

Sino ad oggi, la destinazione delle banchine non è formalizzata in alcun atto programmatico; tuttavia risulta un'utilizzazione consolidata che vede:

nella banchina 1, l'ormeggio delle navi mercantili da traffico;

nella banchina 4, l'ormeggio delle tonnare ed occasionalmente di quelle navi (es. oceanografiche) da sottoporre a visite tecniche;

nelle rimanenti banchine, l'ormeggio di unità da pesca, traffico locale, diporto nonché delle unità navali dello Stato nell'ultimo tratto della banchina 5 e nella banchina 6.

Le banchine 1 e 2 sono gli accosti che meglio si prestano allo sbarco delle merci e sono soggette all'I.S.P.S. Code di cui alla SOLAS, capitolo XI – 1 e XI – 2; durante l'interfaccia nave-porto sono applicate le prescritte pianificazioni di security previste dalla normativa vigente sopra richiamata.

Al fine di meglio differenziare le attività commerciali soggette al controllo doganale da quelle interessate dalla pesca, è stata posizionata una recinzione costituita da elementi prefabbricati e rete metallica, alta 4,20 m, dotata di varco con chiusura elettrificata.

Dati relativi al traffico di merci e passeggeri

Il porto di Corigliano svolge funzioni commerciale, industriale, petrolifera turistica e peschereccia.

I volumi dei suoi traffici, ancora modesti rispetto alle sue reali potenzialità, registrano una sostanziale sottoutilizzazione dell'infrastruttura portuale.

Nell'anno 2014 hanno scalato il porto 23 navi, prevalentemente portarinfuse, che hanno prodotto 102.890 t di merce movimentata di cui 78.500 t imbarcata e 24.390 t sbarcata.

Rispetto all'anno 2013 è stato registrato un decremento del 48,23% nei volumi di merce movimentata e del 41,01 % nei traffici commerciali, come meglio evidenziato nella sottostante tabella.

Le merci imbarcate sono quelle legate al mercato delle biomasse, al settore alimentare (granaglie) e, soprattutto, al rottame di ferro che costituisce l'unico settore merceologico degno di rilievo (78.500 t di merce imbarcata).

La sottostante tabella meglio riassume le attività commerciali del porto durante l'anno 2014.

ARRIVI A CORIGLIANO CALABRO ANNO 2014

N°	MESE	NOME	BANDIERA	TSL	TSN	PROV.	DEST.	SB	IMB	TIPO DI MERCE
1	GEN	KAPTAN HILMI III	TURCA	922	1485	SPLIT (CROAZIA)	RIJEKA (CROAZIA)	2.300		SANSA
2	FEB	DERIN	TURCA	5368	3171	SOUSSE (TUNISIA)	NEMRUT BAY (TURCHIA)		5.000	ROTTAME DI FERRO
3	MAR	VIKKI	MALTA	5949	3529	CAGLIARI	NEMRUT BAY (TURCHIA)		7.000	ROTTAME DI FERRO



