIMETRIA DI CONFRONTO PRP VIGENTE
E STATO DEI LUOGHI

Elaborato
A.2190.10 | ATF | EG

EG.05

Scala
1:5.000

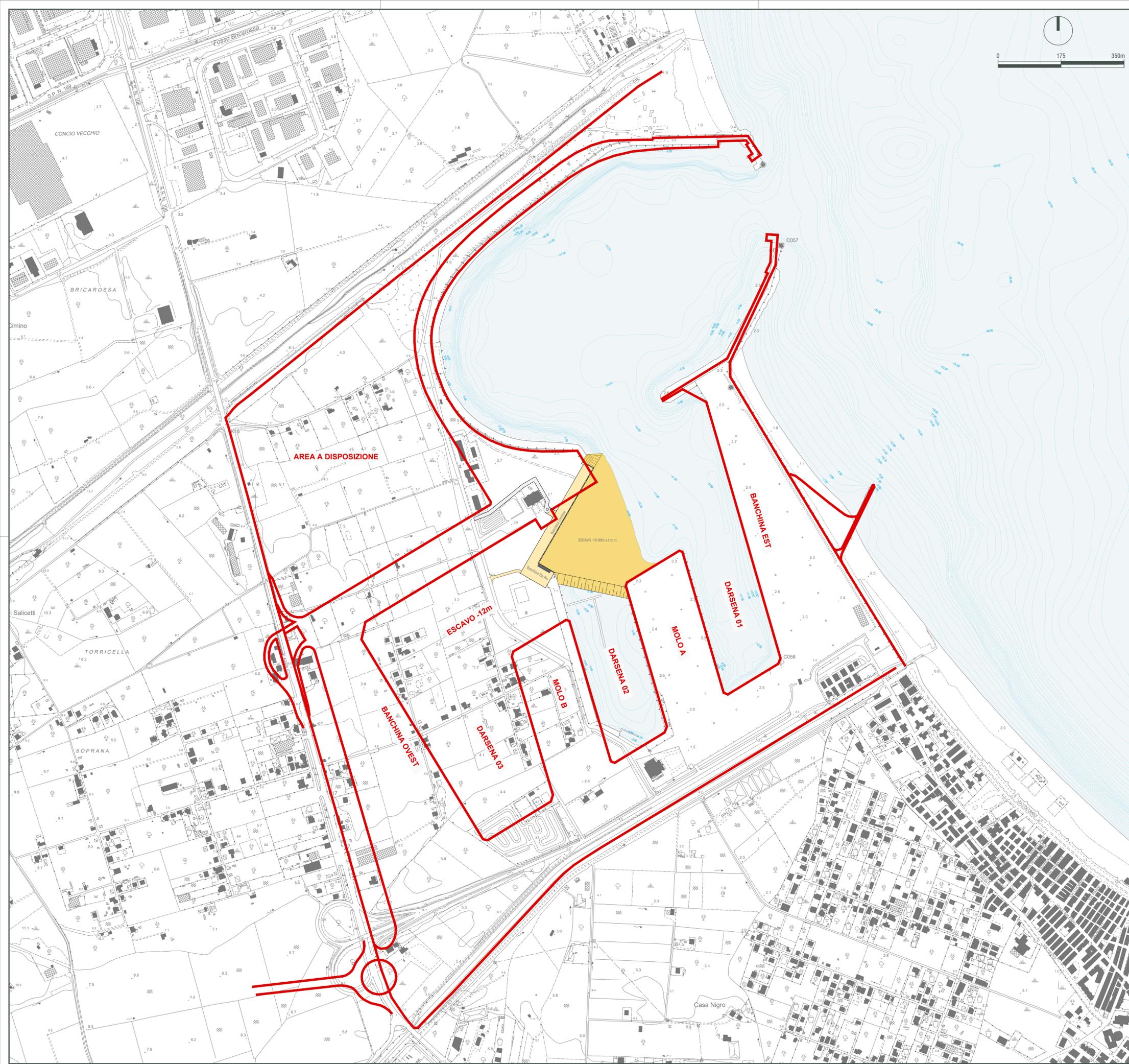
Data
Maggio 2021

Preparato
Geom. Alfonso Trucchio

Controllato
Ing. Barbara Doronzo
Ing. Paolo Turbolente

Approvato
Ing. Renato Marconi

Revisione	Data		



LEGENDA

- Piano Regolatore Portuale vigente (1974)
- Opere di progetto ATF



Autorità Portuale di Gioia Tauro e della Calabria



**PIANO REGOLATORE PORTUALE
ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE**

Committente
Commissario Straordinario
C.A. (CP) Andrea Agostinelli

Segretario Generale
C.A.(CP) Pietro Preziosi

Progettazione
**ACQUA
TECNO**
Ing. Paolo Turbolente
Arch. Vittoria Biego
Ing. Barbara Doronzo

