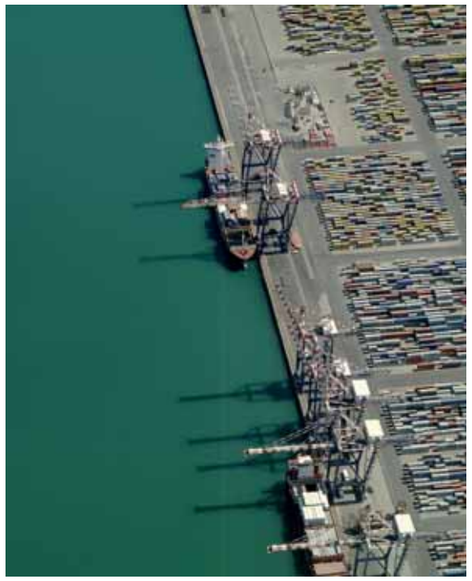
Regione Calabria

Assessorato Urbanistica e Governo del Territorio

LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA
UdP/OP - *UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO*



MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITÀ CALABRESE

REGIONE CALABRIA
Assessorato Urbanistica e Governo del Territorio

MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITÀ CALABRESE

Presidente della Giunta Regionale
On. Giuseppe Scopelliti

Vice Presidente della Giunta Regionale
On. Antonella Stasi

Assessorato Urbanistica e Governo del Territorio
Assessore On. Pietro Aiello

Dipartimento n°8 Urbanistica e Governo del Territorio
Direttore Generale Arch. Saverio Putortì

Unità Operativa
Laboratorio per l'Attuazione e il monitoraggio della Legge Urbanistica della Calabria
Ufficio del Piano e Osservatorio per il Paesaggio Regionale
Responsabile U. O. Arch. Antonio Dattilo

Assistenza Tecnica:

Arch. Pasquale Sposato (Resp. Collaboratori Fondazione Field)

Ing. Danilo Binetti (Collaboratore Fondazione Field)

Arch. Massimiliano Cozza D'Onofrio (Collaboratore Fondazione Field)

Viale Isonzo, 414 – 88060 Santa Maria di Catanzaro
E mail: udp.urbanistica@regcal.it - opr.urbanistica@regcal.it
Tel. 0961 854102-20 – Fax 0961 854027

Stampa e impaginazione: graficheLucia

RELAZIONE GENERALE

1. Premessa 3
2. Prospettive e scenari del contesto euro-mediterraneo 4
3. Lo scenario di riferimento nazionale 5
4. Lo scenario di riferimento regionale 12
5. Punti di forza e di debolezza del sistema portuale regionale 17
6. Finalità e obiettivi generali del Masterplan 18
7. Obiettivi strategici e priorità d'intervento 19

ALLEGATI

- Schede sintetiche portualità esistente
- Schede ambiti nuova portualità
- Analisi nuova rete portualità
- Elaborati grafici:

Tav. 1 – Infrastrutture prioritarie. Quadro relativo alle aree convergenza nel contesto territoriale mediterraneo.

Tav. 2 – Accessibilità e infrastrutture principali.

Tav. 3 – Sistema ambientale.

Tav. 4 – Sintesi pianificazione costiera e morfologia delle aree portuali esistenti.

Tav. 5 – Macrosistema territoriale.

Tav. 6 – Sottosistemi territoriali con attrattori.

Tav. 7 – Ambiti territoriali con attrattori.

Tav. 8 – Porti esistenti.

Tav. 9 – Porti in previsione.

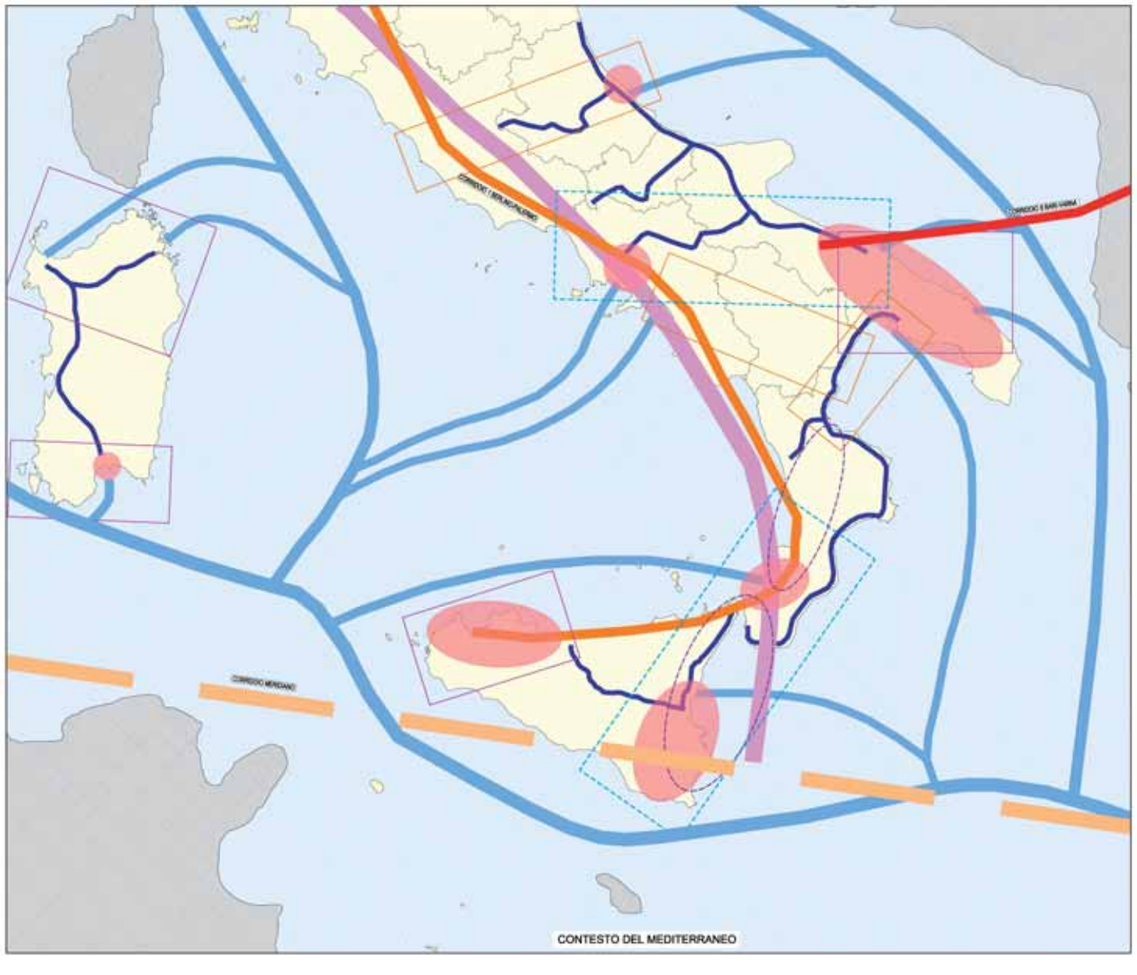
Tav. 10 – Porti esistenti ed in previsione.

Tav. 11 – Nuova rete portualità e ambiti territoriali.

Tav. 12 – Nuova rete portualità e accessibilità.

Tav. 13 – Nuova rete portualità e ricettività.

Tav. 14 – Nuova rete portualità e attrattori culturali e naturalistici



RELAZIONE GENERALE

1. Premessa

Al fine di programmare interventi di potenziamento e/o ammodernamento delle infrastrutture esistenti ed in progetto lungo il litorale calabrese, su richiesta della Presidenza della Giunta Regionale il Dipartimento Urbanistica e Governo del Territorio ha avviato uno Studio per la redazione di un "Masterplan per lo sviluppo della portualità calabrese", volto alla conoscenza e caratterizzazione delle aree portuali della Regione Calabria a testimonianza dell'alto interesse che il tema della Portualità e dell'infrastrutturazione delle coste calabresi riveste all'interno del programma di Governo dell'Amministrazione Regionale.

Il masterplan si prefigge l'obiettivo di individuare le più idonee configurazioni infrastrutturali ed organizzative dei porti, dei sistemi di trasporto, delle aree di waterfronts e dei territori limitrofi, allo scopo di migliorare la qualità della vita, la mobilità delle persone e dei flussi economici delle aree costiere, con particolare riferimento alla nautica da diporto ed ai correlati flussi turistici di un settore in fase di crescente sviluppo.

Le analisi conoscitive sono state svolte sulla base delle informazioni desunte principalmente dalle seguenti fonti:

- Aggiornamento ed adeguamento del Piano Regionale dei Trasporti (PRT) della Regione Calabria (2003);
- Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti (CNIT). Anni 2007-2008;
- sito web di Pagine Azzurre. Il Portolano dei Mari d'Italia (www.pagineazzurre.com);
- sito web dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro (www.portodigioiatauro.it);
- sito web delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera (www.guardiacostiera.it).

La classificazione dei porti è stata operata in rapporto alla loro destinazione funzionale, e non secondo la Legge 84/94 rispondente più ad un'esigenza amministrativa diretta a determinare il diritto di un porto ad essere sede di Autorità Portuale.

Le strategie di intervento prefigurate dal masterplan sono state definite tenendo conto delle indicazioni derivanti dai seguenti principali strumenti di programmazione e della pianificazione di settore:

- "Linee guida della strategia comunitaria per il periodo 2007-2013" (2005);
- Documento Strategico Mezzogiorno (DSM). Linee per un nuovo programma Mezzogiorno 2007-2013 (2005);
- "Libro Bianco - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile" (2005);
- Programma Operativo Regione Calabria (POR) - FESR 2007-2013;
- Programma Attuativo Regione Calabria (PAR) - FAS 2007-2013;
- Piano Regionale dei Trasporti. Regione Calabria (1997);
- Aggiornamento ed adeguamento del Piano Regionale dei Trasporti (PRT). Regione Calabria (2003);
- Accordo di Programma Quadro (APQ) "Sistema delle infrastrutture di trasporto". Testo coordinato e integrato (2006) e successivi atti integrativi;
- Accordo di Programma Quadro (APQ) "Polo logistico intermodale di Gioia Tauro" (2010);
- Piano Operativo Triennale (POT) 2008-2010 dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro;
- Programma Operativo Nazionale (PON) "Reti e Mobilità". Obiettivo Convergenza 2007-2013;
- Piano per la Logistica. Un programma di settore per la competitività del sistema Paese (2006);
- Programma Infrastrutture Strategiche. Allegato al Documento di Programmazione Economica e Finanziaria (DPEF) 2009-2011;
- "Indirizzi Tecnici per la Pianificazione dei Trasporti a scala regionale", approvati nel mese di dicembre 2009 dalla Giunta Regionale per avviare il processo di pianificazione regionale in materia di trasporti;

2. Prospettive e scenari del contesto euro-mediterraneo

Il contesto di riferimento di ogni azione, e dunque, anche nel caso dell'ambito di competenza del presente Studio, ha come necessario sfondo l'intero territorio europeo e le azioni che in esso sono state definite d'intesa tra gli Stati membri. La principale fonte a cui è possibile fare riferimento al fine di esplicitare il quadro programmatico europeo e i probabili scenari evolutivi per gli anni a venire è rappresentato dalle *Linee guida della strategia comunitaria per il periodo 2007-2013*, approvate nel 2005 dalla Commissione delle Comunità Europee, e diventate, un anno dopo, gli *Orientamenti strategici comunitari in materia di coesione.*

La struttura dei nuovi orientamenti comunitari per il periodo 2007/2013, che si inquadra nel contesto programmatico emerso dai Consigli di Lisbona e di Goteborg, introduce notevoli elementi innovativi, integrati ad alcuni elementi di continuità con le scelte già effettuate nel precedente periodo di programmazione.

Gli orientamenti comunitari per la politica di coesione indicano l'opportunità di concentrare le risorse nell'ambito delle seguenti priorità di intervento:

› ***rafforzare e accrescere i fattori di attrattività del territorio***, con particolare riferimento ai fattori attrattori di imprese e investimenti, attraverso il miglioramento dell'accessibilità, la garanzia di servizi di qualità e la salvaguardia delle potenzialità ambientali al fine di favorire la crescita dei territori e lo sviluppo dell'occupazione;

› ***sviluppare la società e l'economia della conoscenza*** attraverso il ri-orientamento strutturale dell'economia verso le attività basate su conoscenza, ricerca e innovazione, in cui sono comprese altresì le nuove tecnologie di informazione e comunicazione;

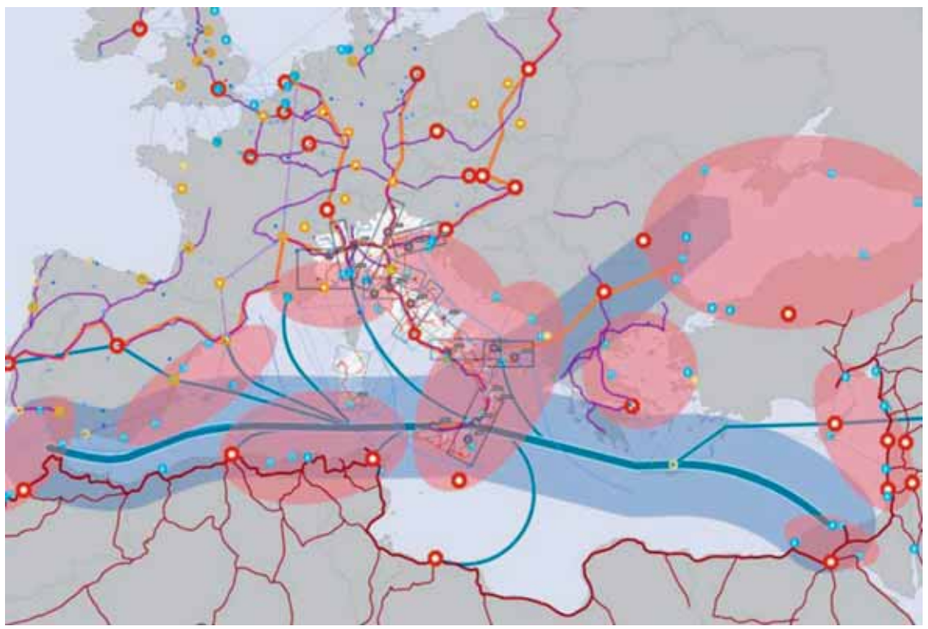
› ***realizzare migliori condizioni di occupazione e coesione sociale***, attraverso la facilitazione dell'accesso e della permanenza sul mercato del lavoro, la modernizzazione dei sistemi di protezione sociale, l'incremento di flessibilità del mercato del lavoro e dei lavoratori, maggiori investimenti in istruzione e formazione del capitale umano.

Pertanto, la risoluzione delle problematiche connesse all'accessibilità e, quindi, alle reti di trasporto ed alla mobilità, diventa elemento essenziale per il raggiungimento degli obiettivi della politica di coesione dell'CE.

Con il documento *Libro Bianco - Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile,* approvato nel marzo 2011, la Commissione Europea ha dato avvio ad una nuova stagione della politica dei trasporti nello spazio europeo, riconoscendo un'importanza rilevante all'integrazione tra i diversi sistemi di trasporto ed alla necessità di una intensa cooperazione internazionale nel settore.

Il Libro Bianco individua tra gli obiettivi principali della politica dei trasporti europea dei prossimi anni la creazione ***uno spazio unico europeo dei trasporti.*** Per il trasporto marittimo si prevede nello specifico la definizione di una ***cintura blu*** nei mari che bagnano l'Europa e di un adeguato quadro europeo in materia di trasporti per le vie navigabili interne alla UE e il miglioramento dell'accesso ai porti. Tale quadro costituirà il riferimento di base per la ridefinizione dei corridoi e per la revisione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

In tale contesto, lo sviluppo del *corridoio mediterraneo intermodale est-ovest* rappresenta ancora un potenziale redistributore di flussi, un attivatore di nuove reti e un potenziatore di sistemi locali, e può contribuire ad una più generale "ricentralizzazione" del Mediterraneo in un'ottica di riequilibrio competitivo del sistema integrato euromediterraneo fino ad ora fortemente incentrato su assi Nord-Sud.



Il corridoio meridiano e relative connessioni

L'attivazione di tale "Corridoio Meridiano", funge da dispositivo territoriale in grado di alimentare la creazione di una armatura euro-mediterranea di riqualificazione delle risorse, di sviluppo delle accessibilità e delle economie e di promozione delle eccellenze, nel quadro della redazione di un *piano strategico per il Mediterraneo* capace di agire, nella fase di programmazione dei fondi strutturali.

3. Lo scenario di riferimento nazionale

Il *Documento Strategico Mezzogiorno. Linee per un nuovo programma Mezzogiorno 2007-2013*, inoltre, inquadra la situazione delle otto regioni meridionali in un'ottica innovativa affermando che *"il Mezzogiorno non è più oggi un'area omogeneamente in ritardo di sviluppo e presenta specificità regionali e subregionali anche molto accentuate."*

Dalla metà degli anni '90, infatti, un numero crescente di osservatori ha individuato nell'economia e nella società del Mezzogiorno l'emergere di spinte endogene verso un deciso cambiamento e segnali di potenziale accelerazione nel processo di sviluppo. In parte, ciò si è effettivamente riflesso negli anni successivi in un recupero di capacità di crescita che, per la prima volta dal dopoguerra, è stata per un periodo sostenuto di tempo superiore a quella del Centro-Nord. A ciò si sono affiancati segnali interessanti di vitalità economica in specifiche aree, importanti avanzamenti nella capacità di diverse amministrazioni e una discreta partecipazione dell'area ai processi di diffusione delle nuove tecnologie.