4	MAR	BERDEN	MALTA	1074	1599	SFAX (TUNISIA)	ATTESA ORDINI	2.000		GRANO
5	MAR	SALONA	ST. VINCENT & GRENADINES	1276	672	SPLIT (CROAZIA)	VOLOS (GRECIA)	1.660		GRANO
6	MAR	IBRAHIM BEY	PANAMA	4842	2861	ANNABA (ALGERIA)	TSINGELI (GRECIA)		5.000	ROTTAME DI FERRO
7	APR	WATERWAY	ST. VINCENT & GRENADINES	1143	456	CHARON SUR SAONE (FRANCIA)	ITEA (GRECIA)	1.380		GRANO
8	APR	VIKKI	MALTA	5949	3529	CASABLANCA (MAROCCO)	TSINGELI (GRECIA)		7.000	ROTTAME DI FERRO
9	MAG	FAHRI EKSIOGLU	TURCHIA	1941	1053	FOS (FRANCIA)	TARANTO	3.000		GRANO
10	MAG	ROSEWOOD	BELIZE	5096	2728	TARAGONA (SPAGNA)	TSINGELI (GRECIA)		5.000	ROTTAME DI FERRO
11	GIU	SYMPATHY	BELIZE	5096	2728	TARAGONA (SPAGNA)	TSINGELI (GRECIA)		5.800	ROTTAME DI FERRO
12	GIU	IBRAHIM BEY	PANAMA	4842	2861	TENSE (ALGERIA)	TSINGELI (GRECIA)		5.000	ROTTAME DI FERRO
13	GIU	RADES	TUNISIA	1971	1271	BIZERTE (TUNISIA)	RAVENNA	3.000		SANSA
14	LUG	IBRAHIM BEY	PANAMA	4842	2861	BARLETTA	TSINGELI (GRECIA)		5.000	ROTTAME DI FERRO
15	LUG	SELAHATTIN ASLAN 2	TURCA	2875	1397	DJEN (ALGERIA)	LA VALLETTA (MALTA)	2.900		SANSA
16	AGO	ASIAN DREAM	LIBERIA	5164	2913	SIBENIK (CROAZIA)	TSINGELI (GRECIA)		5.500	ROTTAME DI FERRO
17	SET	STAPELMOOR	ANTIGUA & BARBUDA	2164	839	LA NOUVELLE (FR)	VARNA (ROMANIA)	2.700		GRANO
18	SET	RITA BR	ITALIANA	6699	3948	DURAZZO (ALBANIA)	DURAZZO (ALBANIA)		6.500	ROTTAME DI FERRO
19	OTT	DENIZKONAK	TURCA	1919	1225	FOS (FRANCIA)	TSINGELI (GRECIA)	3.150		GRANO
20	OTT	ASIAN DREAM	LIBERIA	5164	2913	NEA MOUDANIA (GRECIA)	SPILT (CROAZIA)		5.500	ROTTAME DI FERRO
21	OTT	PUFFY	MALTA	7988	4126	CROTONE	DURAZZO (ALBANIA)		7.500	ROTTAME DI FERRO
22	OTT	PIPER	MOLDOVA	1710	917	SPLIT (CROAZIA)	SPILT (CROAZIA)	2.300		GRANO
23	DIC	HANS LEHMANN	ANTIGUA & BARBUDA	8491	8491	PLOCE (CROAZIA)	HEREKE (TURCHIA)		9.000	ROTTAME DI FERRO

H



MERCI ARRIVATE A CORIGLIANO CALABRO

TIPO PRODOTTO	2014					
	NUMERO NAVI			TONNELLATE		
	IMB	SBAR	TOT	IMB	SBAR	TOT
GRANO		6	6	0	19.490	19.490
ROTTAME DI FERRO	14		14	78.500	0	78.500
SANSA ESAUSTA		3	3	0	4.900	4.900
TOTALE	14	9	23	78.500	24.390	102.890

RIEPILOGO PER ANNUALITA' CORIGLIANO CALABRO						
ANNO	NUMERO NAVI COMMERCIALI			TONNELLATE		
	ITALIANE	STRANIERE	TOT	IMBARCATE	SBARCATE	TOT
2004	31	121	152	317.890	715.965	1.033.855
2005	67	21	88	184.212	529.883	714.095
2006	36	58	94	201.400	391.996	593.396
2007	31	46	77	172.228	76.722	248.950
2008	23	52	75	199.094	59.117	258.211
2009	3	54	57	118.476	73.468	191.944
2010	4	33	37	76.450	56.200	132.660
2011	1	33	34	132.157	56.773	189.930
2012	2	27	29	11.400	52.146	63.546
2013	2	39	41	44.600	155.745	198.755
2014	1	22	23	78.500	24.390	102.890

Per lo svolgimento di operazioni portuali, è autorizzata, ai sensi dell'art. 16, comma 1) della legge 84/94, l'impresa portuale Maresud s.r.l. con sede in Corigliano Calabro. L'impresa è dotata di adeguato personale e mezzi meccanici che le consentono di svolgere al meglio la movimentazione e il sollevamento delle merci.

Lavori di straordinaria manutenzione – opere di grande infrastrutturazione

Prima che la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro fosse stata estesa al porto di Corigliano Calabro, i lavori di manutenzione e di grande infrastrutturazione erano di competenza del Genio Civile Opere Marittime di Reggio Calabria - Ufficio periferico del Ministero delle Infrastrutture.