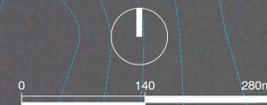
MODIME
Ing. Paolo Contini
Dott.ssa Sara Scrimieri

Area Tecnica - Dirigente
Ing. Carmela De Maria

Titolo elaborato
**PLANIMETRIA DI CONFRONTO PRP VIGENTE
E SOLUZIONE PROGETTUALE**

Elaborato
A.2190.10 | ATF | EG
EG.06

Data Maggio 2021	Preparato Geom. Alfonso Trucchio	Controllato Ing. Barbara Doronzo Ing. Paolo Turbolente	Scala 1:5.000
Revisione	Data	Approvato Ing. Renato Marconi	



LEGENDA

(Rif. immagine da satellite anno 2019)

- Opere di progetto a terra ATF
- Opere di progetto a mare ATF



Autorità Portuale di Gioia Tauro e della Calabria



**PIANO REGOLATORE PORTUALE
ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE**

Committente
Commissario Straordinario
C.A. (CP) Andrea Agostinelli

Segretario Generale
C.A.(CP) Pietro Preziosi

Area Tecnica - Dirigente
Ing. Carmela De Maria

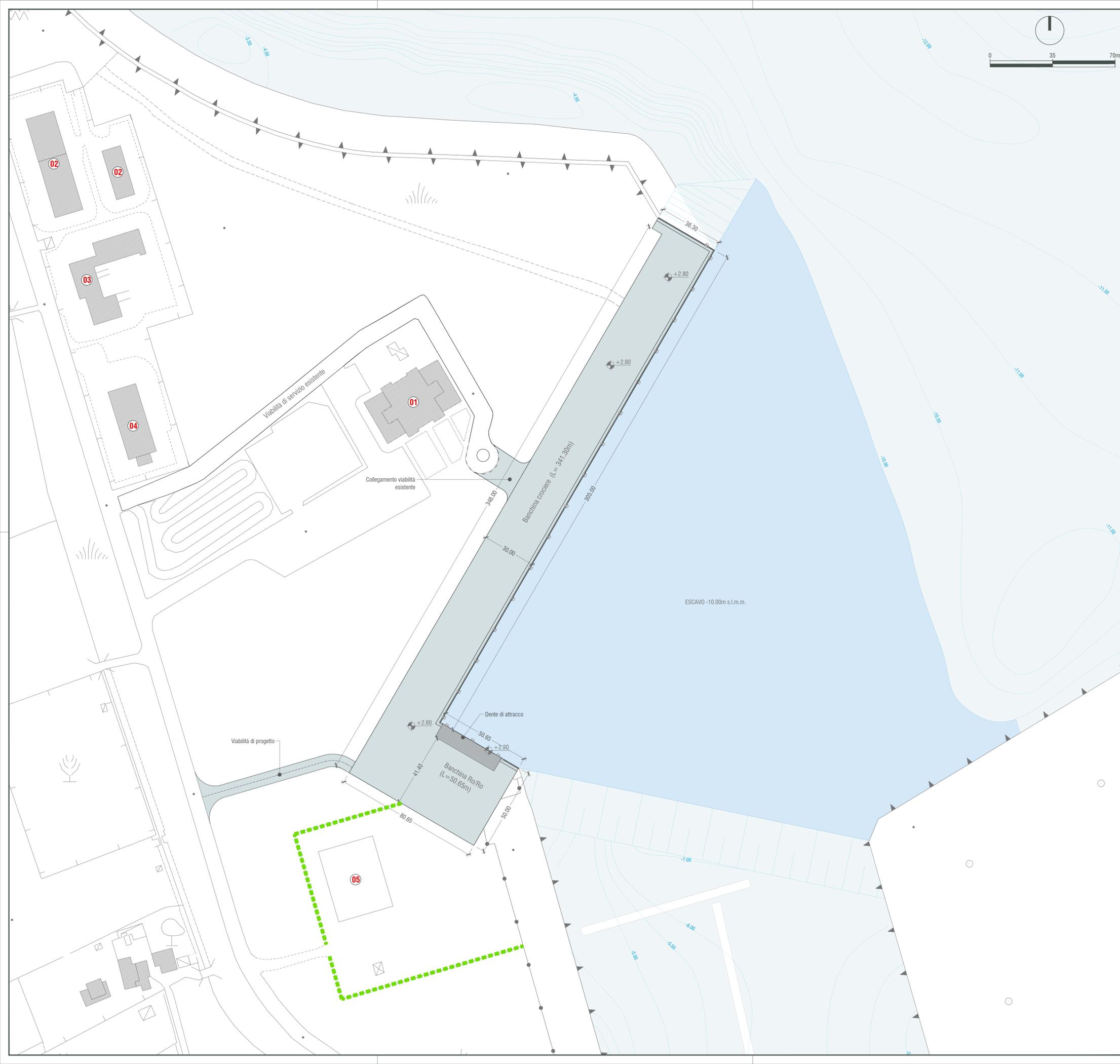
Progettazione
**ACQUA
TECNO**
Ing. Paolo Turbolente
Arch. Vittoria Biego
Ing. Barbara Doronzo

