

## **PORTO di CORIGLIANO**

**Di Iacovo UIL: <<da Porto delle Nebbie a crocevia di Sviluppo>>**

**Gli aspetti amministrativi, le fasi, la programmazione e la pianificazione portuale**

<<Il porto è stato, nella tradizione urbana occidentale, il luogo dello scambio di merci e di informazioni; ed insieme l'occasione di socializzazione e di ibridazione di razze, ceti sociali, culture le più diverse. I paesi interni esenza porti hanno sempre avuto maggiori difficoltà ad entrare nella rete della comunicazione e dello scambio, e sono stati costretti a costruire strade e ponti per collegarsi con i flussi dell'informazione e delle merci.>> E' questo il pensiero del segretario generale della UIL cosentina Benedetto Di Iacovo, *sibarita dichiarato*.<< Il porto di Corigliano è una struttura essenziale per ogni ipotesi di sviluppo della Sibaritide e dell'intera provincia cosentina, aggiunge.>> E vediamo di che si tratta. In agro del comune di Corigliano Cal., struttura portuale fra le più grandi della nostra provincia sia per profondità dei fondali (oltre -12 mt.), N° 4 banchine alte circa 3 mt. e della lunghezza complessiva di oltre 2.100 mt., ampiezza totale dello specchio d'acqua (avamposto, bacino d'evoluzione, 1<sup>^</sup> e 2<sup>^</sup> darsena) pari a oltre 800 mila mq. e oltre 270 mila mq. di piazzali con 33 torri faro. Per quanto riguarda la sua posizione geografica è, come Gioia Tauro, il porto dirimpettaio più vicino dei paesi del medioriente e del Nord-Est dell'Africa. Per questo si richiede di rivedere la sua classificazione in relazione alla sua capacità funzionale, una nuova collocazione nel P.R.T. e che sia integrato e funzionale al sistema portuale e del trasporto della regione e del paese; la creazione, quindi, di una struttura di gestione con la partecipazione degli enti locali, dell'istituzione provinciale e regionale, della Camera di Commercio, degli istituti di credito, degli operatori economici del territorio e di quanti intendono aderire; l'estensione del "corridoio adriatico" al versante jonico della Calabria. La Regione dovrebbe velocizzare le sue decisioni per inserire questa struttura all'interno delle restanti Regioni adriatiche. Una moderna economia non tralascia alcuna risorsa al fine di poterla impiegare, creare profitti e quindi operare investimenti.

In tale contesto il comprensorio della Sibaritide e del Pollino ha tutte quelle risorse per creare un'economia moderna e competitiva.

### **GLI ASPETTI AMMINISTRATIVI**

Il preciso momento nel quale, a tutti gli effetti, lo scalo portuale (in agro di Corigliano, località Schiavonea) diviene operativo va individuato all'atto della formale consegna alla Capitaneria di Porto di Crotona, da parte del genio Civile per le Opere marittime di Reggio Calabria di tutte le opere realizzate nonché degli annessi specchi acquei ed aree demaniali marittime e di quant'altra costruzione a cquisita fra le pertinenze del pubblico demanio marittimo, ai sensi dell'articolo 29 del codice della navigazione. Attraverso questa formale operazione di consegna si individua automaticamente, nella sua formale composizione, IL COMPRESORIO PORTUALE DI SIBARI, da qualche tempo, per ragioni di identificazione, non essendo Sibari Comune, richiamato Porto di Corigliano Calabro. Ovviamente quell'operazione di consegna presuppone l'avvenuto collaudo e consegna da parte della (o delle) impresa appaltatrice all'Ufficio del genio Civile per le Opere marittime di Reggio Calabria dei beni sopra ricordati.