Attualmente, l'ufficio distaccato di Corigliano Calabro provvede alle necessità manutentive dell'infrastruttura portuale.

L'area tecnica della sede di Gioia Tauro ha affidato, all'ing. Francesco Tucci, professionista esterno, l'incarico per la redazione della progettazione definitiva dei **"Lavori di realizzazione della banchina nord e del piazzale retrostante dedicata alle navi da crociera,"**.

Nel 2014 gli uffici dell'Ente sono stati affidati i **"Lavori di risanamento delle strutture a parete verticale e degli arredi portuali delle banchine del porto di Corigliano Calabro"**



all'impresa di costruzioni OSFE SAS di Rossi Giuseppe e Rossi Maria Rosa con sede in Cetraro per Importo complessivo di Euro 585.700,00 di cui Euro 463.421,34 per lavori ed Euro 122.278,66 per somme a disposizione dell'amministrazione. I lavori sono in corso di esecuzione.

Inoltre, nel 2014 sono state perfezionate le gare dei seguenti lavori:

Lavori di ripristino dell'impianto d'illuminazione dell'area portuale di Corigliano Calabro (CS). Importo complessivo Euro 600.000,00. L'impresa selezionata è il Consorzio stabile "Eragon" con sede a Roma; i lavori sono in corso di esecuzione.

Lavori di completamento delle reti idriche, antincendio e sistema di raccolta acque di prima pioggia del porto di Corigliano Calabro. Importo complessivo Euro 1.000.000,00. I lavori sono stati affidati all'ATI Impresa Costruzioni Giuseppe Pucci s.r.l. (capogruppo) Impresa Costruzioni Naccarato s.a.s. (mandante), è in corso la predisposizione del contratto. L'Autorità Portuale, a mente della legge 28 gennaio 1994 n. 84, art. 6, comma 1, lettera b), provvede, con propri fondi, alle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell'ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali.

Al riguardo, nel corso dell'anno 2014, sono stati eseguiti i seguenti interventi di manutenzione:

N°	Intervento	Importo
01	Fornitura e posa in opera di una boa galleggiante per segnalazione molo sommerso che insiste nei pressi dell'imboccatura del porto di Corigliano C.	€ 2.900,00
02	Servizio di, raccolta differenziata, trasporto e avvio al recupero/smaltimento, abbandonati da ignoti nelle aree portuali	€ 1.350,00
03	Servizio sostitutivo di vigilanza fissa presso il posto di guardia del varco carraio	€ 6.100,00
05	Lavori di fornitura e posa in opera segnaletica orizzontale e verticale in ambito portuale	€ 9.864,00
06	Lavori di elettromeccanica al varco n°3	€ 9.481,84
07	Lavori di sostituzione sistemi di elettromeccanica varco doganale n°2	€ 5.125,00
08	Lavori di ripristino impianto illuminazione banchina n° 7	€ 980,00
09	Servizio di vigilanza con postazione fissa presso il varco carraio portuale	€ 7.320,00
10	Lavori di messa a norma dei segnalamenti marittimi secondari	€ 9.516,00
11	Servizio inerente l'ispezione subacquea lungo il paramento verticale della banchina n°5	€ 900,00
12	Lavori di ripristino passo pedonale varco n°3 e posa in opera di	€ 2.000,00



	offendicola sul terminale della recinzione della banchina n°4	
13	Servizio di fornitura e piantumazione di n°6 alberi d'ulivo ornamentali da posizionare all'interno della corte annessa alla stazione marittima	€ 3.660,00
14	Lavori di ripristino del funzionamento del sistema TVC di sicurezza e controllo accessi del varco n°2	€ 4.350,00
15	Lavori di ripristino del manto stradale della viabilità che da c. da Torricella conduce all'uscita del Porto di Corigliano Calabro	€ 3.172,82
16	Servizio annuale di manutenzione ordinaria del prato della stazione marittima e del verde che insiste all'interno del porto	€ 8.700,00
17	Lavori di fornitura e posa in opera del motore elevatore della barra del varco di uscita portuale	€ 1.475,00
18	Servizio di prelievo, trasporto e smaltimento dei rifiuti che insistono sulle aree portuali	€ 1.890
	Totale	€ 78.784,66

Piano regolatore portuale

Nel 2014 è stata predisposta la bozza del Piano Regolatore Portuale, che individua il nuovo ambito e l'assetto complessivo del porto.