MODIME
Ing. Paolo Contini
Dott.ssa Sara Scrimieri

Titolo elaborato
**PLANIMETRIA OPERE DI PROGETTO
SU ORTOFOTO**

Elaborato
A.2190.10 | ATF | EG
EG.07

Data Maggio 2021	Preparato Geom. Alfonso Truocchio	Controllato Ing. Barbara Doronzo Ing. Paolo Turbolente	Scala 1:5.000
Revisione	Data	Approvato Ing. Renato Marconi	



LEGENDA

01	Stazione marittima (Autorità Portuale)
02	Guardia Costiera
03	Guardia di Finanza
04	Vigili del Fuoco
05	Cantiere navale
	Demolizione recinzione
	Opere di progetto a mare
	Opere di progetto a terra



Autorità Portuale di Gioia Tauro e della Calabria



**PIANO REGOLATORE PORTUALE
ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE**

Committente
Commissario Straordinario
C.A. (CP) Andrea Agostinelli

Segretario Generale
C.A.(CP) Pietro Preziosi

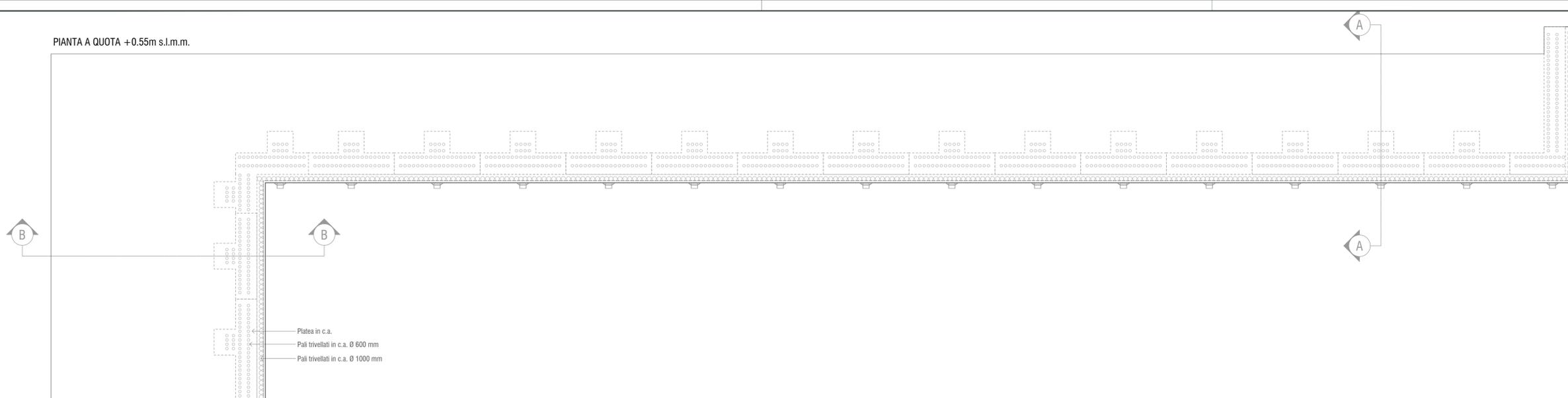
Area Tecnica - Dirigente
Ing. Carmela De Maria