Bisogna, però, anche considerare che il Mezzogiorno nel suo complesso non appare ancora avviato su un percorso di sviluppo proporzionale alle proprie potenzialità e non ha ancora mostrato chiari e generalizzati segnali di recupero di capacità di azione collettiva, sia dal lato dell'operatore pubblico, sia da quello della società civile e produttiva.

Nella fase più recente, l'area ha anche probabilmente sofferto, oltre che dei ritardi accumulati nel passato (particolarmente visibili nel permanere di un differenziale sfavorevole nella dotazione delle infrastrutture e nella disponibilità di servizi) e che hanno comunque attenuato l'impatto potenziale delle tendenze positive emerse nella seconda metà degli anni '90, dell'evidente disorientamento che ha investito il sistema italiano nel suo complesso di fronte alle modificazioni del contesto e della concorrenza internazionale. Tali modificazioni hanno portato alla luce fragilità dal lato della capacità innovativa e resistenze alla trasformazione nell'organizzazione di impresa, della società, della politica e dei mercati che già caratterizzano da tempo il Paese.

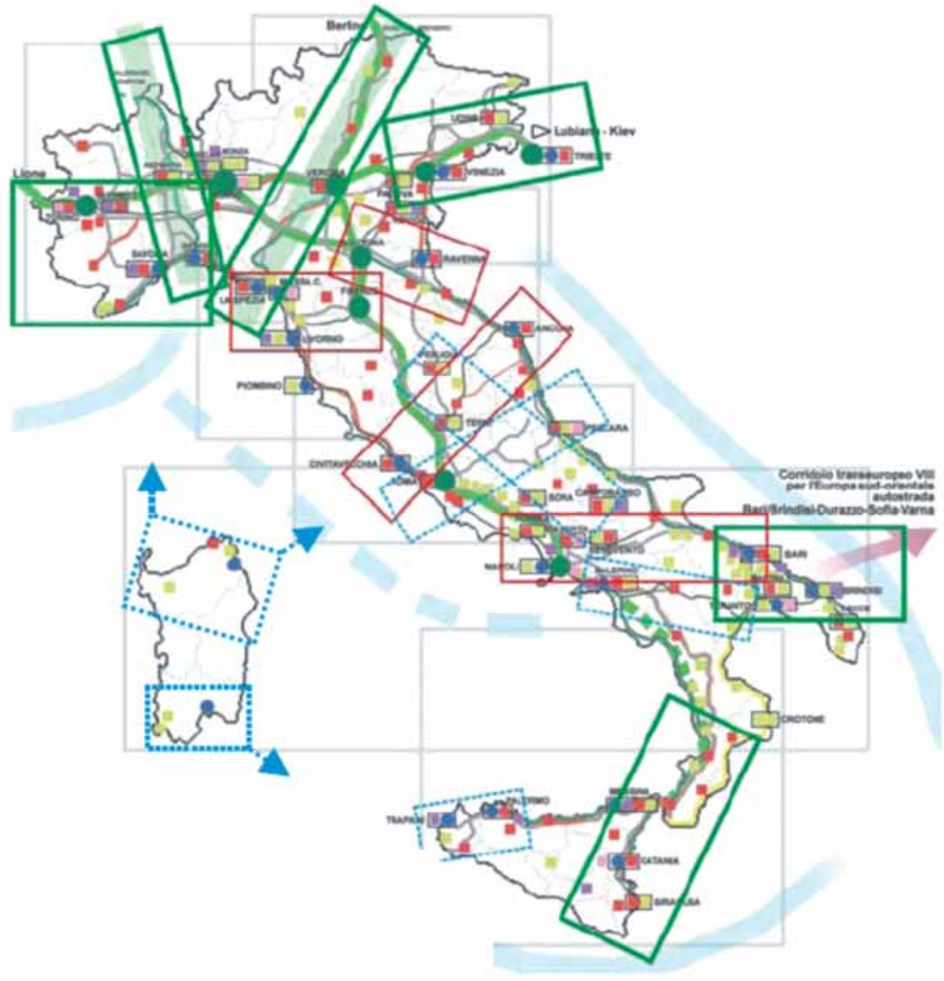
A fronte di queste considerazioni appare chiaro che nei territori meridionali, si richiede un approccio integrato delle politiche che possa aiutare a sostenere contemporaneamente, per i diversi sistemi territoriali e le imprese dell'area, il necessario sviluppo dell'industria e della qualità e articolazione del terziario. **Appare inoltre necessario realizzare anche condizioni favorevoli all'attrazione di investimenti nei settori innovativi per collegarsi con opportunità che nell'area sono meno esplorate** (società dell'informazione, economia della conoscenza, salute, ambiente e sviluppo sostenibile), **alla crescita dei servizi urbani avanzati** (che molte imprese dell'area finiscono per importare da fuori) **e del turismo** (che rimane una potenzialità che aree per molti versi simili, ma anche in teoria meno dotate di risorse attrattive rispetto al Mezzogiorno, sembrano in grado di sfruttare meglio).

In generale, dunque, per lo sviluppo del Mezzogiorno l'azione pubblica per lo sviluppo – sul solco delle conclusioni dei Consigli europei di Lisbona, Goteborg e Nizza in cui si è progressivamente arricchita l'ispirazione comune delle politiche europee degli ultimi anni – va orientata verso i seguenti fondamentali obiettivi:

- la promozione ed il consolidamento di un tessuto imprenditoriale innovativo e competitivo sui mercati globali;
- la coesione, la promozione dell'inclusione sociale e la riduzione del disagio sociale;
- la sostenibilità ambientale;
- la promozione di nuovi e migliori posti di lavoro e l'investimento sulle risorse umane;
- la promozione della società della conoscenza e dei suoi benefici diffusi.

In ambito nazionale è importante riportare l'esperienza avviata nel 2006 dal Ministero delle Infrastrutture sui temi prioritari e sui luoghi di concentrazione dell'azione di sviluppo nella programmazione 2007/2013 ha portato all'individuazione di parti del territorio nazionale, dove è ipotizzabile si possano concentrare le funzioni di eccellenza dell'economia della conoscenza e dell'innovazione. Tali parti di territorio vengono denominate "***piattaforme territoriali***" e sono considerate come ambiti (spesso infra-regionali) del Paese capaci di raggiungere i più alti livelli di competitività e di eccellenza nell'offerta territoriale e nella produzione di ricchezza.

Nel processo di definizione delle "piattaforme territoriali" – in numerose occasioni di confronto e di dialogo – è stato integrato il corpo delle indicazioni provenienti dalle Regioni ed è andata progressivamente definendosi un'immagine condivisa del territorio italiano, entro la quale acquisiscono valenze ulteriori e si integrano in maniera più stringente anche le indicazioni



Quadro delle Piattaforme territoriali

provenienti dalle programmazioni di settore oltre che dai grandi quadri programmatici elaborati a livello europeo e nazionale, quali, ad esempio, le reti Ten e il Programma per le infrastrutture strategiche.

Si è configurata in questo modo un'articolazione delle piattaforme territoriali su tre livelli:

- le *Piattaforme transnazionali*, attestate sui corridoi transeuropei, che rappresentano gli spazi di saldatura dell'Italia al sistema europeo;
- le *Piattaforme nazionali*, individuate sulle trasversali Tirreno-Adriatico, che rappresentano gli spazi di rafforzamento delle connessioni tra Corridoi transeuropei, nodi portuali ed armatura territoriale di livello nazionale;
- le *Piattaforme interregionali*, che integrano e completano le piattaforme nazionali, a sostegno dello sviluppo policentrico per il riequilibrio territoriale.

All'interno delle Piattaforme territoriali strategiche, i *Territori-snodo* rappresentano, in particolare, quelle realtà che più di altre hanno la capacità di fungere da commutatori tra i grandi flussi europei e internazionali e i territori locali. Per loro natura sono i luoghi maggiormente predisposti a fungere da "ambienti innovatori" suscettibili di riverberare all'intorno gli impulsi al cambiamento delle strutture produttive e sociali esistenti.

Proprio questi territori-snodo, insieme alla rete delle città medie che hanno il compito di favorire la coesione tra traiettorie di sviluppo a diverse velocità, appaiono la trama portante degli assetti del territorio nazionale. Essi, infatti, emergono in quanto sono costituiti da quei sistemi città-territorio che hanno la capacità di fungere da "commutatori" tra i grandi flussi europei e internazionali e i territori locali, per loro natura predisposti a fungere da "ambienti innovatori" suscettibili di riverberare all'intorno gli impulsi al cambiamento delle strutture produttive e sociali esistenti.

Le città appaiono, dunque, come nodi primari, motori dello sviluppo, "trasformatori" delle energie che attraversano le reti globali e come "diffusori" e "fertilizzatori" del territorio locale, in una necessaria logica dell'equità territoriale come componente essenziale della coesione territoriale. Appare evidente che questi territori-snodo sono come le "chiodature", i cardini delle aree del Paese che più di altre sono in grado di produrre effetti di sistema sull'innalzamento complessivo della capacità del Paese di produrre crescita e sviluppo.

Nella visione delineata dal Ministero delle Infrastrutture, è proprio su questi territori che dovrebbe convergere il massimo sforzo di mobilitazione e di integrazione degli investimenti. Non solo collegamenti aerei, marittimi, ferroviari e stradali completati con le relative attrezzature della logistica, ma anche reti digitali e infrastrutture immateriali.

Nel contesto del quadro di programmazione territoriale le possibili scelte in ordine ad una prima definizione degli interventi a breve medio termine discendono, in sintesi, da quattro fondamentali assunzioni:

1. ***la centralità del sistema logistico del Paese come preminenza nazionale***. All'interno di questo tema, la priorità principale è individuata in una rete nazionale di terminali di trasporto e di logistica, integrata, sicura, interconnessa ed omogenea, per caratteristiche operative e servizi offerti. I sistemi portuali (e i loro retroporti), capaci di competere a livello internazionale, costituiscono l'ossatura portante su cui costruire il sistema. Reti di trasporto omogenee ed efficienti ne garantiscono la connettività, le reti immateriali la funzionalità e le condizioni di contesto (es. la concorrenza) l'efficienza;

2. ***la connessione dei sistemi urbani e degli insediamenti produttivi alle principali reti per la mobilità di persone, merci, conoscenze***. La sinergia tra i territori e i nodi logistici richiede l'ottimizzazione delle relazioni spaziali che uniscono le reti logistiche e di supporto ai sistemi produttivi (specie quelli strutturati in distretti), ai sistemi insediativi, ai sistemi distributivi;

3. ***l'accessibilità delle aree periferiche***. Le azioni di governo dovranno promuovere la realizzazione di modalità sostenibili (economicamente, ambientalmente e socialmente) per consentire a questi territori di uscire dall'isolamento;

4. ***l'attenta ricognizione dello stato dei meccanismi di valutazione d'impatto ambientale***, anche ai fini del Protocollo di Kyoto.

La visione sopra delineata si inquadra in una precisa logica della specializzazione italiana, e del Mezzogiorno in particolare, nel cosiddetto "capitalismo di territorio", in cui la risorsa primaria è costituita dalle eccellenze territoriali, dai palinsesti culturali e paesaggistici, dalla posizione geografica e dall'offerta di qualità che può generare.

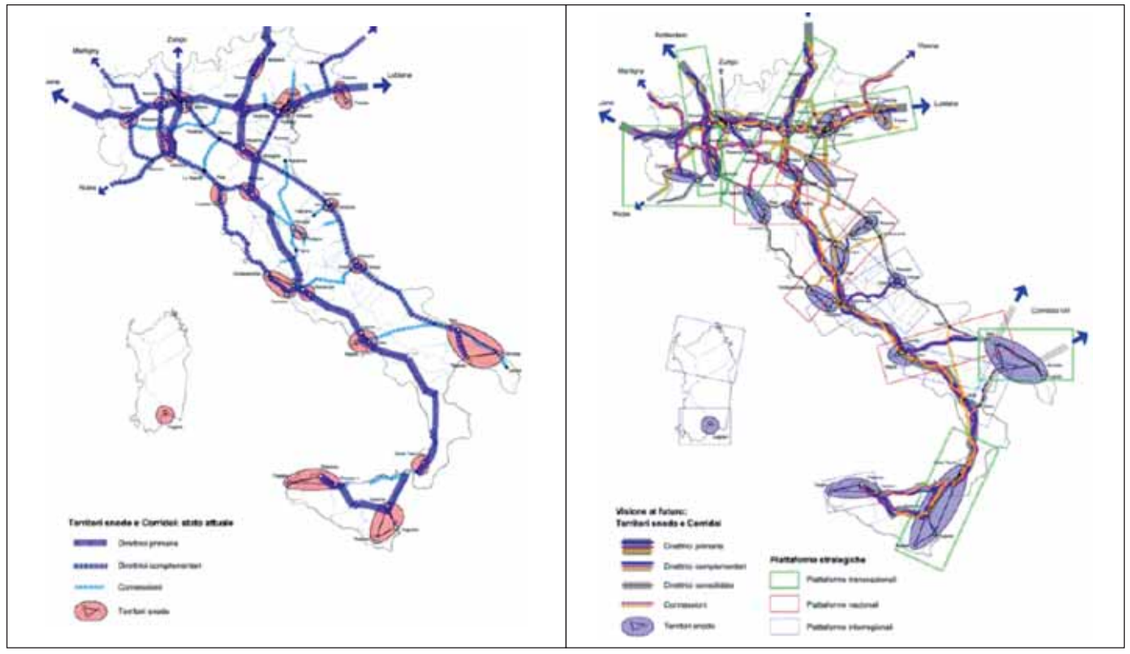
In particolare, con riferimento al "capitale territoriale" che il Documento Strategico Nazionale potrebbe attivare come fattore di attrattività nel Mezzogiorno possono essere messi in evidenza:

› patrimonialità culturali e naturalistiche, sia nella unicità di eccellenze territoriali, sia nella composizione e nella messa a sistema di elementi che concorrono al rafforzamento dei valori territoriali più deboli;

› città come luogo della qualità, in crescita grazie alle azioni di riqualificazione attivate in questi anni, e grazie alla loro capacità di proiezione sovralocale e di connessione alla reti globali, costituendo i gateways del sistema nazionale;

› vocazioni produttive e i luoghi della competitività delle produzione orientate dalle risorse presenti sul territorio e produttrici di una forte domanda di innovazione, ricerca e sviluppo e internazionalizzazione.

La questione centrale nelle politiche di sviluppo integrato regionale-nazionale-transnazionale, quindi, non sarà più orientata ad agire in termini di "messa in valore", ma di "messa a sistema" che possa garantire il rafforzamento – o la creazione – di reti e armature territoriali, a partire da piattaforme attualmente esistenti sulle quali sono già state attivate politiche di valorizzazione e che necessitano di rafforzare le proprie reti di relazione locale e sovralocale, intercettando e rafforzando le filiere produttive, le filiere turistiche, i sistemi formativi e le reti di trasporto in un'ottica di distretto.



I territori-snodo
Stato attuale (a sinistra) e Visione al futuro (a destra)

Il territorio regionale è interessato dalla **piattaforma strategica transnazionale Tirrenico-Ionica**. I capisaldi territoriali della piattaforma sono i territori urbani di Cosenza, Catanzaro, Reggio Calabria-Messina, Catania, Siracusa-Augusta e Ragusa, i quali costituiscono i fuochi di un sistema di risorse, domande di trasformazione, tendenze di sviluppo e opportunità di innovazione che alimentano il ruolo strategico nazionale della Piattaforma Tirrenico-Ionica. In questa macro-area infraregionale emergono chiaramente alcune domande di policy e di azioni strategiche di livello nazionale che possono essere così sintetizzate:

› ***Piattaforma dell'Istmo Ionico-Tirrenico***

1. Domanda di connessione dei nodi urbani e delle reti infrastrutturali per migliorare il movimento sull'asse trasversale dell'istmo di Catanzaro.
2. Interventi sulla dotazione urbana per accrescere la centralità del capoluogo calabro e le connessioni ai fasci infrastrutturali di attraversamento.

› ***Area reggina e sistema urbano Messina-Reggio Calabria***

1. Politiche di rete da attivare sul tema urbano, ma anche nell'ambito delle risorse territoriali (aree protette, patrimonio archeologico, etc.) che necessitano di essere connesse in armature riconoscibili.

› ***Territori urbani di snodo di Catania e Palermo***

1. Potenziamento delle funzione metropolitana di Catania come gateway city del Mediterraneo attraverso azioni innovative per l'internazionalizzazione del distretto tecnologico.
2. Potenziamento delle funzioni metropolitane di Palermo attraverso azioni di specializzazione terziaria (capitale culturale del Mediterraneo, città creativa) e di proiezione internazionale come nodo primario delle autostrade del mare (potenziamento del sistema portuale Termini Imerese-Palermo-Trapani).

› ***Fascio infrastrutturale Gioia Tauro-Catania-Augusta***

1. Domanda di potenziamento delle capacità di connessione territoriale finalizzata al miglioramento dell'accessibilità al mercato (potenziamento delle connessioni al Corridoio 1 e attivazione dei nodi dell'armatura meridiana di connettività).