Il Piano Regolatore Portuale è stato presentato agli Enti portuali che fanno parte dell'Ufficio Piano Regolatore, ricevendo unanime consenso.

Autorizzazioni per l'accesso nel porto

L'ordinanza n.5/13, del 24/04/2013, ha introdotto il regolamento che disciplina gli accessi nel porto.

Nell'anno 2014, ai sensi della superiore ordinanza, sono state rilasciate dall'ufficio periferico N°51 autorizzazioni, così distinte:

N° 3 "Mod. A", permessi annuali a imprese che svolgono attività industriali nelle aree portuali;

N° 15 "Mod. C", permessi di accesso temporaneo a imprese che svolgono attività industriali nelle aree portuali;

N° 33 "Mod M", permessi annuali a imprese che svolgono attività di trasporto merci su strada

Il Segretario Generale f.f.
Il Dirigente Area Tecnica
Ing. *Saverio Spatafora*

H



AUTORITA' PORTUALE DI GIOIA TAURO

Anno 2014

	Merci in tonnellate, N° navi, passeggeri, e contenitori	Navigazione in complesso		
		Totale	Sbarchi	Imbarchi
A	Rinfuse liquide, di cui:	0	0	0
a1	petrolio grezzo			
a2	prodotti raffinati			
a3	gas			
a4	altre rinfuse liquide			
B	Rinfuse solide, di cui:	65.448,487	0	0
b1	cereali	64,00		
b2	mangimi			
b3	carbone			
b4	minerali			
b5	fertilizzanti			
b6	altre rinfuse solide	65.384,487		
C=A+B	Totale merci alla rinfusa	65.448,487	0	0
D	Merci varie in colli, di cui:	0	0	0
d1	contenitori			
d2	ro-ro			
d3	altro			
E=C+D	Tonnellaggio totale merci movimentate	65.448,487	0	0
F	N° navi	1.444		
G	N° passeggeri	0	0	0
g1	di linea			
g2	crocieristi			
H	N° contenitori T.E.U. movimentati di cui:	2.969.802	0	0
h1	pieni	2.509.252		
h2	vuoti	460.550		
L	N° contenitori movimentati di cui:	1.932.029	0	0
l1	pieni			
l2	vuoti			

NOTA: le celle in giallo contengono formule per le somme automatiche.

PIANTA ORGANICA AL 31/12/2014

Posizioni	Pianta Organica Approvata	Copertura effettiva dell'organico	Personale in esubero (o in distacco)
DIRIGENTI	5	3+1 **	0
QUADRI	6	4	0
IMPIEGATI	25	18	0
OPERAI			0
Totali	36	26	0





AUTORITA' PORTUALE DI GIOIA TAURO

*Piano Operativo Triennale
2014 - 2016*



Luglio 2013



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2014 - 2016

1. *PREMESSA*

Il Piano Operativo Triennale si riferisce alle attività previste in ciascuno degli scali della circoscrizione portuale che, in relazione agli atti di estensione della circoscrizione territoriale, sono:

- Gioia Tauro;
- Crotone;
- Corigliano Calabro;
- Palmi.

2. *STATO ATTUALE*

2.1 *Porto di Gioia Tauro*



La costruzione del porto di Gioia Tauro ha avuto inizio nella prima metà degli anni 70 nell'ambito del progetto speciale per la realizzazione delle infrastrutture sul territorio della provincia di Reggio Calabria (Delibera CIPE del 1974). Il dimensionamento e le caratteristiche strutturali dell'opera sono stati determinati dalla sua originaria destinazione funzionale a servizio degli insediamenti industriali pianificati dall'Autorità di Governo, che prevedevano la realizzazione in Calabria del V° *Centro Siderurgico Italiano*.

Alla fine degli anni '70 erano già state realizzate le opere portuali principali (banchine, moli, bacini).