Progettazione
**ACQUA
TECNO**
Ing. Paolo Turbolente
Arch. Vittoria Biego
Ing. Barbara Doronzo

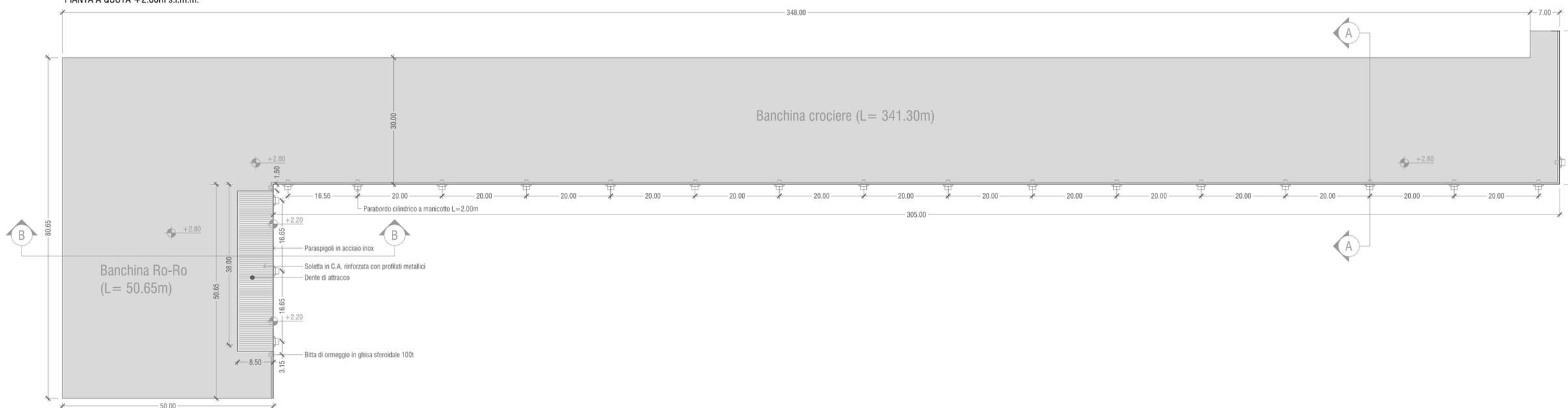
MODIME
Ing. Paolo Contini
Dott.ssa Sara Scrimieri

Titolo elaborato		Elaborato A.2190.10 ATF EG EG.08	
PLANIMETRIA OPERE DI PROGETTO		Scala 1:1.000	
Data Maggio 2021	Preparato Geom. Alfonso Truocchio	Controllato Ing. Barbara Doronzo Ing. Paolo Turbolente	Approvato Ing. Renato Marconi
Revisione	Data		

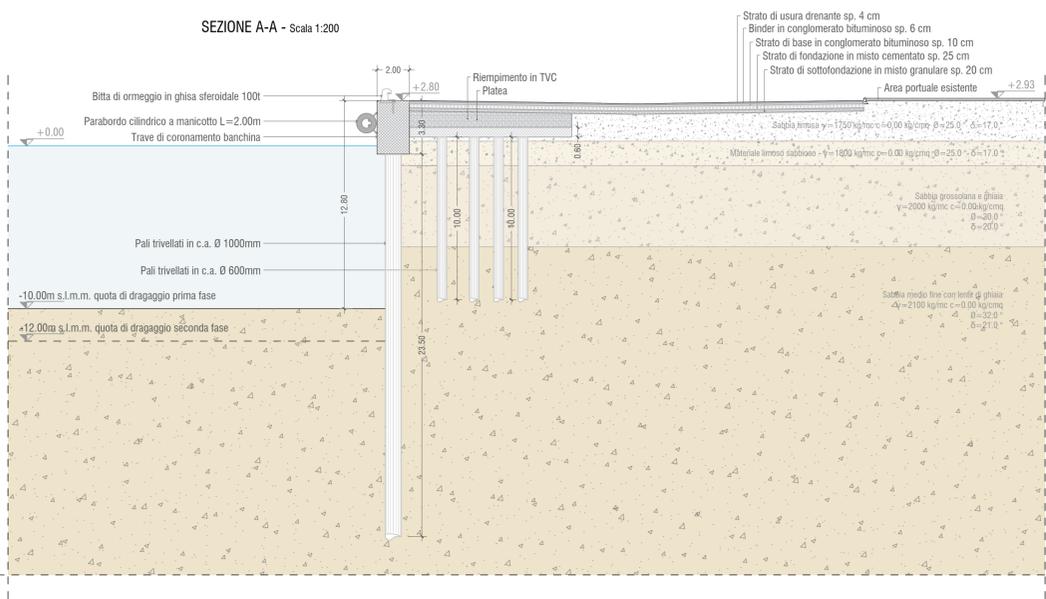
PIANTA A QUOTA +0.55m s.l.m.m.