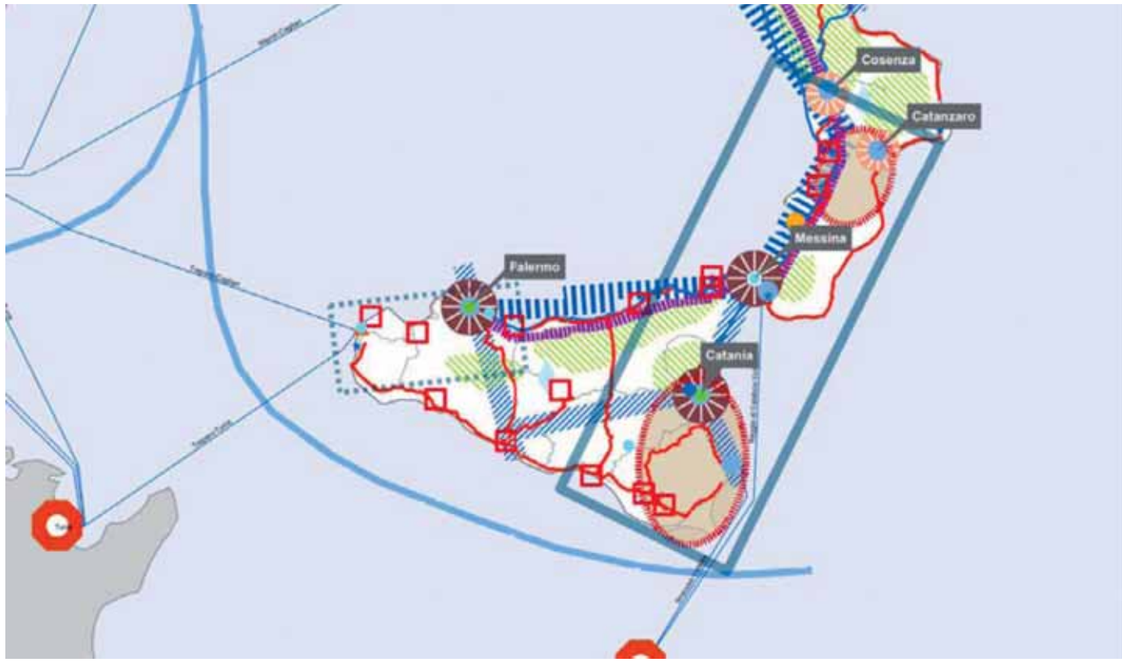
2. Potenziamento del milieu logistico di Catania e specializzazione dei porti e localizzazione di attività di servizio per il completamento dei processi produttivi in filiera con le specializzazioni manifatturiere interne (alte tecnologie, abbigliamento, alimentari).
3. Il potenziamento e la diversificazione delle specializzazioni nell'attività portuale e logistica di Augusta può consentire di intercettare flussi globali e di creare nuovo valore aggiunto alla produzione locale e alla produzione in transito. Potenziale nodo di primo livello del Corridoio Meridiano per la connessione con il Medio Oriente e Suez.

› ***Piattaforma produttiva della Sicilia sud orientale***

1. Necessità di rafforzamento della connettività locale per accrescere la competitività del capitalismo del sud-est centrato sul capitale fisso territoriale (produzione agricola di qualità e distretto culturale del Val di Noto).

› ***Piattaforma produttiva della Sicilia occidentale***

1. La presenza del cluster produttivo del marmifero di Custonaci necessita del potenziamento della filiera per la sua trasformazione in distretto. Analoghi interventi sono richiesti dal vasto ambito delle produzioni vitivinicole del DOC del Trapanese.
2. Necessario il rafforzamento della connettività alle reti lunghe di mobilità per accrescere il grado di internazionalizzazione dei prodotti.



Piattaforma strategica transnazionale Tirrenico-Ionico
(inquadrata dal rettangolo azzurro)

Per il perseguimento di tali obiettivi di sviluppo occorre necessariamente migliorare l'accessibilità, la rete dei trasporti e della mobilità dei territori del Mezzogiorno, attraverso la realizzazione di un'adeguata rete infrastrutturale e di servizi di trasporto.

Uno dei punti di forza del sistema infrastrutturale meridionale è costituito dai porti, che costituiscono il segmento di innesco di una strategia volta a cogliere le opportunità offerte dalla riconquistata centralità del Mediterraneo nei traffici internazionali e a migliorare la competitività dei territori.

La portualità viene ormai considerata in maniera indiscussa e unanime come volano di sviluppo e di modernizzazione di un determinato territorio in quanto, migliorandone l'accessibilità, è in grado di generare ricchezza e occupazione, catalizzare risorse imprenditoriali e investimenti, nonché migliorare la produttività e la competitività del sistema economico locale, di cui diventa un fondamentale asset strategico. In sintesi, il sistema portuale italiano a servizio della nautica da diporto è caratterizzato da una estensione nel bacino mediterraneo ed una posizione strategica assolutamente uniche ed invidiabili. Per contro, la sua capacità di attrazione, in termini di servizi e di continuità, fisica e virtuale, durante la crociera, costituisce un'evidente debolezza che si riflette sull'utente in modo diretto ed immediato.

Da alcuni anni l'interesse attorno al settore dei porti turistici, specie a livello nazionale, è cresciuto enormemente, soprattutto grazie alla consapevolezza delle ricadute economiche e occupazionali che il comparto è in grado di generare. Il modello della filiera nautica è molto articolato e ciò spiega la capacità di attivare crescenti moltiplicatori economici diretti e indiretti sul PIL nazionale[1].

Il diportismo nautico, inoltre, è un settore nevralgico dell'economia del mare, sia per la quantità dell'offerta sia per la forza della sua industria; ma è anche un settore molto complesso, per il cui sviluppo entrano in gioco componenti diverse, di tipo territoriale (l'inserimento dei porti
negli strumenti di pianificazione) di tipo ambientale legate al turismo (la valorizzazione delle coste) e di tipo industriale (i cantieri e tutte le attività indotte).

Dalla terza indagine sul turismo nautico in Italia emerge, inoltre, la diffusione del settore, la cui utenza si allontana dal concetto di nicchia e si colloca tra i diversi livelli sociali ed economici della società italiana, coinvolgendo sempre più appassionati, grazie anche a forme più accessibili che abbassano i costi di fruizione.

La passione per la nautica si estende anche tra "la gente comune", diffondendo la cultura del noleggio e l'acquisto di imbarcazioni meno costose come gommoni o barche a motore rispetto alla vela; aumenta anche la durata del viaggio e l'utilizzo dell'imbarcazione: *l'84% degli intervistati per Indagine AMI-Censis del 2008, dichiara di trascorrere in media 15 o più giorni in mare nel corso di un anno, il 73% per periodi di vacanza con almeno due pernottamenti trascorsi sull'imbarcazione, mentre la frequenza di utilizzo della barca è superiore nel periodo estivo (90,2%), rimanendo comunque alta la frequenza nel fine settimana (69,5%).*
Sempre secondo quest'indagine la maggior parte dei turisti nautici, sarebbe disposta a praticare il diportismo anche in altri mesi dell'anno, che non siano prettamente quelli estivi, ma spesso è demotivata da alcuni ostacoli quali la mancanza di tempo o la difficoltà ad affrontare condizioni meteo poco favorevoli.

Alla luce del continuo sviluppo del settore, vista anche la sua crescente capacità di allargare il bacino di riferimento, è necessario attuare gli interventi necessari ad agevolare la diffusione del turismo nautico, che potrebbe essere altrimenti frenata dalla mancanza di condizioni adeguate per lo sviluppo.

4. Lo scenario di riferimento regionale

Nella storia i trasporti marittimi hanno costituito per la Calabria il naturale sbocco di molte attività commerciali (merci e passeggeri), mentre la caratteristica peninsulare e la naturale propensione verso il mare, associate a interessi territoriali commerciali e/o turistici, hanno indotto nel tempo ad avviare a realizzazione infrastrutture portuali lungo il litorale, invero inadeguate sotto l'aspetto sia delle configurazioni (opere foranee non sempre definite planimetricamente e strutturalmente) sia delle disponibilità di accosti sicuri e di attrezzature adeguate.

Nello specifico, il sistema portuale calabrese è costituito da una serie di porti /approdi di diverse dimensioni e funzioni, distribuiti lungo i circa 740 km di costa della Regione, parte lungo il versante tirrenico e parte lungo quello jonico.

I porti di rilievo sono tuttavia solo 6: Reggio Calabria, Villa S. Giovanni, Gioia Tauro, Vibo Valentia, Crotone e Corigliano. Il nodo portuale di maggior rilevanza è quello di Gioia Tauro, primo porto italiano nelle attività di transhipment di merci containerizzate ed uno dei più importanti hub del traffico container nel bacino del Mediterraneo.

[1] I porti, difatti, rivestono un fondamentale ruolo "strutturante" nei confronti del sistema economico dell'area circostante, producendo una serie di effetti, diretti ed indiretti, capaci di promuovere la nascita e/o la crescita di molteplici attività economiche tipicamente portuali e di altre attività cosiddette port related, ad esse funzionalmente collegate.

Fanno inoltre parte del sistema portuale calabrese:

- i porti di Villa S.Giovanni e Reggio Calabria, di fondamentale importanza per i collegamenti con la Sicilia, con servizi di traghettamento sia di passeggeri che di veicoli commerciali;
- i porti commerciali di Vibo Valentia, Crotone Porto Nuovo e Corigliano;
- una serie di porti a prevalente funzione turistica (Tropea, Crotone Porto Vecchio, Roccella Jonica, Cetraro, Cirò Marina, Gallipari, Belvedere Marittimo, Amantea, Marina Laghi di Sibari, Diamante, Scilla, Le Castella, Bagnara C., Pizzo,).

ANALISI PORTUALITÀ ESISTENTE

Prov.	Porto	Tipologia	Posti barca	Classi di lunghezza max natanti (ml)
		Tipo	Esistenti	
	Litorale tirrenico			
CS	Diamante	Porto turistico / peschereccio	**Porto interessato da lavori**.	18
CS	Belvedere Marittimo	Porto turistico	247	18
CS	Cetraro	Porto turistico / peschereccio	500	40
CS	San Lucido	Approdo turistico	110	
CS	Amantea	Porto turistico / pescherecco	280	15
VV	Pizzo	Pontile	35	_
VV	Vibo Valentia	Porto indust. Commerciale/turistico	576	55
VV	Tropea	Porto turistico	513	50
RC	Gioia Tauro	Darsena in Porto indus.-commerciale	120	20
RC	Palmi	Porto turistico /peschereccio	200	_
RC	Bagnara	Porto turistico / peschereccio	60	25
RC	Scilla	Porto turistico / peschereccio	100	10
RC	Villa S. Giovanni	Banchina in Porto commerciale /Passegeri	**Porto interessato da lavori**.	_
RC	Reggio Calabria	Darsena in Porto turistico/ com. /serv. Passeggeri	50	13
	Litorale Jonico			
RC	Saline Joniche	Banchina in porto commerciale	40 **(non utiliz. per insabbiamento)**	25
RC	Roccella Jonica	Porto turistico / peschereccio	447	44
CZ	Badolato - Gallipari	Porto turistico	287	16
CZ	Marina di Catanzaro	Porto turistico / peschereccio	**Porto interessato da lavori**.	_
KR	Le Castella	Porto turistico / peschereccio	270	_
KR	Crotone Porto Vecchio	Porto turistico / peschereccio	450	25
KR	Cirò Marina	Porto turistico / peschereccio	340	15
CS	Cariati	Porto turistico / pescherecco	211	_
CS	Corigliano	Porto commerc./peschereccio/turistico	75	_
CS	Marina Laghi di Sibari	Porto turistico / Marina privato	390	30
		Posti Barca totali	**5301**	

Nel sistema portuale calabrese, soltanto il porto di Gioia Tauro risalta per dimensione di relazioni interregionali e internazionali; grazie ad esso la Calabria è rientrata prepotentemente nei grandi flussi intercontinentali, aprendo la regione alle relazioni esterne e generando identità e reputazione positive.

A parte Gioia Tauro, emerge una insufficiente valorizzazione dei porti regionali e dei servizi di trasporto marittimo, in generale. Tra i porti commerciali, alcuni presentano buone caratteristiche strutturali e infrastrutturali, ma con carenze di servizi e di connessioni alle reti primarie che ne vanificano le potenzialità (Crotone, Vibo Valentia, Corigliano); Corigliano, in particolare, presenta caratteristiche dimensionali che contrastano con la scarsa affluenza di traffici.

I collegamenti marittimi passeggeri sono concentrati sullo Stretto di Messina (porti di Villa S. Giovanni e Reggio Calabria); notevoli sono le ripercussioni negative indotte dai traffici di attraversamento sulla città di Villa S.Giovanni.

In particolare per quanto attiene alla funzione turistica da una prima valutazione dell'offerta disponibile nel territorio calabrese si può affermare che essa è inadeguata in termini di:

- numero di punti di approdo sicuro e permanente lungo il perimetro costiero;
- elevata residualità degli spazi per il turismo che, allo stato attuale, sono ricavati in porti che hanno una destinazione prevalente diversa;
- scarsa dotazione di attrezzature di supporto alla nautica da diporto e di posti barca a terra.

A supplire al ritardo di programmazione e realizzazione accumulatosi negli anni fortunatamente concorre la progettualità che i territori esprimono e che si va concretizzando con una serie di progetti di nuovi porti che, se inseriti in una logica di rete che comprenda anche i porti esistenti (adeguatamente ristrutturati, potenziati e attrezzati) possono determinate un vero circuito portuale appetibile e capace di entrare a pieno titolo nel settore del diportismo mediterraneo.

Infatti attraverso la razionalizzazione dell'esistente e la realizzazione dei progetti previsti si potrà pensare ad soddisfare una domanda potenziale senza tralasciare il rispetto per l'ambiente costiero e gli ecosistemi marini che in Calabria si presentano come particolarmente fragili.

Pur avendo uno sviluppo delle coste tra i maggiori d'Italia, la Calabria possiede un numero di porti turistici funzionalmente attrezzati estremamente esiguo; infatti, nella maggior parte dei casi, le infrastrutture e le attrezzature disponibili non consentono di offrire ai diportisti la garanzia di un ormeggio sicuro.

Il sistema portuale nella regione Calabria è caratterizzato da poche strutture marittime scarsamente attrezzate, incomplete e poco funzionali, non sufficienti a rispondere alle esigenze dei diportisti (italiani e stranieri), nelle quali si può dire soltanto che "è possibile il parcheggio di natanti ed imbarcazioni". Tutto ciò mentre una crescente domanda di organizzazione e di qualità proveniente dal nostro Paese e dall'estero, associata al traffico marittimo del Mediterraneo che sempre di più assume una dimensione mondiale, luogo di incontro e di crociera privilegiata insieme con i mari dell'America centrale, esprime esigenze nuove e vitali che esigono una risposta infrastrutturale e di sistema altrettanto rinnovata.

In questo scenario la Calabria, in relazione all'estensione delle proprie coste che rappresentano circa il 10% delle coste italiane (circa 740 Km con fisiografia del litorale variabile, con le spiagge (615 km circa) che prevalgono sulla costa alta (125 Km circa), al numero di porti ed approdi turistici disponibili (24) ed alle carenze infrastrutturali e di attrezzature riscontrate, rappresenta senza alcun dubbio il fanalino di coda rispetto alle potenzialità offerte dal mercato del Mediterraneo nelle attività turistiche del trasporto passeggeri, della croceristica e della nautica da diporto.

A conferma di ciò vi sono i dati diffusi da OSSERVATORIO NAUTICO NAZIONALE, Rapporto sul Turismo Nautico n° 2 - anno 2010 e Pagine Azzurre - la fonte più completa e omogenea nella rappresentazione delle diverse informazioni - denunciano un notevole ritardo di sviluppo della Regione soprattutto in termini di infrastrutturazione.

Nello specifico, le infrastrutture regionali nel 2010 risultano pari a 15 – soltanto il 2,86% del dato nazionale - di cui: 1 porto privato, 8 porti polifunzinali e 6 punti di ormeggio[2], mentre i posti barca sono 4.611. corrispondenti al 3,01% dei 153.161 complessivi posti italiani.

[2] Per punti di ormeggio si considerano tutte quelle infrastrutture stagionali non dotate di banchine "fisse", ma di strutture rimovibili nella stagione invernale, quando la conformazione del sito che li ospita non permette una buona protezione dall'azione del mare.

INFRASTRUTTURE PORTUALI PER REGIONE

REGIONI	NUMERO INFRATRUTTURE	PORTI TURISTICI	PORTI POLIFUNZIONALI					PUNTI DI ORMEGGIO			
		MARINA	PORTO	PORTO INDUSTRIALE /COMMERCIALE	PORTO CANALE	DARSENA	TOTALE PORTI POLIFUNZIONALI	APPRODO	SPIAGGIA ATTREZZATA	RADA	TOTALE PUNTI DI ORMEGGIO
Liguria	53	13	29	2	1	3	35	3	1	1	5
Toscana	43	6	18	-	8	5	31	3	-	3	6
Lazio	29	3	11	-	8	7	26	-	-	-	
Campania	46	4	29	1	2	-	32	10	-	-	10
Basilicata	3	2	1	-	-	-	1	-	-	-	-
Calabria	15	1	6	2	-	-	8	2	3	1	6
Sicilia	86	3	42	3		2	47	34	-	2	36
Sardegna	78	11	34	1	2	4	41	26	-	-	26
Puglia	47	2	27	2	1	8	38	7	-	-	7
Molise	2		2	-	-	-	2	-	-	-	-
Abbruzzo	8	1	7	-	-	-	7	-	-	-	-
Marche	12	3	5	1	2	1	9	-	-	-	-
Emilia Romagna	23	7	1	-	10	3	14	2	-	-	2
Veneto	47	7	5	-	2	26	33	7	-	-	7
Friuli V. G.	42	10	11	4	3	6	24	8	-	-	8
TOTALE	534	73	228	16	39	65	348	102	4	7	113

Fonte: "OSSERVATORIO NAUTICO NAZIONALE. **Rapporto sul Turismo Nautico n°2** – anno 2010 (WWW.osservatorio nautico.org)".