All'inizio degli anni '80 il programma dei lavori si è arrestato per la nota crisi del comparto siderurgico. Lo scalo è stato quindi riconvertito da porto industriale a polifunzionale con l'esigenza di rimodulare i programmi di infrastrutturazione, l'assetto operativo ed i piani di sviluppo.

La disponibilità di grandi spazi a ridosso delle banchine portuali, l'ampiezza degli accosti e la profondità dei fondali, riferiti alle dimensioni degli altri porti nazionali, hanno aperto la strada al nuovo assetto funzionale del porto.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2014 - 2016

La prevalenza della tipologia del traffico container che si è andava affermata alla fine degli anni '80 ed il particolare favore conferitogli dalla sua posizione geografica mediana lungo la direttrice Suez – Gibilterra e baricentrica nel mar Mediterraneo, ne hanno orientato la futura caratterizzazione quale scalo di transhipment di contenitori e merci unitizzate in genere.

L'attività operativa ha avuto inizio nel 1995 e si è sviluppata a ritmo elevato fino a far assumere allo scalo in breve il ruolo leader nel settore del transhipment che ancora oggi lo contraddistingue suscitando il primario interesse delle maggiori compagnie di navigazione.

Il territorio portuale è costituito dalle aree demaniali marittime, dai bacini portuali e dagli spazi acquei antistanti la circoscrizione territoriale dell'autorità portuale per come individuata nel D.M. 04 agosto 1998. nonché dalle aree acquisite successivamente al demanio marittimo con verbale di delimitazione del 12 febbraio 2002.

La circoscrizione portuale ha una superficie complessiva di mq 4.400.000 (ha 440), esclusi gli spazi acquei e le relative aree sono riportate in catasto ai fogli di mappa n. 1-3-7-8-13-19 e 20 del comune di Gioia Tauro (RC) e n. 31 e 32 del comune di San Ferdinando (RC).

Il porto è situato in posizione mediana lungo il litorale dell'omonimo golfo con esposizione dell'imboccatura ad ovest identificata dalle coordinate: lat. 38°26'36"N e long. 15°53'30"E.

Presenta una configurazione a canale con una superficie dello specchio acqueo interno di 180 ettari ubicata parallelamente alla costa.

L'imboccatura ha una larghezza di circa 300 m., ed è ad essa contiguo un bacino di evoluzione del diametro di 750 m..

In direzione nord si sviluppa il canale portuale della lunghezza di circa 3 Km e larghezza tra 200 m e 250 m.

All'estremo nord del canale si trova un ulteriore bacino di evoluzione del diametro di 500 m..

Dispone di 5.125 m. di banchine di cui m. 3.391 ricavate lungo il lato di levante, m. 814 lungo il lato nord e m.920 lungo il lato di ponente con fondali fino a -18 m (in corrispondenza della banchina *alti fondali*).

I piazzali portuali hanno una superficie complessiva di circa 1.800.000 mq.

A sud è ubicata una darsena destinata all'ormeggio delle imbarcazioni adibite ai servizi portuali e ad attività di pesca e diporto, dotata di banchine della lunghezza di m. 243.

È servito da un sistema stradale composto dalla Statale 18 e dall'Autostrada A3 collegata al porto con la tangenziale Est.

È collegato alla rete ferroviaria tramite la stazione di Rosarno.

La principale area operativa è attualmente costituita dal Terminal Container in concessione alla M.C.T. S.p.A. che dispone di piazzali per lo stoccaggio e movimentazione dei contenitori e per le annesse lavorazioni di circa 1.558.047 mq. Si sviluppa lungo il lato Est del canale e fruisce di circa 3.400 m. di banchine operative.

Il terminal è dotato di 18 caricatori di container da banchina del tipo *postpanamax* e 9 del tipo *superpostpanamax* nonché di congruo numero di gru mobili e mezzi minori.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2014 - 2016

I piazzali adiacenti il bacino di evoluzione nord ospitano il terminal auto con una superficie di piazzali di 240.658 mq. unitamente ad un'ulteriore area adiacente di circa 40.000 mq con piazzali ed impianti di servizio.