LE FASI: Con decreto DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA, il Porto di Sibari, ora Corigliano, incluso nella circoscrizione dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Sibari del Compartimento di Crotona, dovrà essere posto sotto la diretta giurisdizione del costituendo Ufficio Circondariale marittimo. Contestualmente alla sua entrata in funzione, il Porto è stato automaticamente classificato come porto inizialmente della seconda categoria, quarta classe, e quindi sono immediatamente applicabili le disposizioni

di legge e di regolamento che le regolano la vita. Come è noto, il D.P.R. 15 gennaio 1972 n. 8 con il quale sono state trasferite alle Regioni

a statuto ordinario le funzioni amministrative statali in materia di urbanistica e di viabilità, acquedotti e lavori pubblici di interesse regionale e dei relativi personali di uffici, prevede (art. 2, comma 2) anche il trasferimento delle funzioni amministrative concernenti le opere relative ai porti di seconda categoria, dalla seconda classe in poi. Connesse con queste funzioni sono parimenti trasferite alla Regione le competenze in materia di dichiarazione di pubblica utilità di urgenza e di indifferibilità dei lavori, nonché l'esercizio delle attribuzioni di carattere amministrativo originariamente spettanti agli organi dello Stato in materia di espropriazione per pubblica utilità e di occupazione temporanea e di urgenza. Con l'entrata in esercizio del Porto di Corigliano l'Amministrazione regionale calabra viene pertanto automaticamente investita di una serie di responsabilità che si vanno ad esprimere attraverso una rilevante attività che si può ripartire nei seguenti settori: a) programmazione e pianificazione portuale; b) amministrazione delle opere portuali con conseguenti interventi di carattere finanziario sia permanenti sia innovativi; c) vigilanza e controllo su enti e consorzi preposti all'attività di sviluppo commerciale ed industriale del porto di Corigliano.

**PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE PORTUALE:** La definizione dell'assetto del Porto di Corigliano, così come avviene in altre regioni marittime, una volta definiti, impianti ed arredi vari, unitamente alle grandi infrastrutture di comunicazione, viaria e ferroviaria, va formalizzato attraverso i seguenti strumenti di programmazione e pianificazione:

- programmazione generale economico della Regione, annuale e triennale; piano generale urbanistico regionale; piano regionale dei trasporti; piano regionale dei porti; piano regolatore del porto; piano di destinazione e di uso delle aree del comprensorio portuale; promozione del porto sui *mass-media* e presso i paesi rivieraschi del mediterraneo e non, ed individuazione ed attrazione dei "vettori" che lo devono movimentare.

Come si evince, l'intervento della Regione sul proprio territorio costiero ed in particolare sui porti, quale che sia la classificazione di questi, vale a dire, come nel caso della Regione Calabria, nel quale i quattro scali di Crotone, Vibo Valentia Gioia Tauro e Reggio Calabria sono tutti porti marittimi di interesse statale mentre quindi soltanto Corigliano, almeno nella sua fase di avvio operativo sarebbe classificato come scalo della seconda categoria, quarta classe, cioè di interesse regionale, generalmente viene istituzionalizzato attraverso un provvedimento legislativo di base, organico che quindi concerne tutti i porti e gli approdi della regione (anche quelli nautici), definendo in quella sede sia gli strumenti urbanistici e, più in generale di assetto di quelle strutture, sia gli interventi finanziari ripartiti fra i porti di interesse statale (sui quali l'obbligo contributivo da parte della regione è escluso) e quelli di interesse regionale sui quali invece l'intervento anche finanziario si dispiega in misura efficace e quindi generalmente ampia.

L'esperienza di altre regioni marittime al riguardo sembra proporsi come valido supporto all'azione di stimolo che indubbiamente tutte le istituzioni locali, le forze sociali ed il consorzio ASI dovranno svolgere nei confronti della Regione Calabria, affinché il quadro degli interventi istituzionali sul settore della portualità regionale venga appropriatamente definito, tendo conto di questa importante infrastruttura Sibarita. Si tratta di coronare un "sogno" antico, conclude il segretario generale della UIL cosentina Benedetto Di Iacovo,: <<il Porto di Sibari (oggi di Corigliano) da "porto delle nebbie, deve diventare crocevia di sviluppo" dei traffici marittimi nazionali ed internazionali>>.