Dalla tabella successiva, in particolare, si evince che la Calabria, con 49,1 km di costa fra un porto e quello successivo, è in assoluto l'area meno presidiata in Italia; inoltre, insieme al Molise, è la regione che consegue il risulto peggiore in termini di numero di posti barca disponibili per ogni km di costa: 6,3 contro una media nazionale di 20,5.

REGIONI	(A) KM DI COSTA	(B) N° INFRASTR.	(C) POSTI BARCA	(A/B) N° KM /INFRASTR.	(C/A) N° P. BARCA /KM
Liguria	350	53	21.850	6,6	62,4
Toscana	442	43	17.187	10,3	38,9
Lazio	290	29	8.999	10,0	31,0
Campania	480	46	11.327	10,4	23,6
Basilicata	68	3	1.285	22,7	18,9
Calabria	736	15	4.611	49,1	6,3
Sicilia	1.623	86	16.018	18,9	9,9
Sardegna	1.897	78	19.415	24,3	10,2
Puglia	865	47	10.073	18,4	11,6
Molise	36	2	290	18,0	8,1
Abbruzzo	125	8	2.534	15,6	20,3
Marche	172	12	6.027	14,1	35,0
Emilia Romagna	130	23	5.354	5,7	41,2
Veneto	140	47	12.832	3,0	91,7
Friuli V. G.	111	42	15.359	2,6	138,4
TOTALE	7.465[9]	534	153.161	14,0	20,5

Fonte: "OSSERVATORIO NAUTICO NAZIONALE. **Rapporto sul Turismo Nautico n°2** – anno 2010 (WWW.osservatorio nautico.org)".

Dalle tabelle suesposte emerge inconfutabilmente che:

- La Regione Calabria è all'ultimo posto a livello nazionale nella dotazione di strutture dedicate alla nautica da diporto;
- Tale carenza è di importanza strategica in quanto la ns. Regione è tra quelle che possono vantare un maggiore territorio costiero e rallenta notevolmente lo sviluppo turistico del territorio;
- Il settore della nautica può contribuire in maniera straordinaria alla crescita occupazionale: statistiche nazionali infatti indicano un parametro di 1 addetto ogni 6 posti barca.

Negli ultimi decenni le attività turistico ricreative e quelle diportistiche hanno assunto un peso sempre maggiore fino a diventare una delle componenti fondamentali dell'intero comparto turistico di tutte le zone costiere dei paesi del Mediterraneo, in ciò favoriti dall'aumento generalizzato del tenore di vita, dal progressivo miglioramento delle condizioni di mobilità, dalla presenza di forti attrattive culturali ed archeologiche e dalle condizioni climatiche favorevoli.
Ad una domanda reale e potenziale sempre più crescente che proviene dal mercato allargato del bacino del mediterraneo, però, la Calabria nel suo complesso, fino ad oggi, non sono stati in grado di rispondere con una adeguata e competitiva offerta; infatti la maggior parte delle disponibilità si riferisce ad accosti di fortuna, spesso localizzati in infrastrutture prive di servizi (acqua, luce, telefono, carburante, vigilanza, infrastrutture turistiche ricettive, servizi igienici, parcheggi) e di idonee attrezzature per l'attracco, l'alaggio e la riparazione delle imbarcazioni.
Per sopperire alle carenze in atto esistenti e contribuire nel contempo ad un omogeneo e duraturo sviluppo economico ed occupazionale ed alla valorizzazione turistica e culturale attraverso concrete operazioni di sostegno e di rivitalizzazione del sistema portuale a servizio del diporto nautico, si rendono necessari cospicui investimenti (pubblici e meglio privati) sulle strutture portuali con una logica di sistema, individuando strategie e modalità attuative degli interventi strutturali e gestionali richiesti dalla filiera produttiva della nautica da diporto, rientrando tra gli obiettivi la messa a regime di un sistema di "servizi al diporto nautico" svolto nella sfera dell'eccellenza, la riqualificazione e riconversione delle strutture portuali esistenti, o la realizzazione di nuovi "marina" specialmente se ubicati in zone turistiche particolarmente vocate. In tal modo sarà possibile ottenere, a regime, un sistema costituito dalla connessione delle strutture portuali in una rete caratterizzata dal comune standard prestazionale di elevato livello. Da tale iniziativa ci si attende anche un effetto indotto costituito dal trascinamento del sistema portuale complessivo verso un miglioramento generale dell'offerta al diporto, per quantità e qualità dei servizi.
I dati sopra esposti, se da un lato confermano il ritardo della Regione rispetto al resto d'Italia, dall'altro lasciano intravedere le ampie potenzialità di sviluppo che la portualità potrebbe avere in Calabria; potenzialità sinora inespresse che richiedono una politica di valorizzazione integrata che miri alla riqualificazione, potenziamento e creazione di nuove infrastrutture, allo sviluppo delle professionalità necessarie e, conseguentemente, ad una gestione manageriale adeguata.
Alla luce di quanto sopra evidenziato, tra gli interventi prioritari una particolare attenzione va posta alla creazione di un **sistema portuale efficiente**, che possa determinare e trainare il rilancio dell'economia regionale.
Tale progetto ha un obiettivo ambizioso che non consiste nella mera realizzazione di nuove infrastrutture, bensì nella creazione di un sistema basato sul connubio mare-terra, dove il porto diventa "**porta di accesso al territorio**", e pertanto, elemento indispensabile ai fini dello sviluppo e della modernizzazione della Regione.

5. Punti di forza e di debolezza del sistema portuale regionale

Punti di forza	Punti di Debolezza
• la centralità del territorio regionale rispetto ai flussi di traffico marittimo che interessano il Bacino del Mediterraneo, nelle direzioni nord-sud ed est-ovest; • la presenza del Porto di Gioia Tauro, che rappresenta uno scali merci per il transhipment di livello mondiale, con elevate potenzialità di sviluppo legate alla possibile creazione di un nodo intermodale e all'integrazione funzionale con l'area della Piana;	• l'inadeguatezza delle infrastrutture portuali e dei servizi offerti; • la debolezza delle relazioni tra il porto e gli ambiti territoriali ed urbani di riferimento; • la carenza di relazioni tra i porti sia all'interno della regione che con l'esterno;

- la presenza di porti, sia sul versante tirrenico che su quello ionico, facilmente connettibili con quelle delle regioni limitrofe (Sicilia, Puglia e Basilicata);
- la presenza di corridoi infrastrutturali trasversali brevi per il collegamento del versante tirrenico con quello ionico.
- le attuali tendenze, che mirano al trasferimento di quote consistenti dei flussi dalla strada alla ferrovia e soprattutto al mare (con la realizzazione delle cosiddette autostrade del mare), e che potrebbero offrire occasioni per la riqualificazione ed il rilancio del sistema portuale calabrese.
- esiguità dei posti barca disponibili per la nautica da diporto.

6. Finalità e obiettivi generali del Masterplan

Il Masterplan per lo sviluppo della portualità Calabrese è stato elaborato tenendo presente che è necessario non solo: "creare i presupposti affinché la piattaforma logistica costituita dall'insieme delle strutture fisse dei porti di Gioia Tauro, Crotone, Reggio Calabria, ecc.., assuma la configurazione funzionale di un sistema integrato al suo interno e con i sistemi infrastrutturali per la mobilità;" ma, accanto alla piattaforma logistica strettamente legata ai porti commerciali, è necessario inserire gli intrecci costituiti dalle necessità logistiche delle strutture da diporto, essenziali a garantire lo sviluppo della rete della portualità turistica.

Affinché il sistema portuale calabrese possa svolgere un ruolo importante nello sviluppo dell'economia regionale, è necessario, innanzitutto, puntare alla valorizzazione funzionale dei diversi porti calabresi ed alla definizione di un assetto coordinato, da sistema integrato, tra i porti caratterizzati da una stessa funzione prevalente (porti commerciali, approdi turistici e da diporto, porti pescherecci).

Occorre inoltre sostenere pienamente le potenzialità di alcuni nodi portuali strategici, attraverso interventi di infrastrutturazione e di dotazione in attrezzature. Il potenziamento infrastrutturale e la realizzazione di eventuali opere marittime dovranno, comunque, essere previsti nel rispetto del naturale equilibrio della dinamica costiera.

La territorializzazione di riferimento per lo sviluppo del masterplan, in coerenza con la programmazione in corso, riguarderà:

› **Sistemi Territoriali**, identificati nel Sistema costiero "Le Porte della Calabria" che permetterà la connessione e lo sviluppo di strategie congiunte con il Sistema Interno o Montano "Cultura e Naturalità";

› **Sottosistemi Territoriali**, caratterizzati dalla presenza al loro interno di attrattori, suddivisi per vari tematismi e tipologie di risorse (culturale, ambientale, rurale, agroalimentare, manifatturiero, commerciale, infrastrutturale, etc.), che nel loro insieme costituiscono elementi caratteristici e identitari dei territori interessati;

› **Ambiti territoriali**, di ampiezza e caratteristiche tali da rendere la percezione di un sistema territoriale capace di attrarre, generare e valorizzare risorse di diversa natura.

Di norma gli ambiti territoriali si identificano e si determinano rispetto ad una polarità/attrattore (di diversa natura) che coincide con il "talento territoriale", riferito ai possibili vari tematismi e tipologie di risorse.

Gli ambiti territoriali e le loro aggregazioni sono dunque definite — nell'ambito della pianificazione regionale la cui elaborazione è in corso di completamento — come le unità fondamentali di riferimento per la pianificazione e programmazione regionale.

In essi (ambiti ed aggregazioni) vanno valorizzati e rafforzati i comuni elementi di identità geografica, storica e culturale, nonché da dinamiche comuni di mutamento in atto e potenziali che li possa rendere oggetto di una specifica e comune prospettiva di sviluppo sostenibile. Conseguentemente, in tali ambiti ed aggregazioni andrà definita, a partire dalle specifiche risorse identitarie, una peculiare politica di sviluppo all'interno della quale far convergere e mettere in coerenza obiettivi e strategie differenti.

Il percorso conoscitivo finora svolto permette di identificare una serie di elementi che definiscono le condizioni del sistema portuale calabrese sia commerciale che turistico. Nello specifico è da rilevare che porti della Calabria, non esprimono la loro effettiva potenzialità tanto in termini d'infrastrutture quanto in termini di servizi denunciando carenze diffuse e, in qualche caso, situazioni molto critiche.

Emergono in particolare limiti strutturali, funzionali ed organizzativi che contrastano con la necessità di rendere più fluidi gli spostamenti di persone e merci, ridurre le distanze, migliorare l'accessibilità e la sicurezza. I limiti del sistema dei trasporti emergono non solo in termini di dotazione infrastrutturale ma, soprattutto, d'interazione fra offerta e domanda di trasporto: sono carenti il livello di servizio offerto, l'efficienza e l'efficacia. Occorre, pertanto, intervenire con azioni in grado di produrre effetti sostanziali tali da generare un effettivo potenziamento ed una qualificazione delle reti di trasporto che valorizzino le relazioni economiche fra la Regione e l'esterno. Tutto ciò, deve essere supportato dalla realizzazione d'infrastrutture e servizi per la mobilità capaci di migliorare la rapidità di spostamento e di generare effetti duraturi in termini di comodità ed economicità complessiva.

Lo sviluppo infrastrutturale e dei relativi servizi dei porti minori calabresi si potrà realizzare soltanto attraverso interventi mirati che, oltre a completare le molte opere incompiute, siano in grado di attribuire ai porti turistici, distribuiti lungo i 740 km circa. delle coste calabresi, quell'assetto coordinato, da un sistema integrato, capace di inserirli a pieno titolo e definitivamente nei circuiti economici regionali e nazionali.

Nell'ambito della piattaforma logistica costiera assume un ruolo rilevante la portualità turistica per cui dovranno essere innalzati i livelli prestazionali e di qualità, i porti turistici infatti costituiscono risorsa di interesse unitario regionale.
Gran parte dei numerosi posti barca presenti sulla costa calabrese, classificabili oggi come "ormeggi" hanno tutti le potenzialità per essere riqualificati, trasformandoli in porti o approdi, secondo gli obiettivi del Piano stesso. Per i porti turistici calabresi esistenti e che stanno nascendo, per ottenere il loro funzionamento occorre che attorno a essi - singolarmente e globalmente al tempo stesso - si avvii quanto necessario per far fronte alle precise esigenze che il mercato del diportismo nautico nel Mediterraneo pone.

Occorre tener presente, tuttavia, che a queste esigenze si è risposto altrove quasi sempre attraverso l'imprenditoria privata o tramite iniziative pubbliche di sviluppo comprensoriale, fondate nei casi di successo su solidi presupposti economicistici. I porti turistici presuppongono sempre uno sviluppo elevato dell'industria turistica complessiva, con un'offerta a terra (e nel retroterra) storico - culturale, paesaggistico - ambientale, gastronomica e di servizi ricettivi molto variegata. Nel percorso di progettazione e di costruzione dei porti turistici è necessario pertanto tenere presente che, ferma restando la garanzia di una organizzazione infrastrutturale e gestionale che ne assicuri la massima funzionalità, siano quanto più possibile integrati con i retroterra territoriali ed urbani. Un porto turistico è, per sua natura, uno "spazio di relazione", ha le caratteristiche di una "piazza", dove anche chi non dispone di un ormeggio può ricercare funzioni commerciali collegate alla pesca, o a servizi pubblici e collettivi che costituiscono una vera estensione di servizi urbani.

Una annotazione di rilievo è la necessità di sviluppare alcune sinergie nel sistema per aumentare la competitività dei singoli porti e migliorare i servizi ai potenziali utenti. Tra queste sinergie si rileva indispensabile l'istituzione di una rete informatizzata tra i vari soggetti per garantire informazioni e servizi agli utenti.

7. Obiettivi strategici e priorità d'intervento

Affinché il sistema portuale calabrese possa svolgere un ruolo importante nello sviluppo dell'economia regionale, è necessario, innanzitutto, puntare alla valorizzazione funzionale dei diversi porti calabresi ed alla definizione di un assetto coordinato, da sistema integrato, tra i porti caratterizzati da una stessa funzione prevalente (porti commerciali, approdi turistici e da diporto, porti pescherecci).

Ne consegue che gli interventi prioritari saranno quelli rivolti a completare e migliorare le strutture, le attrezzature e i servizi offerti dai porti della regione in funzione delle opportunità di sviluppo che emergono sia rispetto ai contesti locali che ad ambiti più vasti, in modo da attivare politiche dirette a inserire la Calabria nelle dinamiche evolutive e di sviluppo dello spazio euro-mediterraneo, in particolare integrandosi (a diverse scale territoriali) nella logistica per i traffici commerciali tra Europa, Nord Africa, Oriente e Occidente.

Lo sviluppo del masterplan sarà comunque riferito agli orientamenti di fondo della pianificazione territoriale, che consistono in: accrescere l'attrattività, mantenere la coesione territoriale, elevare la capacità di sviluppo competitivo.

In particolare le priorità associate ai tre orientamenti di fondo potranno riguardare:

› per **le strategie dell'attrattività**, la valorizzazione della montagna all'interno della prospettiva di Appennino Parco d'Europa (APE), la riqualificazione della costa ed il recupero e valorizzazione dei centri storici e dei loro paesaggi di prossimità;

› per **le strategie della coesione territoriale**, lo sviluppo delle relazioni fra territori urbani centrali ed i loro hinterland, nonché il potenziamento delle connessioni funzionali tra l'area dell'istmo e le aree del reggino e del cosentino-sibaritide;

› per **le strategie della competitività**, la realizzazione di aree di nuova centralità e l'organizzazione dei territori snodo rispetto ai grandi flussi esterni, anche con l'interconnessione a sistema di porti, aeroporti e interporti.

In coerenza con le indicazioni degli strumenti di programmazione regionale 2007-2013 e con le analisi svolte nell'ambito della redazione del Quadro Territoriale Regionale con Valenza Paesaggistica in fase di rielaborazione, gli interventi riguarderanno prioritariamente:

› **il porto di Gioia Tauro**, vero e proprio gate di raccordo tra Europa (sul versante sud) e resto del mondo, attraverso interventi: dal lato mare, mediante l'estensione delle banchine portuali, e il miglioramento delle capacità di accoglienza di navi di maggiori dimensioni; dal lato terra, mediante il pieno dispiegamento di spazi, magazzini e funzioni logistiche, in maniera tale da realizzare una vera e propria ZAL (Zona di Attività Logistica), dotata sia di efficienti infrastrutture materiali (nuova tangenziale di raccordo all'autostrada A3, raccordo di adeguata capacità alla rete ferroviaria tirrenica, collegamenti cargo con aeroporti, banchine, piazzali, magazzini, poste, presidi medici, banche) che immateriali (cablaggi telematici a larga banda, centri servizi, centri di formazione);

› **i porti commerciali** della regione che presentano le condizioni potenziali adatte per competere sul fronte degli scambi merci a scala internazionale e interregionale; questi porti dovranno essere dotati di infrastrutture e servizi per la concentrazione e la redistribuzione delle merci sulla direttrice Sud/Nord Mediterraneo, ed in particolare di:

- banchine e piazzali per consentire lo sviluppo delle *autostrade del mare* e del cabotaggio;

- mezzi e servizi per la logistica portuale (gru e macchine per la movimentazione merci, magazzini specializzati, servizi qualificati agli operatori del trasporto, sistemi ITC per l'intermodalità); un'attenzione particolare va rivolta allo sviluppo dei porti di Crotone e Corigliano, affinché possano costituire, insieme al porto di Gioia Tauro, i terminali di una grande piattaforma logistica di riferimento anche per gli scambi commerciali con i paesi del Mediterraneo orientale (a tal proposito si rimanda anche al capitolo 2 "Azioni strategiche" del Piano di Assetto Territoriale); in tal senso, occorre prevedere per i suddetti porti anche dei raccordi ferroviari diretti alla linea ferroviaria ionica e quindi al sistema ferroviario nazionale;

› **i porti pescherecci** e punti di sbarco già esistenti e che rappresentano un interesse per i pescatori e gli acquacoltori che li utilizzano.