Nella zona di ponente è installato un silos per lo stoccaggio temporaneo di cemento e due cantieri per la costruzione a terra di unità da diporto e piccole riparazioni navali. Nella zona di ponente si trova inoltre un'area della superficie di mq 7.600 destinata alla movimentazione di rinfuse solide.

Lungo il lato di ponente sono ricavati tre punti di accosto per unità Ro-Ro.

Il servizio di pilotaggio è assicurato dalla Corporazione dei Piloti dello Stretto che dispone di una sede all'interno del porto e provvede ai diversi servizi con personale adeguato il cui organico è attualmente in fase di potenziamento al fine di assicurare al porto l'operatività necessaria anche in previsione dei futuri aumenti di traffici.

Il servizio di rimorchio è svolto dalla Società CONTUG s.r.l. dotata di moderni rimorchiatori idonei a rendere le prestazioni richieste.

Il servizio di ormeggio fa capo al Gruppo Ormeggiatori di Reggio Calabria.

2.2 Porto di Crotone



Il porto di Crotone, classificato con D.M. 04.12.1976 nella prima classe della seconda categoria dei porti nazionali, è costituito da due bacini distinti, non comunicanti tra di loro. Il minore, situato nella zona



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2014 - 2016

E-SE della città, è più antico ed è denominato *Porto Vecchio*, il principale, situato nella zona nord della città è denominato *Porto Nuovo*.

Il *Porto Vecchio* racchiude uno specchio d'acqua di 66.400 mq., entro i circa 1.200 metri di banchina ricavata lungo le calate interne e la scogliera esterna. Dispone di fondali di cinque metri ed offre sicuro ormeggio ad unità di piccolo tonnellaggio.

L'imboccatura esposta ad E-SE rende difficoltoso l'accesso con venti del secondo e terzo quadrante.

Il bacino accoglie prevalentemente unità da diporto e pescherecci della locale marineria da pesca.

Nell'ambito del Porto Vecchio è in esercizio un cantiere navale attrezzato per la costruzione di piccole unità di legno e per la riparazione e manutenzione di imbarcazioni da diporto per la distribuzione di carburanti.

Il *Porto Nuovo* racchiude uno specchio d'acqua di circa 1.105.000 mq. con fondali dai sei a dodici metri. E' protetto a levante dal molo di sopraflutto della lunghezza di 1.725 metri, orientato per N-NW, ed a ponente dal molo di sottoflutto costituito da tre bracci orientati verso N-E della lunghezza complessiva di 920 metri.

Il canale di accesso al porto è largo 220 metri e l'imboccatura è ben protetta da tutti venti.

Le banchine "*Giunti*", "*Foraneo*", "*Riva*", "*Spezzato*" e "*Sottoflutto*", di lunghezza rispettivamente pari a metri 253, 372, 380, 88, 1.050, sono dotate di calate della superficie complessiva di 143.500 metri quadrati.

Il servizio antincendio è assicurato a mezzo di attrezzature mobili del locale distaccamento dei Vigili del Fuoco ubicato in area portuale.

Sono assicurati i servizi portuali di pilotaggio, rimorchio ed ormeggio.

Al largo sono collocate piattaforme per la produzione di idrocarburi, munite dei prescritti segnalamenti e collegate tra loro e la costa da condotte sottomarine.

2.3 *Porto di Corigliano Calabro*

L'infrastruttura portuale inclusiva dello specchio acqueo, si estende su una superficie complessiva di circa 1.300.000 metri quadrati e si articola in un bacino di evoluzione, 7 banchine e 2 darsene disposte in parallelo secondo la linea di costa.

La "*darsena est – di levante*" è larga circa 180 metri ed è racchiusa dalle banchine 1, 2 e 3. La "*darsena ovest – di ponente*" è larga circa 180 metri ed è racchiusa dalle banchine 5, 6 e 7.

La notevole ampiezza dell'avamposto assicura rifugio, in caso di maltempo, e consente un atterraggio rapido e diretto, nonché di evolvere di circa 90/110° per guadagnare la mezzera della "*darsena est – di levante*" e dirigersi in banchina 1/2/3 con un agevole ormeggio.