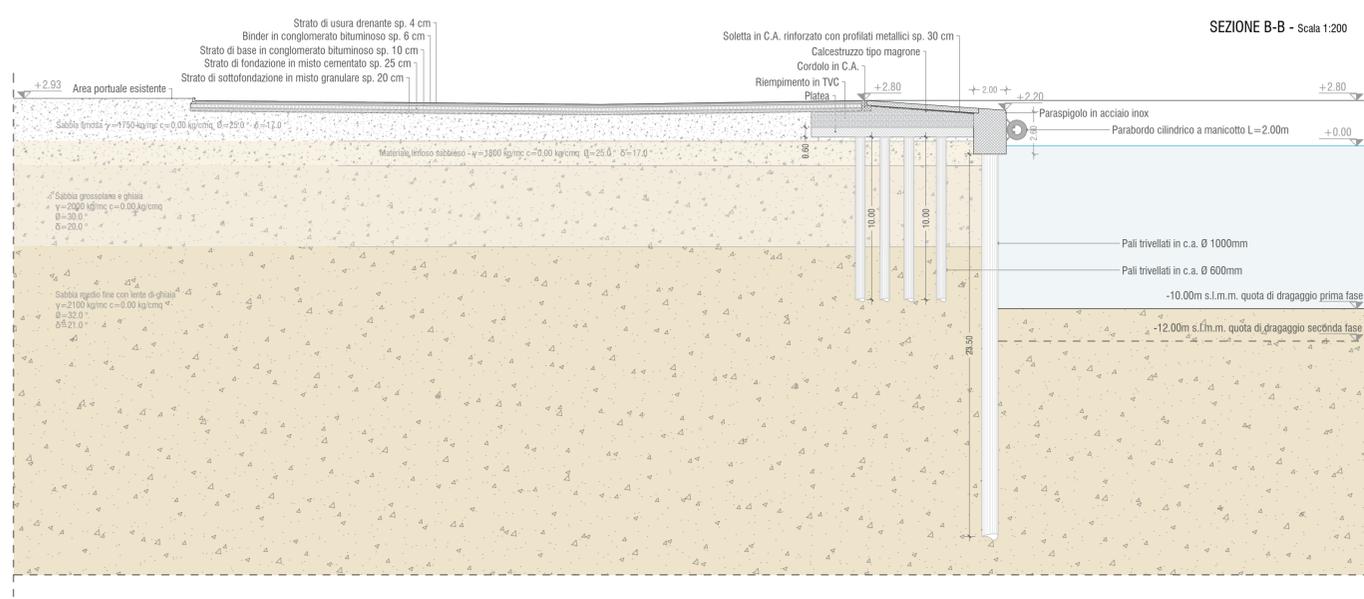
PIANTA A QUOTA +2.80m s.l.m.m.



SEZIONE A-A - Scala 1:200



SEZIONE B-B - Scala 1:200



LEGENDA

Superficie piazzale 13.545,00 m²



Autorità Portuale di Gioia Tauro e della Calabria



PIANO REGOLATORE PORTUALE
ADEGUAMENTO TECNICO FUNZIONALE

Committente
Commissario Straordinario
C.A. (CP) Andrea Agostinelli

Segretario Generale
C.A.(CP) Pietro Preziosi

Area Tecnica - Dirigente
Ing. Carmela De Maria

Progettazione
**ACQUA
TECNO**
Ing. Paolo Turbolente
Arch. Vittoria Biego
Ing. Barbara Doronzo