› i **porti con servizio passeggeri** in particolare della conurbazione dello Stretto. In considerazione della crescente domanda di mobilità passeggeri che si registra nel territorio metropolitano di riferimento, tra la sponda calabrese e quella siciliana, è opportuno prevedere il potenziamento dei servizi di trasporto marittimi, attraverso la realizzazione di una "*metropolitana del mare*" (intesa come servizio regolare di trasporto collettivo ad elevata frequenza, operativo con mezzi veloci su via d'acqua) in grado di servire adeguatamente i vari approdi del versante calabrese dello Stretto (porto di Villa San Giovanni, porto di Reggio Calabria, pontile a servizio dell'aeroporto di Reggio Calabria). Il riassetto e il potenziamento del trasporto marittimo passeggeri al servizio della conurbazione dello Stretto presuppone prioritariamente:

- il potenziamento e riqualificazione degli approdi sul versante calabrese dell'area dello Stretto;
- il potenziamento della flotta navale pubblica;
- il potenziamento dei sistemi di controllo della navigazione nell'area dello Stretto;
- il raccordo dei servizi di trasporto marittimo (orari, tariffe, ecc.) con gli altri sistemi di mobilità del trasporto pubblico (autobus, treni, ecc.).

› i **porti turistici** della regione, esistenti e in previsione, che si prestano alla strutturazione di una rete turistica portuale regionale da inserire in circuiti ed itinerari internazionali e che contribuiscano allo sviluppo dei territoriali urbani di riferimento;

Il potenziamento infrastrutturale e la realizzazione di eventuali nuove opere marittime dovranno, comunque, essere previsti nel rispetto del naturale equilibrio della dinamica costiera, al fine di evitare deformazioni della linea di costa con conseguenti arretramenti della stessa in alcuni tratti di litorale.

Obiettivi, strategie ed interventi per la portualità turistica calabrese.

Il masterplan in particolare privilegia l'obiettivo del **riassetto, della riqualificazione funzionale e dell'ampliamento dei porti e degli approdi turistici esistenti oltre che quello della realizzazione di nuovi insediamenti portuali** con l'obiettivo a medio/lungo periodo di realizzare circa 10000 nuovi posti barca.

L'eventuale previsione di nuovi porti turistici e gli interventi di modifica e ampliamento degli esistenti dovranno rispondere ad una serie di scelte strategiche quali esigenze di sviluppo della filiera produttiva legata alle potenzialità turistiche degli ambiti di riferimento, accessibilità e servizi, valorizzazione dei water front con interventi di riqualificazione degli spazi di integrazione funzionale città-mare ai fini del miglioramento dell'accessibilità e di uso degli spazi; queste scelte andranno conseguentemente verificate per il rispetto di tutte le disposizioni per la sostenibilità dell'intervento perseguendo i seguenti **obiettivi specifici:**

› **Creare una rete di porti e di approdi turistici** per migliorare la fruizione e l'accessibilità delle risorse culturali e naturali (talento) del litorale costiero e delle aree interne della regione;

› **Strutturare un sistema regionale di porti e di approdi** per elevare la dotazione e la qualità dell'offerta di attrezzature e servizi per il turismo nautico e per migliorare la sicurezza della navigazione;

› **Sviluppare e promuovere una rete di porti turistici di eccellenza** da inserire in circuiti ed itinerari turistici nel Bacino del Mediterraneo.

Sulla base degli obiettivi sopra indicati è possibile individuare le seguenti **strategie d'intervento** per la portualità turistica da attuare attraverso successive azioni ed interventi:

› Individuare un sistema di porti ed approdi turistici con funzioni di **"porte d'accesso"** al territorio regionale e di nodi privilegiati per la promozione/fruizione di itinerari turistici e dei contesti locali;

› **Sviluppare i porti turistici regionali con elevate potenzialità di inserimento in circuiti ed itinerari turistici nel Bacino del Mediterraneo**, nel comparto crocieristico e della nautica da diporto;

› **Favorire la localizzazione e lo sviluppo di attività innovative nell'ambito portuale e nel contesto di riferimento,** anche attraverso forme d'integrazione tra settori diversi (turismo-pesca-escursionismo, turismo-cultura, turismo-produttivo, pesca tradizionale, sport nautici e subacquei ecc.);

Creazione di una rete di comunicazione promozionale turistica e di servizio (marketing territoriale), continua ed aggiornata, per la promozione/fruizione dei porti turistici calabresi, da integrare e coordinare con iniziative simili in atto a livello regionale e locale.

Le azioni e gli interventi individuati sono:

› Adeguamento ed attrezzamento dei porti principali esistenti quali **Poli del sistema crocieristico del Bacino del Mediterraneo,** in particolare:

- il porto di Reggio Calabria per gli itinerari crocieristici del Mediterraneo Centrale (in particolare per Malta e Nord-Africa)
- il porto di Crotone e di Corigliano Calabro per gli itinerari crocieristici del Mediterraneo Centro-Orientale (che interessano in particolare la Grecia il Mar Egeo e il Mar Adriatico)
- il porto di Vibo Valentia per gli itinerari crocieristici del Mediterraneo Centro-Occidentale (che interessano in particolare il Mar Tirreno e le coste della Spagna).

› Realizzazione ed attrezzamento di **nuovi porti** con funzioni di "porte d'accesso" (categorie A, B e C);

› Adeguamento/attrezzamento dei **porti esistenti** con funzioni di "porte d'accesso" (categorie A, B e C);

› Creazione di **approdi stagionali** (pontili/banchine) ecocompatibili ed attrezzati con funzioni di "porte d'accesso" ai territori locali e/o di supporto all'offerta turistica locale;

› Realizzazione di **spiagge attrezzate**;

› **Favorire l'integrazione tra infrastrutture portuali** in funzione al territorio di riferimento e/o a specifici tematismi (circuiti, itinerari, ecc.).

La nuova rete nautica risulta quindi quella riportata nella **tabella allegata**, nella quale è possibile distinguere:

› **Porti esistenti e/o in ristrutturazione** (completamento opere), eventualmente da potenziare/ riqualificare/diversificare.

› **Porti da realizzare ex novo** (aree) in cui prevedere la realizzazione di nuovi porti/approdi o punti di ormeggio (con progettazione documentata anche con la possibilità di un finanziamento privato in corso di definizione e/o del tutto privi di iniziative), al fine di completare l'offerta di scalo lungo la costa e garantire il rispetto dei requisiti di distanza minima di sicurezza per la navigazione tra porto e porto (non superiore a 20 - 30 miglia nautiche);

Inoltre, per ciascuno dei porti individuati nella tabella vengono riportati:

1. l'ambito territoriale di riferimento (sulla base delle aggregazioni comunali definiti nei processi di programmazione regionale in atto);
2. la tipologia (porto turistico, peschereccio, ecc.);
3. i posti barca esistenti e di progetto;
4. la categoria per fascia dimensionale d'imbarcazione.

Nello specifico, le categorie di porti individuate si riferiscono alle seguenti fasce dimensionali:

- A – per imbarcazioni di lunghezza inferiore a 10 metri;
- B – per imbarcazioni di lunghezza inferiore a 24 metri;
- C – per imbarcazioni di lunghezza superiore a 24 metri;

Le suddette strategie sono sintetizzate nella tabella "**Sintesi delle strategie e delle azioni previste dal Masterplan**" e rappresentate negli elaborati grafici a corredo del presente documento.

Ambito di Rif.	N.	Prov.	Porto	Tipologia	Esistente /in previsione	N. Posti barca	N. Posti barca (Stima)			Funzioni Strategiche
				Tipo		Esistenti	In fase di Progetto	Previsione	Totale	Categorie per fascia dimensionale natante
			Litorale tirrenico							
55	1	CS	Tortora - Praia a Mare	Porto turistico	In previsione			300	300	**A**
	2	CS	Scalea	Porto turistico	In previsione	_	300		300	**B**
54	3	CS	Diamante	Porto turistico / peschereccio	Esistente		400		400	**B**
	4	CS	Belvedere Marittimo	Porto turistico	Esistente	247	53		300	**B**
37	5	CS	Cetraro	Porto turistico / peschereccio	Esistente	500			500	**C**
	6	CS	Paola	Porto turistico	In previsione	_	477		477	**B**
	7	CS	San Lucido	Approdo turistico	Esistente	110			110	**A**
36	8		Longobardi	Porto turistico	In previsione			200	200	**A**
	9	CS	Amantea	Porto turistico / peschereccio	Esistente	280	80		360	**B**
29	10	CZ	Nocera Terinese	Porto turistico	In previsione	_	500		500	**B**
	11	CZ	Lamezia Terme	Porto turistico	In previsione	_		450	450	**B**
23	12	VV	Pizzo	Pontile	Esistente	35		265	300	**A**
	13	VV	Vibo Valentia	Porto indust./ commerciale/turistico	Esistente	576			576	**Polo crocieristico**
22	14	VV	Tropea	Porto turistico	Esistente	513		137	650	**C**
	15	VV	Nicotera	Porto turistico	In previsione	_		300	300	**A**
15	16	RC	Gioia Tauro	Darsena in Porto indus.- commerciale	Esistente	120			120	**B**
9	17	RC	Palmi	Porto turistico /peschereccio	Esistente	200		100	300	**A**
	18	RC	Bagnara	Porto turistico / peschereccio	Esistente	60		180	240	**B**
	19	RC	Scilla	Porto turistico / peschereccio	Esistente	100			100	**A**
					In previsione	_	360		360	**B**
1	20	RC	Villa S. Giovanni	Banchina in Porto commerciale /passeggeri	Esistente			230	230	**A**
	21	RC	Catona (RC)	Porto turistico	In previsione	_	450		450	**B**
	22	RC	Reggio Calabria	Darsena in Porto turistico/ commerciale /passeggeri	Esistente	50		450	500	**Polo crocieristico**
			Litorale Jonico							
	23	RC	Pellaro (RC)	Porto turistico	In previsione	_	300		300	**A**
2	24	RC	Saline Joniche	Banchina in porto commerciale	Esistente	40		10	50	**A**
3	25	RC	Palizzi	Porto turistico	In previsione	_		200	200	**A**
5	26	RC	Bovalino	Porto turistico	In previsione	_		300	300	**B**
12	27	RC	Locri	Porto turistico	In previsione	_	450		450	**B**
13	28	RC	Roccella Jonica	Porto turistico / peschereccio	Esistente	447			447	**C**
16	29		Monasterace	Porto turistico	In previsione	_		300	300	**A**
26	30	CZ	Badolato - Gallipari	Porto turistico	Esistente	287			287	**B**
27	31	CZ	Satriano/ Soverato	Porto turistico	In previsione	_	300		300	**B**
31	32	CZ	Marina di Catanzaro	Porto turistico / peschereccio	Esistente	_	384		384	**B**
	33	CZ	Simeri Crichi	Porto turistico	In previsione	_	500		500	**A**
44	34	KR	Le Castella	Porto turistico / peschereccio	Esistente	270			270	**A**
45	35	KR	Crotone Porto Vecchio/Nuovo	Porto turistico / peschereccio/ commerciale	Esistente	450		150	600	**Polo crocieristico**
47	36	KR	Strongoli	Porto turistico	In previsione			300	300	**A**
	37	KR	Cirò Marina	Porto turistico / peschereccio	Esistente	340			340	**B**
48	38	CS	Cariati	Porto turistico / peschereccio	Esistente	211		49	260	**A**
49	39	CS	Rossano	Porto turistico	In previsione	_	300		300	**B**
	40	CS	Corigliano	Porto commerc./peschereccio/turistico	Esistente	75	54		129	**Polo crocieristico**
58	41	CS	Marina Laghi di Sibari	Porto turistico / marina privato	Esistente	390		80	470	**C**
	42	CS	Trebisacce	Porto turistico /peschereccio	In previsione	_	200	200	400	**B**
60	43	CS	Amendolara	Porto turistico	In previsione	_		300	300	**B**
	44	CS	Roseto Capo Spulico	Porto turistico/ peschereccio	In previsione	_		300	300	**A**
	45	CS	Rocca Imperiale	Porto turistico	In previsione	_		200	200	**B**

Posti barca totali	Esistenti	In fase di Progetto	Previsione	Totale
	5301	**5108**	**5001**	**15410**
Rapporto % Posti barca /Km costa	**7,2**	**6,9**	**6,8**	**20,9**

Legenda: **A = Imbarcazioni di lunghezza inferiore a 10 m.**

B = Imbarcazioni di lunghezza compresa tra 10 m. e 24 m.

C= Imbarcazioni di lunghezza superiore a 24 m.

Posti barca/Km di Costa Media Nazionale	20,5
Lunghezza Km costa - Calabria	736

- Diamante
- Belvedere Marittimo - Riva Di Scidro
- Cetraro
- San Lucido
- Amantea
- Pizzo
- Vibo Valentia Marina
- Tropea
- Gioia Tauro
- Palmi - Taureana
- Bagnara Calabra
- Scilla
- Villa San Giovanni
- Reggio Calabria
- Saline Joniche
- Bova Marina
- Roccella Ionica
- Le Bocche Di Gallipari
- Marina Di Catanzaro
- Le Castella
- Crotone - Porto Vecchio
- Crotone - Porto Nuovo
- Cirò Marina
- Cariati
- Corigliano Calabro
- Marina Laghi Di Sibari

SINTESI CONOSCITIVA PORTUALITÀ ESISTENTE

DIAMANTE

Tipologia:
Turistico/peschereccio

Descrizione
L'approdo è protetto da una scogliera curvilinea orientata a sud posta a est di Punta Diamante. Dalla riva banchinata si protende un piccolo molo al quale, nella stagione estiva, vengono ancorati due pontili.

Pericoli: a sud della Punta di Diamante e dalla testata del molo foraneo affiorano delle secche ad una distanza di circa 20 m. Prestare massima attenzione, in corso di navigazione, al braccio frangiflutto dell'approdo in quanto privo di segnalazione marittima.

Orario di accesso: limitato (06.00-20.30).

Accesso: ricovero praticabile esclusivamente nel periodo estivo e, in ingresso, limitatamente alle ore diurne e in condizioni meteo favorevoli. Lo scirocco molto forte può creare problemi alle barche ormeggiate.

Fondo marino: roccioso.

Fondali: da 1,5 a 4 m; 5 m all'imboccatura del porto.

Radio: Vhf canale 16.

Posti barca: 100 di cui in transito 10.

Lunghezza massima: 18 m (con pescaggio massimo di 4 m)

Divieti: di ormeggio al braccio frangiflutto.

Venti: S-SW-WNW.

Rade sicure più vicine: porto di Maratea, Isola di Dino (Praia a Mare), porto di Cetraro.

Aree riservate al diporto
Esclusivamente nel periodo estivo vengono installati n° 4 pontili galleggianti di m 50 gestiti da Yacht Marine di Di Falco Maurizio e C.

Servizi e attrezzature
Rifornimento carburante tramite piccola cisterna - prese acqua ed energia elettrica - illuminazione banchine - scivolo - scalo d'alaggio - gru mobile fino a 40 t - rimessaggio all'aperto/coperto - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazione scafi in vtr - guardianaggio - ormeggiatori - servizi antincendio - servizio meteo - internet point - ritiro rifiuti - rifornimento alimentare - rivendita ghiaccio c/o le pescherie - parcheggio auto.

LAVORI
Sono in fase esecutiva lavori di ampliamento e costruzione porto per ormeggio natanti. Previsti 425 posti barca
Il porto di Diamante verrà realizzato ampliando le strutture già esistenti; il porto è ubicato in corrispondenza del centro abitato, ed è antistante alla via Santa Lucia ed al Corso Vittorio Emanuele. Pertanto la SS 18 si raggiunga attraversando il centro urbano.

Il porto è destinato alla nautica da diporto ed alle barche da pesca.
Il progetto prevede la realizzazione di un bacino delimitato da un molo sopraflutto e da un molo sottoflutto; al centro dello specchio acqueo è prevista una struttura di avvistamento; l'impianto di distribuzione del carburante è ubicato in prossimità del gomito del molo sopraflutto, e quindi molto all'interno del bacino portuale.
Lo specchio d'acqua e suddiviso in più darsene, per mezzo di pontili.
Non sono previste aree riservate specificamente a parcheggio; si presume che la sosta potrà avvenire in corrispondenza delle banchine.
Le attrezzature previste sono, oltre all'impianto di distribuzione del carburante ed alla torre di avvistamento, l'officina meccanica, il locale uffici, i servizi igienici e le colonnine per la distribuzione della elettricità.
Un elemento critico del porto è costituito dalla ubicazione in corrispondenza del centro abitato, che potrà determinare problemi di congestione del traffico urbano; una ulteriore criticità è la carenza degli spazi a terra.
I principali dati dimensionali e la dotazione di posti barca, per categoria dimensionale, sono riportati nelle seguenti tabelle

Dati dimensionali del porto di Diamante

Categoria	Lunghezza e profondità banchine e pontili (m)		Numero posti barca
Natanti con pescaggio < 1,0 m	130	1,00 - 1,50	80
Natanti minori	370	1,50 - 2,00	180
Barche da pesca	80	1,50 - 2,00	30
Natanti medi	310	2,00 - 3,00	100
Natanti maggiori	176	-3,50	35
Totale			425

BELVEDERE MARITTIMO - RIVA DI SCIDRO

Tipologia:
Turistico/peschereccio

Descrizione
Il porticciolo di Belvedere Marittimo, denominato "Riva di Scidro", si trova a ridosso di Capo Tirone ed è protetto da una diga foranea con andamento Nord-Sud divisa dall'imboccatura. Il porto è composto da due darsene, una a Nord con un pontile e l'altra a Sud, quest'ultima riservata alle unità in transito; le darsene sono separate da un bacino di evoluzione che si sviluppa in corrispondenza dell'imboccatura.