Le caratteristiche tecnico – dimensionali del porto sono:

- larghezza imboccatura: 185 metri; bacino di evoluzione: diametro operativo 600 metri circa; larghezza seconda imboccatura (di separazione del bacino di evoluzione dalle



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2014 - 2016

darsene e delimitata dal pennello interno – in testata banchina 1 – e dalla massicciata antistante la stazione marittima): 200 metri;

- banchina 1 (banchina est): lunghezza 750 metri destinata all'ormeggio di navi da carico in operazioni commerciali; banchina n. 2: lunghezza 180 metri di cui 35 metri interessati da uno scivolo, adibito all'eventuale ormeggio di traghetti e navi ro-ro, posizionato nei pressi della radice banchina 1; banchina 3: lunghezza 420 metri; banchina 4: lunghezza 180 metri; banchina 5: lunghezza 420 metri di cui 100 metri destinati al naviglio di Stato; banchina 6: lunghezza 70 metri destinata al naviglio di Stato; banchina 7 (banchina ovest): lunghezza 450 metri.

Tutte le banchine sono alte circa 3 metri sul livello del mare, tranne la banchina 5 (nei primi 100 metri misurati dalla radice), la 6 e la 7 che sono alte circa 1 metro e mezzo sul livello del mare.

La superficie dei piazzali operativi è la seguente:

- 160.000 metri quadrati, retrostanti la banchina 1 (banchina est); 76.000 metri quadrati racchiusi tra le banchine 3, 4 e 5; 55.000 mq. retrostanti la banchina 2, il piazzale racchiuso tra le banchine 3, 4 e 5 e la banchina n. 6 e delimitati lato sud dalla recinzione portuale; 10.000 mq. retrostanti la banchina 7 (banchina ovest);

I fondali sono all'incirca i seguenti:

- imboccatura porto: metri 12; bacino di evoluzione: metri 12; darsena 1 (darsena est - levante): metri 12; darsena 2 (darsena ovest - ponente): metri 7.





Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2014 - 2016

2.4 Porto di Palmi



Il porto di Taureana di Palmi, che prende il nome dalla omonima frazione, è situato all'estremità NORD della rada di Tonnara, a due miglia dal porto di Gioia Tauro.

Il Porto è classificato nella 1^a categoria quale porto rifugio, ai sensi del R.D. 02/04/1892 n° 868, e nella 2^a categoria – IV classe con funzioni di rada commerciale.

Il porto di Taureana ricade nell'ambito del foglio 11, particelle 369-345. La superficie occupata comprende un'area demaniale marittima di circa 86.750 mq di suolo e 40.000 mq di specchio acqueo.

Il molo sopraflutto si presenta con una struttura moderatamente tracimabile, orientato parallelamente alle isobate e prolungato rispetto all'imboccatura al fine di realizzare un avamposto esterno parzialmente riparato ed assicurare un adeguato schermo protettivo dalle onde dell'intero settore di traversia. Per mitigare l'agitazione ondosa interna e l'interrimento del bacino portuale è stato realizzato un pennello di circa 20.00 m di lunghezza, radicato sul molo sopraflutto. Il molo sottoflutto dista circa 20 m in direzione Nord dagli scogli di Mezzo. Il suo andamento, inizialmente ortogonale alla



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2014 - 2016

linea di riva, si sviluppa parallelamente alle isobate direzione Sud-Nord, mentre il tratto terminale si protende in direzione SudEst-NordOvest.

L'accesso al porto via mare avviene attraverso un avamposto in cui l'imboccatura di circa 50 m prevista tra il molo di sopraflutto e quello di sottoflutto consente un'agevole manovra di ingresso e di uscita dei natanti. Nella zona retrostante il molo sopraflutto è stato realizzato un banchinamento a giorno per l'attracco delle imbarcazioni a maggiore pescaggio con fondali posti a quota -5.00 m.

Nella zona più interna, è stato realizzato un bacino con fondali a quota -3.50 m, delimitato dalla spiaggia e dalle opere realizzate.