MODERNA
Ing. Paolo Contini
Dott.ssa Sara Scrimieri

Titolo elaborato
**BANCHINA DI PROGETTO
PIANTE E SEZIONI TIPO**

Elaborato
A.2190.10 | ATF | EG
EG.09

Data Maggio 2021	Preparato Geom. Alfonso Trucchio	Controllato Ing. Barbara Doronzo Ing. Paolo Turbolente	Approvato Ing. Renato Marconi
Revisione	Data		

Scala
Varie



COMUNE DI CORIGLIANO-ROSSANO

Provincia di Cosenza

SETTORE 10 "Urbanistica e Commercio"

protocollo.coriglianorossano@asmepec.it

Spett.le

Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio
autoritaportuale@pec.portodigioiatauro.it

Egr. Sig.

Commissario Autorità Portuale

Andrea Agostinelli

PEC: presidente@pec.portodigioiatauro.it
autoritaportuale@pec.portodigioiatauro.it

E, p.c.

AL SINDACO

Flavio Stasi

LORO SEDI

Oggetto: Porto di Corigliano-Rossano. Adeguamento Tecnico Funzionale al vigente Piano Regolatore Portuale. Richiesta di "Dichiarazione di non contrasto con gli strumenti di pianificazione comunale" ai sensi dell'art. 5 comma 5 della Legge n° 84 del 1994 modificata dall'art. 6 comma 3 ter lettera e) del D.Lgs. 169/2016.

Premesso

- Che in data 03.08.2021 prot. 75324 l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha trasmesso, a codesto Ente, richiesta di "Dichiarazione di non contrasto con gli strumenti di pianificazione comunale" ai sensi dell'art. 5 comma 5 della Legge n° 84 del 1994 modificata dall'art. 6 comma 3 ter lettera e) del D.Lgs. 169/2016, per il Progetto di Adeguamento Tecnico Funzionale (di seguito ATF) predisposto dall'Acquatecno S.r.l. e dalla Modimar S.r.l. su incarico dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro (di seguito APGT);
- Che in data 18.09.2021 con prot. 89892 il Settore 10 esprimeva parere di non condivisione della scelta progettuale proposta dall'A.D.S.P. di G.T., poichè non veniva chiaramente compresa la compatibilità della A.T.F. con quanto previsto dall'attuazione del P.R.P. e dal P.O.T. (Piano Operativo Triennale 2021/2023 e 2022/2024) dell'Autorità di Sistema Portuale di Gioia Tauro;

Visto quanto previsto nelle *Linee Programmatiche di Mandato*, approvate in Consiglio Comunale in data 14.11.2019, le quali, tra le azioni da realizzare nel corso del quinquennio ed in particolare in riferimento all'azione 20, sanciscono gli obiettivi politico-amministrativi dell'amministrazione rispetto al Porto, indicando tra le priorità: la salvaguardia della tradizione peschereccia e del comparto ittico, ponendo particolare attenzione alla

funzionalizzazione della struttura di alaggio e varo; lo sviluppo della nautica di diporto; l'attivazione di linee di trasporto e commerciali con i paesi balcanici; lo sviluppo della crocieristica ed in particolare *“interventi connessi con la realizzazione del raccordo alla stazione marittima e dei piazzali retrostanti la banchina dedicata alle navi da crociera, nonché il miglioramento dei collegamenti con gli altri nodi della rete di trasporto, tali interventi sono stati previsti nel POT 2018-2020, in particolare relativamente ai miglioramenti nei servizi di scalo, a partire dalla nuova banchina sul lato nord del porto e il terminal, da dedicare alle attività di transito crocieristico”*.

Visto il verbale del 14.10.2021 prot. interno 101530 del 18.10.2021, parte integrante del presente procedimento, che include quanto previsto nelle *Linee Programmatiche di Mandato* nonché delucida maggiormente la compatibilità dell'A.T.F. proposto con gli strumenti urbanistici vigenti e con il P.O.T. 2021/2023 e 2022/2024 dell'Autorità di Sistema Portuale di Gioia Tauro;