Orario di accesso: continuo.

Accesso: l'imboccatura è orientata ad Ovest. Le unità in uscita hanno la precedenza su quelle in entrata.

Fari e fanali: ingresso porto: fanali verde e rosso posizionati testata ingresso; darsena: fanali a luce fissa portata luminosa 4 miglia.

Fondo marino: sabbioso

Fondali: da 3 m. a 3,5 m. (all'imboccatura 4 m).

Radio: Vhf canale 16.

Posti barca: 247 di cui 30 per il transito.

Lunghezza massima: 18 m.

Divieti: non superare i 3 nodi. Nel bacino di espansione è vietato l'ancoraggio; nel porto è vietata la pesca di qualsiasi tipo. Tale divieto si estende alle acque antistanti l'imboccatura del porto.

Venti: libeccio.

Traversia: W.

Ridosso: NW-SE.

Rade sicure più vicine: porto di Maratea e porto di Cetraro.

Aree riservate al diporto
La gestione del porto è privata. banchina Estm 269, banchina Ovest m 270, pontile Nord m 70 x 2, zona Sud: banchina Ovest 50 m, banchina Est 40 m.

Servizi e attrezzature
Rifornimento in banchina - prese acqua ed energia elettrica - illuminazione banchine - scalo d'alaggio - gru mobile fino a 40 t - rimessaggio all'aperto - riparazioni motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazione scafi in legno e vtr - guardianaggio - ormeggiatori (dalle 05.00 alle 21.00) - sommozzatori - servizi antincendio - ritiro rifiuti - servizio meteo - servizi igienici - internet point - rivendita ghiaccio - parcheggio auto - cabina telefonica.

Sono previsti lavori di sistemazione dell'imboccatura del porto che porterebbero il numero di posti barca disponibili a 300 circa

CETRARO

Tipologia:
Turistico/peschereccio

Descrizione
Il porto di Cetraro è costituito da un molo di sopraflutto a due bracci, che si estende per sud-est, lungo circa 450 m; a circa 160 m dalla testata si diparte il Molo Martello lungo 160 m orientato per nord-est che con il molo si sottoflutto di 240 m delimita l'imboccatura. Lo specchio acqueo interno è diviso in due dal pontile principale: la riva è banchinata. All'interno, a dritta entrando, si trova una darsena delimitata dal Pontile Principale e da due pontili secondari. Da luglio 2009 nel porto è stata aperta la darsena turistica con i pontili galleggianti muniti di servizi di acqua ed elettricità. La darsena può ospitare fino a circa 500 posti barca e sono presenti servizi igienici e docce. Fino al 30 novembre 2009 la gestione è diretta (Comune di Cetraro / Lega Navale Italiana sez. di Cetraro).

Pericoli: i fondali possono subire variazioni causa problemi di insabbiamento, comunicare pertanto l'ingresso in porto all'Ufficio Circondariale Marittimo. Prestare attenzione ai gavitelli e ai corpi morti ormeggiando al molo di sottoflutto.

Orario di accesso: continuo.

Accesso: tutte le unità in entrata/uscita dal porto devono contattare l'Autorità Marittima tramite vhf canale 16 o tramite telefono. Per un raggio di 50 m dall'ingresso e all'interno del porto la velocità non deve essere superiore ai 3 nodi. Le unità in entrata/uscita devono mantenersi tra la mezzeria dell'ingresso ed il fanale verde causa parziale scostamento estremità molo Martello.

Fari e fanali: 2686 (E 1750.5) - fanale a lampi rossi, periodo 4 sec., portata 6 M sull'estremità del molo foraneo; 2686.5 (E 1750.65) - fanale a luce fissa verde, 2 vert., portata 3 M sulla testata del molo di sottoflutto; 2686.3 (E 1750.6) - fanale a luce fissa rossa, 2 vert., portata 3 M sulla testata del molo a martello.

Fondo marino: sabbia e fango.

Fondali: in banchina da 0,2 m a 4 m.

Radio: Vhf canale 69 darsena turistica.

Telefono: darsena turistica ufficio del porto tel. 0982.978275
e-mail: ufficiodelporto@comune.cetraro.cs.it

Posti barca: 500 di cui 30 per il transito.

Lunghezza massima: 40 m (pescaggio massimo 4 m circa).

Divieti: all'interno del porto e per un raggio di 200 m dall'imboccatura dello stesso e dalle opere portuali è vietata la pesca, comunque praticata, e la balneazione per un raggio di 500 m dal porto.

Venti: NE - NW.

Traversia: SE-SW.

Aree riservate al diporto
Le unità in transito ormeggiano alle seguenti banchine: Pontile Trasversale I, II e III braccio (fondale 3 m pescaggio massimo 2,5 m); le unità da diporto ormeggiano normalmente al molo di sottoflutto (fondale 2 m pescaggio 1,5 m), alla banchina di Riva n.1 (fondale 1,5 m pescaggio 1 m), al pontile principale (fondale 1,5 m pescaggio 1 m), alla banchina di collegamento (fondale 1,5 m pescaggio 0,8 m) e alla banchina di Riva n.3 (fondale 1 m pescaggio 0,5 m). E' consentito l'eventuale ormeggio alla fonda delle unità da diporto esternamente al porto, davanti il molo di sottoflutto. Tutte le unità devono contattare l'Autorità Marittima (vhf canale 16 o tramite telefono) per ottenere la necessaria autorizzazione e l'assegnazione del posto di ormeggio anche per l'ancoraggio alla fonda.

Servizi e attrezzature
Rifornimento tramite autobotte (previa autorizzazione dell'Autorità Marittima max 30 t) - illuminazione banchina - prese acqua ed energia elettrica - scivolo - scalo d'alaggio - gru mobile - guardianaggio - riparazioni motori - ritiro rifiuti - servizio meteo - rifornimento alimentare - cabina telefonica.

LAVORI
Il porto di Cetraro è stato recentemente ammodernato

SAN LUCIDO

Tipologia:
Approdo turistico/peschereccio

A San Lucido esiste un approdo con funzione turistica e peschereccia.

Posti barca: 110

AMANTEA

Tipologia:
Turistico/peschereccio

Descrizione
Il porto turistico di Amantea è ubicato in località Campora San Giovanni; è adiacente alla Strada Statale n. 18 Tirrena Inferiore, alla quale è collegato mediante un idoneo raccordo ed uno svincolo sfalsato.
Il porticciolo di Amantea è costituito da un molo di sopraflutto curvilineo orientato per SW e per S e da un molo di sottoflutto che dalla costa si protende verso W; nel suo interno ci sono tre pontili galleggianti. Entrando in porto a dritta si apre una piccola darsena banchinata.

Pericoli: insabbiamento imboccatura: il fenomeno è più accentuato vicino al fanale verde. Verificare i fondali in funzione del pescaggio della propria imbarcazione.

Orario di accesso: continuo.

Accesso: l'imboccatura è rivolta a sud e ha fondali di 5 m. Le unità che utilizzano lo specchio acqueo dovranno adottare tutte le precauzioni possibili sia in entrata sia in uscita a causa dell'insabbiamento nei pressi dell'imboccatura.

Fari e fanali: 2690 (E 1754.1) - fanale a lampi rossi, periodo 3 sec., portata 6 M sull'estremità del molo di sopraflutto; 2690.2 (E 1754.3) - fanale a lampi verdi, periodo 3 sec., portata 6 M sull'estremità del molo di sottoflutto.

Fondo marino: sabbioso.

Fondali: in banchina da 2,5 a 4 m.

Radio: Vhf canale 16.

Posti barca: 283 di cui 20 per il transito.

Lunghezza massima: 15 m (pescaggio max 2,7 m).

Divieti: balneazione, pesca; nei pressi di Amantea è stata istituita, in via sperimentale per tre anni, un'area marina protetta chiamata "Area prospiciente Amantea": in questa zona è vietata la pesca del novellame di qualsiasi specie e la pesca a strascico.

Venti: maestrale.

Traversia: 175°-330° (II, III, e IV quadrante).

Ridosso: 195°-315° (III e IV quadrante).

Rade sicure più vicine: Vibo Valentia Marina a sud, Cetraro a nord.

AREE RISERVATE AL DIPORTO
La gestione del porto è privata. banchina Estm 269, banchina Ovest m 270, pontile Nord m 70 x 2, zona Sud: banchina Ovest 50 m, banchina Est 40 m.

SERVIZI E ATTREZZATURE
Prese per acqua ed energia - illuminazione banchine - scivolo - gru da 25 t - rimessaggio all'aperto - riparazioni motori - riparazioni elettriche - ormeggiatori - guardianaggio - servizio antincendio - servizi igienici e docce - ritiro rifiuti - cabina telefonica.

Note:
Il progetto complessivo del Porto di Amantea prevedeva le seguenti caratteristiche in parte non ancora realizzate:
Il progetto comprende alcuni servizi essenziali, quali l'accettazione, i servizi generali, gli uffici amministrativi, gli uffici della Capitaneria di porto, il bar-ristoro, il club nautico, la stazione servizio carburanti. Sono stata inoltre preventivate le seguenti attrezzature ausiliarie, nell'ipotesi di ampliamento del porto: alloggi per la capitaneria di porto, officina manutenzione e rimessaggio imbarcazioni, parcheggi coperti, aree sportive, ricreative e campi da gioco, yachting club e residence per la circuitazione nautica.

Categoria	Dimensioni posto ormeggio (m x m)	Numero posti barca
III	6,50 x 2,60	111
IV	8,00 x 2,60	40
V	8,00 x 3,00	131
VI	10,00 x 3,60	45
VII	12,00 x 4,00	22
VIII	15,00 x 4,50	8
IX	18,00 x 5,00	3
Totale		360

Dati dimensionali del porto di Amantea

PIZZO

Tipologia:
Pontile

Descrizione
Il porticciolo di Pizzo è costituito da un pontile (molo Pizzapundi) in cemento armato di circa 100 m con prolungamento di ulteriori 50 m di massi naturali in direzione SW che si diparte dalla Rotonda Gagliardi e da una scogliera, a sud del bacino portuale, con direzione NE.

Orario di accesso: continuo.

Accesso: lo specchio acqueo portuale offre ridosso a piccoli natanti sopratutto dai venti del III e IV quadrante; l'accesso risulta difficoltoso di notte per la mancanza di segnalamenti luminosi.

Fondo marino: sabbioso, roccioso.

Fondali: nei pressi del pontile da 1 a 2 m.

Radio: vhf canale 16.

Venti: prevalenti SW e NW.

Traversia: III e IV quadrante.

Rade sicure più vicine: porto e rada di Vibo Valentia Marina a circa 2 M a SSW di Pizzo.

Aree riservate al diporto
Non esistono aree destinate al diporto; il pontile in cemento armato denominato "Pizzapundi" è sprovvisto di idoneo banchinamento

Principali servizi
N. posti barca 35
Lunghezza max m.
Energia elettrica Scalo di alaggio Riparazioni elettriche

VIBO VALENTIA

Tipologia:
Porto Industriale/commerciale/turistico

Descrizione sintetica: Il porto di Vibo Valentia è caratterizzato da una doppia funzione: commerciale e turistica.
Il porto è interessato da discreti flussi commerciali strettamente connessi alle attività produttive ed agli insediamenti industriali presenti sul territorio della provincia vibonese. Il traffico commerciale in arrivo è costituito principalmente da carburanti e gas destinati ai depositi costieri ed agli stabilimenti presenti nella zona di Vibo Marina, mentre il traffico in partenza è rappresentato essenzialmente da prodotti industriali provenienti dalla limitrofa area industriale (ad esempio dallo stabilimento del Nuovo Pignone).
Oltre alle attività commerciali, all'interno del porto esiste un rilevante movimento di imbarcazioni da diporto che usufruiscono dei servizi essenziali, quali accoglienza e rifornimento di carburante. Tale movimento nel periodo estivo raggiunge elevati livelli di presenze e rappresenta un aspetto rilevante per il settore turistico provinciale.
Dall'analisi del sistema infrastrutturale portuale si evidenziano alcuni aspetti critici di notevole importanza:
il basso pescaggio del porto, che non consente l'accesso alle imbarcazioni di grande stazza e che limita l'espansione dei volumi di traffico commerciale;
l'assenza di adeguate infrastrutture di collegamento tra il porto e le reti stradali e ferroviarie; il collegamento viario avviene attraverso la S.P. 12, già interessata, oltre che da congenite carenze infrastrutturali, dal traffico di mezzi pesanti diretti agli stabilimenti ed ai depositi costieri di carburante; il collegamento ferroviario tra l'area portuale e la stazione ferroviaria di Vibo Marina, pur esistendo, non risulta più utilizzato.
Il porto di Vibo Valentia Marina si trova nella parte meridionale del Golfo di S. Eufemia, è protetto a ponente da un molo foraneo a gomito e a levante da un molo di sottoflutto a due bracci completamente banchinato (banchina Generale Malta e Molo Cortese). Internamente al bacino portuale ci sono varie banchine (Fiume, Tripoli, Bengasi, Papandrea e Buccarelli) destinate sia alle operazioni commerciali, militari che al diporto. Dalla radice della banchina Generale Malta verso la banchina Fiume ci sono vari pontili galleggianti destinati alle imbarcazioni da diporto.

Pericoli: circa 1 M a Nord del porto esiste un semaforo della linea ferroviaria che mostra una luce fissa bianca o verde o arancione, a seconda dei casi, che può essere confusa con i fanali del porto.

Orario di accesso: continuo.

Accesso: imboccare l'ingresso del porto quando si avranno le luci dei fari chiare nella definizione rossa e verde;

Fari e fanali: 2697 (E 1757) - faro a lampi bianchi con settore verde, periodo 5 sec., portata 15 M nel settore bianco e 12 M in quello verde, sulla testata del molo foraneo (settore verde da 230° a 068° e settore bianco da 068° a 230°); 2698 (E 1758) - fanale a lampi rossi, periodo 5 sec., portata 8 M, sulla testata del molo di sottoflutto.

Fondo marino: sabbioso.

Fondali: in banchina da 1 a 7 m.

Radio: Vhf canale 16.

Posti barca: 576 circa.

Lunghezza massima: 55 m c/o i pontili turistici.

Divieti: di intralcio alla navigazione di navi commerciali in entrata/uscita dal porto; velocità massima 3 nodi.

Venti: venti del III e IV quadrante producono forte risacca.

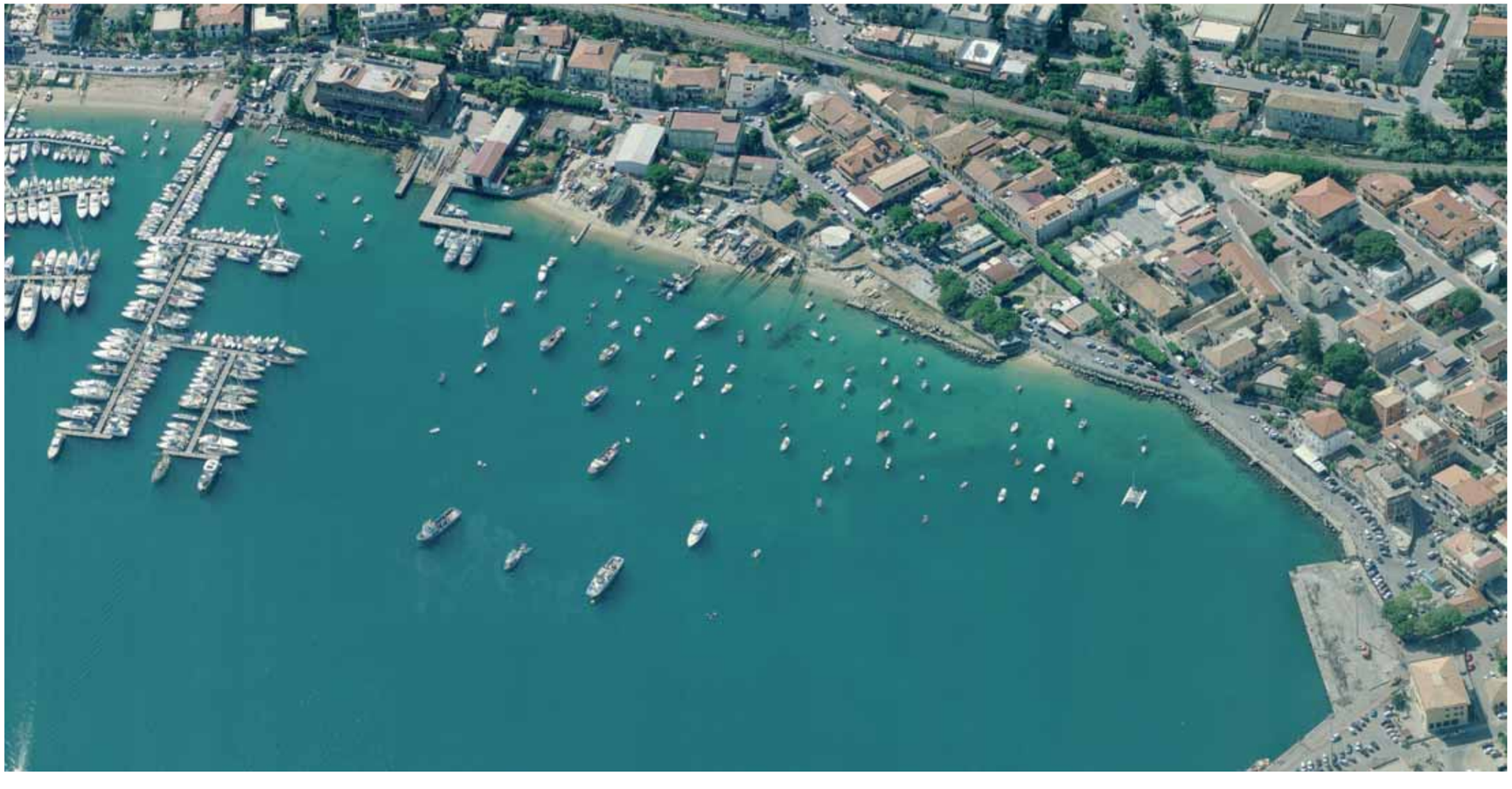
Traversia: NW.