E' raggiungibile, da Nord o da Sud, percorrendo la strada statale n° 18 collegata agli svincoli autostradali di Gioia Tauro e Palmi dell'A3 (SA-RC)

3. STATO DELLA PIANIFICAZIONE PORTUALE

3.1 Porto di Gioia Tauro

Il programma di infrastrutturazione dell'Autorità Portuale è stato attuato in conformità del preesistente Piano Regolatore Territoriale ASI e delle relative varianti che, ai sensi dell'articolo 27 della Legge 84/94, assumono efficacia di "*Piano regolatore portuale esistente*".

Per quanto riguarda gli interventi rientranti nel programma delle opere strategiche di cui alla legge 443/2001 (Legge Obiettivo), approvati con la delibera CIPE n. 89 del 13/11/2003, è stata determinata la conferma di compatibilità degli stessi ai fini urbanistici.

Il Piano Regolatore Portuale di cui all'art.5 della L.84/94 è stato adottato dal Comitato Portuale con Delibera n. 33 del 3.3.2010.

Allo stato il Piano Regolatore Portuale si trova all'esame del Consiglio Superiore Lavori Pubblici che ha richiesto elaborati integrativi e del Dipartimento Politiche dell'Ambiente della Regione Calabria, per le prescritte valutazioni di carattere tecnico e di valutazione ambientale strategica

3.2 Porto di Crotone

Attualmente è in vigore un documento di pianificazione di interventi elaborato dall'Ufficio del Genio Civile opere Marittime del Ministero dei Lavori Pubblici anteriormente all'entrata in vigore della legge 84/94 che, in base alla norma transitoria prevista dalla legge suddetta, mantiene efficacia fino all'adozione del documento di Piano Regolatore Portuale.

E' in corso la redazione del Piano Regolatore Portuale per come previsto dall'ex art.5 della Legge 84/94 con il supporto tecnico di professionisti esterni.

Lo studio del nuovo piano regolatore portuale è in una fase avanzata di definizione sulla quale è stata raggiunta una prima intesa con tutti gli enti territoriali competenti (provincia, comune, camera di commercio).



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2014 - 2016

3.3 *Porto di Corigliano Calabro*

Per il porto di **Corigliano**, all'atto della progettazione, è stato elaborato uno strumento di pianificazione degli interventi straordinari per la costruzione dell'infrastruttura marittima cui, all'epoca, fu riconosciuta valenza di Piano Regolatore.

Nell'anno 2006, la Provincia di Cosenza ha elaborato un ulteriore documento pianificatorio ai fini della razionalizzazione e ottimizzazione delle aree portuali esistenti.

E' in corso la redazione del Piano Regolatore Portuale per come previsto dall'ex art.5 della Legge 84/94 con il supporto tecnico di professionisti esterni.

Il nuovo piano regolatore portuale è stato oggetto di presentazione agli enti territorialmente competenti.

3.4 *Porto di Palmi*

Il porto di **Palmi** è dotato di Piano Regolatore variato in ultimo con Decreto della Capitaneria di Porto di Gioia Tauro del 13.9.2001 e conseguentemente approvato dalla Regione Calabria.

Anche questo documento sarà in vigore, conformemente a quanto stabilito dal regime transitorio della legge 84/94, fino all'adozione del Piano elaborato dai competenti organi dell'Autorità Portuale.

4. *IL PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2014 – 2016*

Il Piano Operativo Triennale 2014–2016 si raccorda con quello del precedente triennio, ed include la prosecuzione dei processi realizzativi degli interventi già ricompresi nel suddetto documento e non ancora completati.

Il Piano disegna inoltre il progetto strategico complessivo di sviluppo dei porti, nel quadro delineato dalle evoluzioni delle attività che si prevede interesseranno gli scali sugli orizzonti temporali di riferimento.

4.1 *Obiettivi*

L'articolazione del Piano Operativo 2014 - 2016 ribadisce la struttura del documento riferito al precedente triennio, individuando tre tipologie principali di attività rilevanti ai fini della programmazione:

- *port required*, in cui sono incluse le attività essenziali al commercio marittimo ed ulteriori tipologie quali i servizi portuali, i servizi alle merci, i servizi alle navi, etc. Queste attività sono strettamente connesse alla funzione *portuale*;
- *port related* in cui sono comprese le attività per le quali il Porto costituisce la domanda principale o comunque contribuisce all'ampliamento della propria;