Visto l'art. 5 comma 5 della Legge n° 84 del 1994 che recita *“...Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico-funzionali del piano regolatore portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, previa acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del comune o dei comuni interessati, con riferimento esclusivo alle previsioni delle aree destinate a funzioni di interazione porto-città...”*; modificato dall'art. 6 comma 3 ter lettera e) del D.Lgs. 169/2016 che individua l'iter procedimentale della variante-stralcio: *“Le modifiche che non alterano in modo sostanziale la struttura del piano regolatore di sistema portuale in termini di obiettivi, scelte strategiche e caratterizzazione funzionale delle aree portuali, relativamente al singolo scalo marittimo, costituiscono adeguamenti tecnico funzionali del piano regolatore di sistema portuale. Gli adeguamenti tecnico-funzionali sono adottati dal Comitato di gestione dell'Autorità di sistema portuale, previa acquisizione della dichiarazione di non contrasto con gli strumenti urbanistici vigenti da parte del comune o dei comuni interessati...”*

Viste le Linee guida per la redazione dei Piani Regolatori di Sistema Portuale emesse dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel 2017;

Visto il Piano regolatore Portuale del Porto di Corigliano-Rossano (PRP) approvato dalla delegazione Speciale della Cassa per il Mezzogiorno il 10.07.1974 con parere prot. 196;

Visto il P.R.G. del già estinto Comune di Corigliano Calabro, che identifica chiaramente i confini dell'area portuale in essere;

Visto gli elaborati di progetto di A.T.F. presentato in data 03.08.2021 prot. 75324 predisposto dall'Acquatecno S.r.l. e dalla Modimar S.r.l. su incarico dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro (di seguito APGT);

Visti i punti 4 e 5 della Relazione Generale di Progetto, *“Motivazioni a base dell'A.T.F.”* e *“Ragioni poste alla base dell'attribuzione della fattispecie di A.T.F.”*

Preso atto che la proposta presentata, ossia la realizzazione di nuova banchina per Navi Crociere ed una per navi Ro-Ro, per uno sviluppo complessivo di 391,30 m. e il dragaggio dei fondali nello specchio acqueo antistante (fino a -10 m s.l.m.m), rientra nella fattispecie di un Adeguamento tecnico-funzionale poichè:

- a) comporta **modifiche non sostanziali** agli assetti planimetrici delle opere esterne ed interne (moli foranei, calate, moli e retrostanti piazzali) con conseguente ri-calibrazione del contorno interno portuale e rispetto all'assetto generale del Piano;

- b) produce **modifiche non sostanziali** alla caratterizzazione funzionale delle aree portuali, come già rilevato, dai “Servizi Portuali” alla funzione passeggeri (crociere - Ro/Ro) di cui all’art. 4, comma 3, della L. 84/1994, in quanto quest’ultima consiste in una funzione compatibile con la preesistente come dimostrato, soprattutto, dalla presenza di una Stazione marittima.
- c) alla proposta non consegue alcuna modifica alle batimetrie di piano e all’assetto planimetrico degli specchi acquei portuali (canale di accesso, bacino di evoluzione, darsene), in quanto la profondità di progetto, pari a – 10 m s.l.m.m., è inferiore alla profondità di Piano, pari a – 12 m s.l.m.m.
- d) dall’analisi del P.R.P. vigente emerge che la realizzazione della banchina ad utilizzo promiscuo, sia crocieristico, sia Ro-Ro, ed un idoneo dente di attracco per l’appoggio del portellone delle navi Ro-Ro prevista nel presente A.T.F. è del tutto coerente con gli obiettivi e le previsioni dello strumento di pianificazione.
- e) per quanto riguarda il confronto tra l’opera in studio e le prescrizioni del Piano Regolatore Generale del Comune di Corigliano (P.R.G.), approvato dalla Regione Calabria nell’agosto del 1986 con delibera n. 1067/86, tale strumento individua per il porto di Corigliano Calabro e l’area attigua, compresa tra il torrente Malfrancato a Nord, il collettore Schiavonea a Sud e la frazione di Torricella ad Ovest, zone prive di destinazione funzionale. Tale situazione consente di sottolineare la coerenza dell’opera con le prescrizioni del P.R.G.

Si

ESPRIME

(ai sensi dell’art. 5 comma 5 della Legge n° 84 del 1994 modificato dall’art. 6 comma 3 ter lettera e) del D.Lgs. 169/2016)

dichiarazione di non contrasto con gli strumenti di pianificazione comunale del Comune di Corigliano-Rossano.

Il Dirigente

Settore 10 Urbanistica e Commercio

Ing. Francesco Castiglione