Aree riservate al diporto
Pontile "Da Carmelo" (m 200) in concessione al Sig. Carmelo Ranieri; pontile "Stella del Sud" (m 168, fondali da 1 a 6 m) in concessione alla Sig.ra Angela Marcellino; pontile "Orchidea Blu" gestito dal sig. A. Santamaria. Ormeggio, gestito dalla Capitaneria di Porto, sulla banchina Generale Malta per m 282, banchina Pola per m 100, banchina Tripoli per m 83, banchina Bengasi per m 320 e banchina Fiume per m 82: questi ormeggi sono destinati a unità da diporto e da pesca quando non sono previsti arrivi di navi mercantili.

Servizi e attrezzature
Distributore di benzina e gasolio sulla banchina Generale Malta (estate h. 24; inverno h. 07/17,30) - prese acqua ed energia elettrica - illuminazione banchine - scalo d'alaggio fino a 30 t - gru mobile fino a 41 t - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - rimessaggio all'aperto/coperto - riparazione scafi tutti i tipi - guardianaggio - pilotaggio - sommozzatori - ormeggiatori - servizi antincendio - ritiro rifiuti - servizi igienici e docce - servizio meteo - rifornimento alimentare - cabina telefonica.

NOTE:
Necessita di interventi di riqualificazione e potenziamento Si attende la definizione della progettualità per il molo di protezione e per il ripristino della quota dei fondali, nonché per gli insediamenti produttivi posti all'interno dei porti 8come da progetti al vaglio del Ministero infrastrutture e trasporti);

Previsto intervento di Riqualificazione urbana del quartiere Pennello e sistemazione del waterfront *(fonte: PISU)*



TROPEA

Tipologia:
Porto Turistico

Descrizione
Il porto di Tropea è costituito da un molo di sopraflutto di 500 m con direzione NE e da una diga di sottoflutto di 210 m con direzione Nord. Sul lato interno del molo di sottoflutto ci sono 3 pontili, mentre sul molo di sopraflutto sono stati installati 6 pontili galleggianti. Presso la banchina commerciale esiste un tratto di banchina destinata al transito M/n passeggeri ed emergenza.

Orario di accesso: continuo

Accesso: contattare la direzione portuale sul canale 09 vhf; prestare attenzione alle motonavi passeggeri in transito soprattutto in prossimità dei pontili galleggianti posti sul molo foraneo di sopraflutto.

Fari e fanali: 2700 (E 1760) - fanale a luce fissa verde, 2 vert., portata 4 M, sulla testata del molo di sopraflutto; fanale a luce fissa rossa sul molo di sottoflutto.

Fondo marino: sabbioso.

Fondali: in banchina da m 2,5 a m 4/5.

Radio: vhf canale 09.

Posti barca: 513.

Lunghezza massima: 50 m.

Divieti: all'interno del porto è vietato dar fondo alle ancore (salvo casi di condizioni meteo avverse); velocità massima 3 nodi.

Venti: grecale e venti da Ponente tra SW (in estate) e NW (in inverno).

Traversia: NE

Ridosso: S-SE

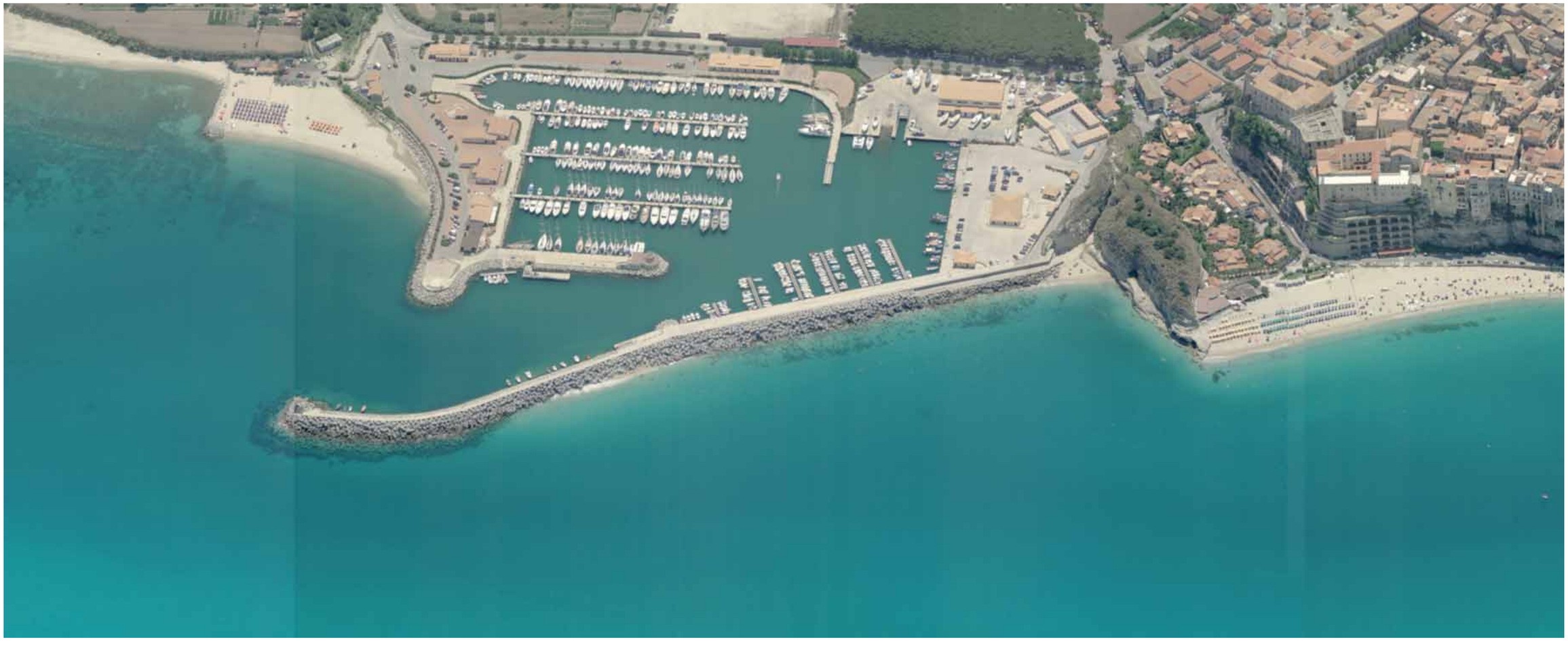
Rade sicure più vicine: porto di Vibo Marina a 11,8 M e Gioia Tauro.

Esperto Locale: Porto di Tropea S.p.a., Ufficio Locale Marittimo Guardia Costiera di Tropea nella persona del Comandante Pino Colloca.

Aree riservate al diporto
La Società porto di Tropea gestisce parte del molo sopraflutto. La banchina commerciale utilizzata per l'ormeggio di navi per passeggeri, e dei pescherecci, viene gestita direttamente dal ministero dei Trasporti e quindi dalla Capitaneria di Porto oltre al lato interno del primo pontile galleggiante a partire dalla radice del molo sopraflutto. Le unità da diporto possono ormeggiare nella parte nord del porto costituita dal molo di sottoflutto e i pontili, mentre quelle in transito possono ormeggiare in prossimità del molo di sopraflutto. La disciplina e l'utilizzo della struttura è regolato dal regolamento annesso all'ordinanza 25/07 del 02/08/2007 della Capitaneria di Porto di Vibo Marina.

Servizi e attrezzature
Distributore di benzina e gasolio (08.00 -20.00) - prese per acqua ed energia elettrica - illuminazione banchine - scivolo- scalo d'alaggio - gru mobile fino a 10 t - travel lift da 50 t - riparazioni motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazioni scafi in legno e vtr - guardianaggio - ormeggiatori - sommozzatori - servizi antincendio - ritiro rifiuti - servizio meteo - internet point - servizi igienici e docce - parcheggio auto.

NOTE:
Interventi di potenziamento e adattamento.



GIOIA TAURO

Tipologia:
Porto Industriale / Commerciale

Descrizione

Il porto di Gioia Tauro assolve, da leader, al ruolo di infrastruttura dedicata al transhipment di contenitori e di auto. Il porto, compreso tra i centri di Gioia Tauro e S.Ferdinando, fu progettato negli anni '60 come porto industriale, a servizio del mai realizzato V Centro Siderurgico Italiano. I lavori di costruzione ebbero inizio nella prima metà degli anni '70 e furono interrotti all'inizio degli anni '80 a causa della crisi nazionale del comparto siderurgico.

Lo scalo subì quindi una riconversione funzionale da porto industriale a polifunzionale.

Nel 1992 il porto venne completato, almeno nelle opere marittime, e nel 1993 il Ministero dei Trasporti approvò il progetto, presentato dal Gruppo Contship, per la realizzazione nel porto di un grande terminal container dedicato principalmente al *transhipment,* al servizio dei traffici unitizzati e delle rotte pendolari tra le diverse sponde continentali. Il porto divenne operativo nel 1995 e la sua attività si sviluppò a ritmo elevato, assegnando allo scalo, in breve tempo, il ruolo leader nel Mediterraneo nel settore del transhipment che ancora oggi lo contraddistingue. Dai 16.034 TEUs movimentati nel 1995, si è rapidamente passati all'oltre mezzo milione di TEUs nell'anno successivo e poi ai 1.448.531 TEUs del 1997, per superare i due milioni nel 1998, sino agli oltre 3.000.000 dell'anno scorso.

Il porto di Gioia Tauro deve la sua classificazione e la successiva istituzione dell'Autorità Portuale al raggiungimento dei volume di traffico richiesti dalla legge (contenitori movimentati in numero maggiore di 200.000 TEUs),.

Il maggior punto di forza del porto di Gioia Tauro è la sua localizzazione baricentrica rispetto alle rotte intercontinentali che solcano il bacino del Mediterraneo da un estremo all'altro, da Suez a Gibilterra.

Ulteriori elementi strategici del porto sono:

- un'idonea dotazione infrastrutturale e ottime caratteristiche fisiche (fondali profondi, banchine rettilinee, ampi piazzali di stoccaggio a ridosso delle banchine, ecc.) che gli permettono di accogliere le navi transoceaniche in transito nel Mediterraneo e collegare lo scalo attraverso una fitta rete feeder a più di 50 porti mediterranei;

- la sua collocazione sul territorio continentale, che gli consente un collegamento diretto con la rete infrastrutturale terrestre europea.

Il porto si trova a Nord del paese e si sviluppa nell'entroterra fino al paese di San Ferdinando. L'imboccatura è protetta da due moli convergenti lunghi rispettivamente 1.100 m (molo Nord) e 350 m (molo Sud). Il porto è costituito dal bacino di espansione sud, dalla darsena servizi, dal canale e dal bacino di evoluzione nord.

Il porto presenta una configurazione a canale; ad esso si accede attraverso un'imboccatura larga circa 200 m, alla quale segue un bacino di evoluzione del diametro di 750 m. Il canale portuale si sviluppa in direzione nord per circa 3 km; esso ha larghezza minima di 200 m, in fase di ampliamento a 250 m nel tratto iniziale. All'estremo nord del canale si trova un secondo bacino di evoluzione del diametro di 500 m. Il porto dispone di ampie banchine che prospettano su fondali profondi da -12,5 m a -16 m; è inoltre presente una banchina alti fondali con fondali fino a -18 m. I piazzali portuali hanno una superficie complessiva di circa 1.800.000 mq. A sud è ubicata una darsenetta destinata all'ormeggio delle imbarcazioni adibite ai servizi portuali e ad attività di pesca e diporto, dotata di banchine della lunghezza di 243 m.

La principale area operativa del porto è attualmente costituita dal *terminal container* in concessione alla M.C.T. (Medcenter Container Terminal, società del Gruppo Contship) che si sviluppa lungo il lato nord del canale, fruendo di circa 3.400 m di banchine e di 1.485.000 mq di piazzali per lo stoccaggio e movimentazione dei contenitori e per le annesse lavorazioni. Il terminal è dotato di 18 caricatori di container da banchina del tipo postpanamax e 4 del tipo superpostpanamax, nonché di congruo numero di gru mobili e mezzi minori.

I piazzali adiacenti il bacino di evoluzione nord ospitano invece un *terminal auto* (gestito dalla società BLGAutomobile Logistics Italia), con una superficie di piazzali di circa 240.000 mq e banchine di accosto di 384 m.

Nella zona di ponente del porto sono inoltre presenti un silos per lo stoccaggio temporaneo di cemento, due cantieri per la costruzione a terra di unità da diporto e piccole riparazioni navali, nonché un'area di circa 7.600 mq destinata alla movimentazione di rinfuse solide. Lungo il lato di ponente del porto sono altresì ricavati tre punti di accosto per unità Ro-Ro, finalizzati a favorire le operazioni di imbarco/sbarco orizzontale di veicoli stradali.

L'accessibilità viaria all'area portuale è garantita dall'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria (collegata al porto tramite un raccordo tangenziale) e dalla strada statale SS 18. Il porto è inoltre connesso alla rete ferroviaria nazionale mediante la linea GioiaTauro-Rosarno, ad unico binario ed elettrificata; in realtà, la linea presenta un doppio binario, ma soltanto uno è operativo, poiché sull'altro binario manca il tratto terminale necessario per il collegamento con la stazione di Rosarno. settimanali destinati agli scali intermodali di Nola (Napoli), Bari, Frosinone, Padova, Melzo (Milano), Bologna e La Spezia.

Orario di accesso: continuo.

Accesso: le navi in entrata e uscita dal porto devono navigare all'interno della zona di mare delimitata dalle congiungenti i seguenti punti: (A) Lat. 38°26'42"N Long. 015°53'30"E (fanale rosso di ingresso al porto) - (B) Lat. 38°28'04"N Long. 015°51'48"E - (C) Lat. 38°26'30"N Long. 015°50'56"E - (D) Lat. 38°26'30"N Long. 015°53'24"E (fanale verde di ingresso al porto); in tale zona è vietata la sosta, l'ancoraggio, la pesca e ogni altra attività marittima che possa arrecare intralcio alla navigazione. Richiedere l'autorizzazione alla Capitaneria di Porto di Gioia Tauro per l'ingresso in porto.

Fari e fanali: 2709 (E 1763) - (Racon) fanale a lampi rossi, periodo 4 sec., portata 8 M, sull'estremità del molo Nord; 2710 (E 1763.2) - fanale a lampi verdi, periodo 4 sec., portata 8 M, sull'estremità del molo Sud; 2710.2 (E 1763.3) - fanale a lampi verdi, grp. 2, periodo 6 sec. portata 4 M a dritta entrando nella darsena servizi; 2710.4 (E 1763.4) - fanale a lampi rossi, grp. 2, periodo 6 sec. portata 4 M a sinistra entrando nella darsena servizi; 2710.6 (E 1763.5) - fanale a lampi verdi, periodo 3 sec. portata 4 M a dritta entrando nella darsena operativa (oscurato verso l'esterno del porto); 2710.8 (E 1763.6) - fanale a lampi rossi, periodo 3 sec. portata 4 M a sinistra entrando nella darsena operativa; sono stati installati 3 segnalamenti P.E.I. con luci a 3 settori di cui 1 per ingresso in porto e 2 per navigazione nel canale operativo.

Fondo marino: sabbioso.

Fondali: darsena servizi da 4 a 6 m; in porto da 12,5 a 18 m.

Radio: Vhf canale 16 (ascolto h. 24) - canale 12 (piloti h. 24).

Posti barca: 120 di cui 1 per il transito.

Lunghezza massima: 20 m nella darsena servizi.

Divieti: nella zona antistante l'imboccatura è vietata la sosta, l'ancoraggio, la pesca e ogni altra attività marittima che possa arrecare intralcio alla navigazione.

Venti: in primavera meridionali, in estate il grecale, in autunno ponente e in inverno il libeccio.

Traversia: ponente.

Rade sicure più vicine: Rada Paradiso, Messina.

Esperto locale: Corporazione Piloti dello Stretto stazione di Gioia Tauro.

Aree riservate al diporto

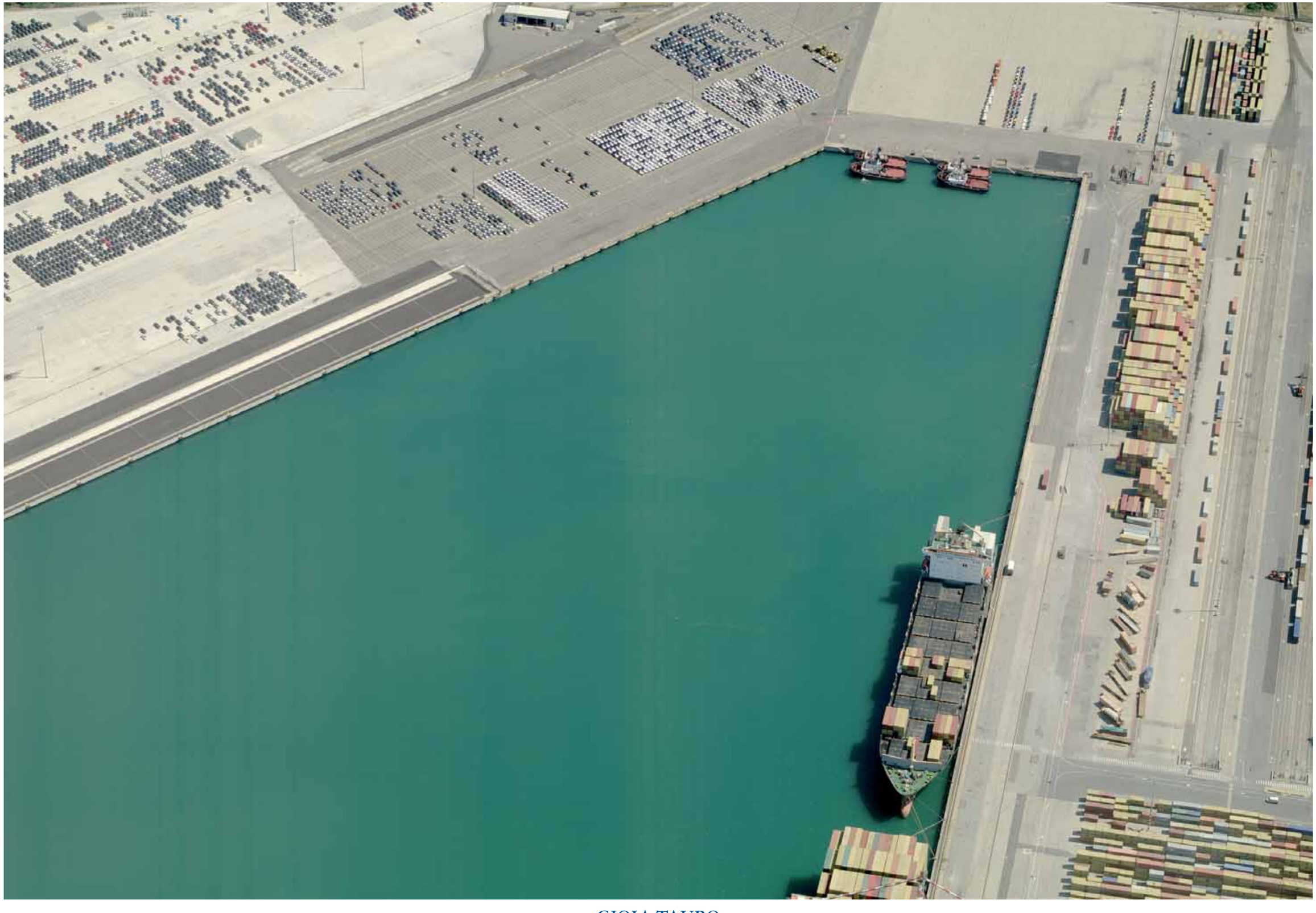
Nella darsena servizi sono presenti due pontili galleggianti gestiti da due associazioni private ("Amici del Mare" e "Veliero" con 80 posti barca riservati ai soci) oltre ad un tratto di banchina destinata al diporto con circa 30 posti.

Servizi e attrezzature

Distributore di gasolio S.I.F. in banchina (h. 24); rifornimento carburante tramite autobotte previa autorizzazione dall'Autorità Marittima - illuminazione banchine - scalo di alaggio (solo periodo estivo) - gru mobile da 5 a 50 t - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazione scafi in legno, vtr ed acciaio - riparazione vele - guardianaggio - pilotaggio - ormeggiatori - sommozzatori - servizi antincendio - ritiro rifiuti - servizio meteo (Autorità Marittima) - rifornimento alimentare - parcheggio auto - cabina telefonica.

NOTE:

Interventi da parte dell'Autorità portuale. Sottoscritto APQ



GIOIA TAURO

PALMI – TAUREANA

Tipologia:
Porto Turistico/peschereccio

Descrizione
Il porto di Taureana di Palmi è ubicato nella zona Ovest della città. Al momento, le opere portuali esistenti, sono il molo di sopraflutto realizzato in prosecuzione del braccio di molo già esistente, per una lunghezza complessiva di 298 m orientato parallelamente alle isobate e alla linea di costa; il molo di sottoflutto lungo 235 m circa che ha un andamento nel primo tratto ortogonale alla costa per poi svilupparsi parallelamente alle isobate in direzione Sud-Nord, curvando nel tratto terminale in direzione SudEst-NordOvest. Lo specchio acqueo interno portuale è di circa 40.000 mq con fondali differenti: ha un pescaggio di 5 m all'imboccatura e lungo i banchinamenti del molo di sopraflutto e di 3,5 m nel tratto dedicato all'alaggio e varo delle imbarcazioni (darsena e scivolo) e lungo le rimanenti banchine per poi digradare fino allo zero in corrispondenza dell'arenile non ancora banchinato. Sono previsti lavori di ampliamento. Destinato a ricovero natanti ed imbarcazioni da pesca.

Pericoli: recinzione perimetrale in parte divelta, mancanza di cancelli ai due varchi principali, mancanza di arredi portuali (catenaria, paraspigoli e parabordi, impianto antincendio), banchina di riva da realizzare.

Orario di accesso: continuo.

Accesso: navigare a lento moto con velocità inferiore a 5 nodi e prestare massima attenzione alle unità in manovra.

Fari e fanali: fanale a lampi rossi, periodo 3 sec., portata 5M sulla testata del molo di sopraflutto; fanale a lampi verdi, periodo 3 sec., portata 5M sulla testata del molo di sottoflutto; fanale a luce rossa, portata 4M sulla testata del pennello molo di sottoflutto.

Fondo marino: sabbioso.

Fondali: in banchina da 3,5 a 5 m.

Posti barca: 200.

Divieti: prendere visione dell'Ord. n°08/2009 articolo 6.

Venti: IV quadrante

Rade sicure più vicine: Porto di Gioia Tauro.

Aree riservate al diporto
non disponibile

Servizi e attrezzature
non disponibile

NOTE:
Necessita di collaudo definitivo e di completamento degli ormeggi. Il PTCP ne prevede il ripristino e il completamento dei lavori. L'Autorità portuale ha destinato importanti finanziamenti che ammontano a 2 milioni e 170 mila euro, immediatamente spendibili. Finanzieranno 2 interventi programmati per la messa in atto di opere di completamento, ritenute necessarie all'ottimale funzionamento dello scalo turistico.

BAGNARA CALABRA

Tipologia:
Porto /Turistico/peschereccio

Descrizione
Il porticciolo di Bagnara Calabra è protetto da un molo di sopraflutto di 300 m, orientato per nord, e dal molo di sottoflutto lungo 50 m entrambi banchinati internamente.

Orario di accesso: continuo.

Accesso: contattare prima dell'arrivo in porto, tramite vhf canale 16, l'Ufficio Locale Marittimo.

Fari e fanali: 2711 (E 1763.7) - fanale a lampi verdi periodo 3 sec., portata 5 M sulla testata del molo di sopraflutto; 2711.2 (E 1763.8) - fanale a lampi rossi periodo 3 sec., portata 5 M sull'estremità del molo di sottoflutto.

Fondo marino: sabbioso.

Fondali: in banchina da 5 a 15 m.

Radio: Vhf canale 16 - 11 (h. 07/13).

Venti: ponente e maestrale.

Traversia: levante, scirocco.

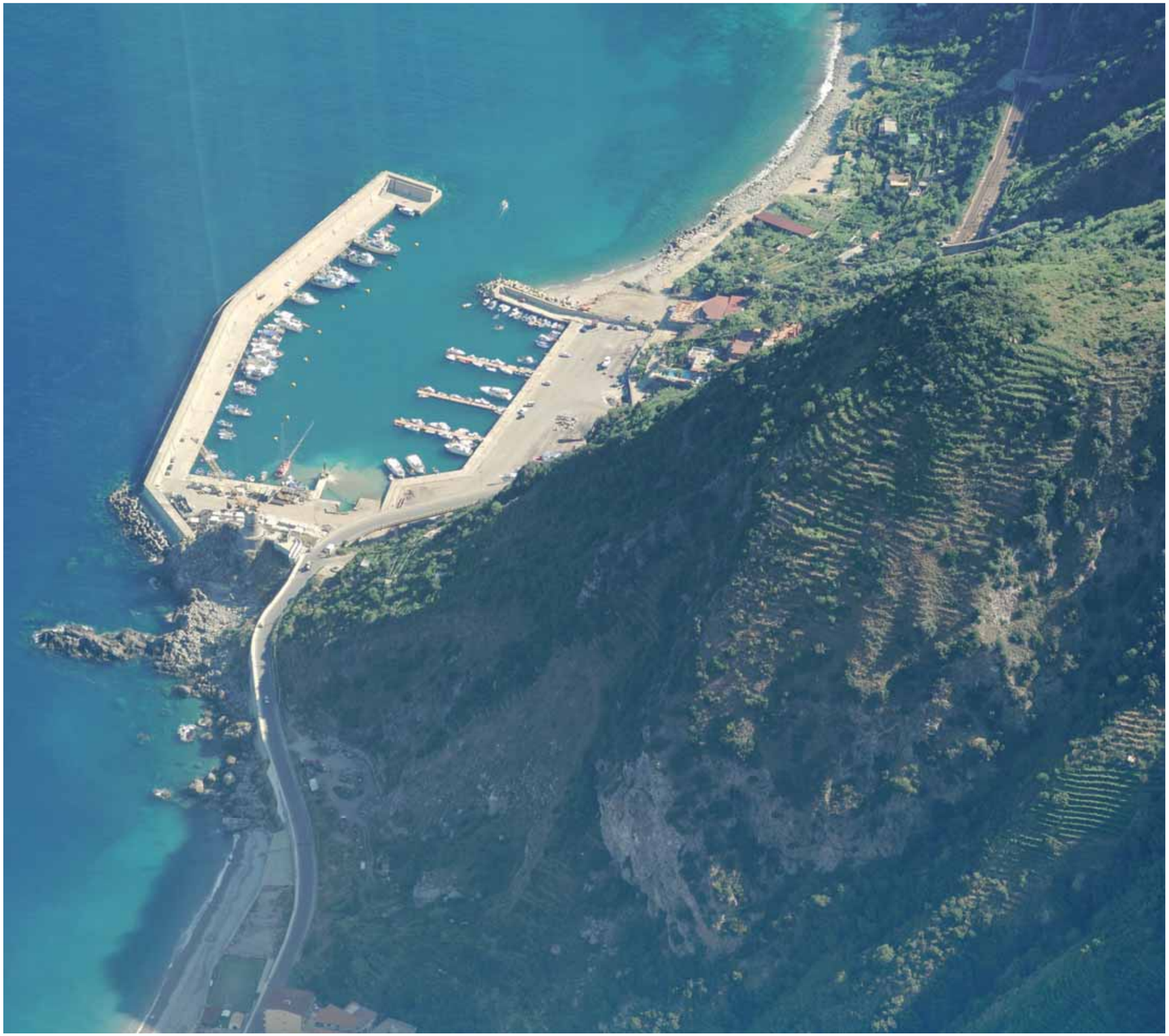
Rade sicure più vicine: Scilla

Aree riservate al diporto
Le unità da diporto possono ormeggiare in prossimità del molo di sottoflutto (48 m), della banchina SE (150 m), della banchina S (32 m), della banchina di SW (72 m) e in prossimità del molo di sopraflutto (300 m).

Servizi e attrezzature
Bunkeraggio (prodotti classe "C") tramite autobotte previa autorizzazione dell'Autorità Marittima - scivolo - scalo di alaggio - rifornimento alimentare - cabina telefonica.

NOTE:
Necessita di interventi di riqualificazione e ammodernamento.

La disponibilità per la nautica di diporto è circa 60 posti barca su 150 totali; con la proposta MIT di completamento, messa in sicurezza e ampliamento del porto, consegnata al comune nel 2006, si arriverebbe a circa 240 posti barca totali.



SCILLA

Tipologia:
Pontile

Descrizione
Il porto di Scilla, è formato da un molo ad "L" con direzione NE/SE banchinato internamente e da una banchina con uno scivolo. Lungo le banchine vi sono bitte da ormeggio.

Pericoli: scogli affioranti, correnti marine di forte intensità. Porre attenzione in entrata in porto con venti di libeccio.

Orario di accesso: continuo.

Fari e fanali: 2712 (E 1766) - faro a lampi bianchi, periodo 5 sec., portata 22 M, sul castello; fanale a luce fissa verde, portata 3 M sulla testata del moletto.

Fondo marino: roccioso.

Fondali: in banchina da 2 a 8 m.

Radio: Vhf canale 16 (08,00-20,00).

Posti barca: 100 (campo boe).

Lunghezza massima: fino a 10 m (campo boe).

Divieti: di balneazione, pesca e scarico sentine.

Venti: ponente e maestrale.

Traversia: ponente-maestro e ponente-libeccio rendono pericolosa l'entrata in porto.

Esperto Locale: Sig. Arena responsabile operativo.

Aree riservate al diporto
Sono stati posizionati n. 2 campi boe ecologici (realizzati tramite catenarie posizionate senza corpi morti legate ai sassi e agli scogli naturali esistenti sul fondo) gestiti dalla Boat Service di G. Arena; il servizio comprende l'ormeggio della barca, la guardiania 24/24, il traghetto di andata e ritorno a bordo. La gestione è convenzionata con i cantieri per il rimessaggio invernale e la manutenzione, per cui è possibile lasciare la barca in affidamento annuale, anche se il campo boe funziona solo dal 1 maggio al 30 settembre. Banchina Ruffo di Calabria adibita a diporto nautico, banchina Scoglio di Ulisse adibita ad imbarcazioni da pesca. Il molo foraneo è adibito ad uso commerciale e per le imbarcazioni e mezzi di polizia.

Servizi e attrezzature
Distributore di benzina in banchina - fontanelle - illuminazione banchine - scivolo - scalo di alaggio - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazione scafi in legno - alimentare in città - cabina telefonica.

LAVORI
Urgenti lavori di ampliamento, riqualificazione e prolungamento del molo foraneo.
E' stato presentato un progetto preliminare che prevede la realizzazione di un nuovo porto turistico con 453 posti barca totali di cui 90 a terra.

VILLA SAN GIOVANNI

Tipologia:
Porto Industriale / Commerciale

Descrizione

Il Porto di Villa San Giovanni rappresenta il principale nodo di collegamento marittimo tra la Calabria e la Sicilia, consentendo l'attracco delle navi traghetto operative nello Stretto di Messina per il trasporto di persone, veicoli gommati (commerciali e non) e convogli ferroviari. La struttura portuale è strettamente connessa a quella ferroviaria, così che dalle invasature si può accedere direttamente alla stazione dei treni.

Il servizio di traghettamento è svolto da Bluvia, divisione di navigazione della società R.F.I. (Rete Ferroviaria Italiana) e da privati (società Caronte & Tourist). La società Bluvia utilizza 4 invasature; 3 di queste, dotate di binari per l'imbarco dei convogli ferroviari (passeggeri o merci), sono riservate all'attracco dei traghetti monodirezionali, adibiti al trasporto dei veicoli ferroviari e delle autovetture; l'altra invasatura è attrezzata per l'imbarco/sbarco di veicoli gommati pesanti su traghetti bidirezionali. La società Caronte & Tourist traghetta invece soltanto veicoli gommati (commerciali e non), utilizzando altre 4 invasature.

Il porto sarà interessato a breve anche da un servizio di metropolitana del mare finalizzato al trasporto marittimo veloce di passeggeri tra le città di Messina, Reggio Calabria e Villa S.Giovanni; il servizio è stato affidato nel dicembre 2008 al Consorzio Metromare dello Stretto, costituito dalle società R.F.I. e Ustica Lines.

Essendo il porto localizzato in pieno centro urbano, il traffico stradale da esso originato costituisce un carico molto gravoso per la rete viaria di Villa San Giovanni, causando problemi di congestione e di inquinamento atmosferico ed acustico. La situazione è ulteriormente aggravata dalla presenza di alcune strozzature della rete stradale di adduzione al porto (sottopasso ferroviario), dalla mancanza di adeguate aree di parcheggio a servizio del porto e dall'assenza di percorsi alternativi che permettano di evitare il centro urbano.

Il porto di Villa S. Giovanni è protetto da un molo rettilineo banchinato alla cui radice si trovano le invasature riservate ai traghetti.

Orario di accesso: continuo

Accesso: le navi in uscita hanno la precedenza su quelle in entrata, inoltre devono mantenersi ad almeno 60 m dalla testata e dal lato interno del molo foraneo.

Fari e fanali: 2720 (E 1770) - faro a lampi rossi, grp. 3, periodo 15 sec., portata 15 M su Punta Pezzo (visibile da 010° a 246° - eccezionalmente il faro emette una luce gialla, portata 18 M per interdire la navigazione nello stretto); 2724 (E 1772) - fanale a lampi verdi, periodo 3 sec., portata 8 M, sulla testata del molo di ponente; 2725 (E 1774.2) - fanale a luce fissa verde e rossa, 2 vert., portata 3 M sull'estremità del pennello centrale; 2725.2 (E 1774) - fanale a luce fissa rossa verde e rossa, 3 vert., portata 4 M sull'estremità del pennello di ponente; 2725.4 (E 1772.5) - fanale a luce fissa verde, portata 3 M sul molo di ponente; 2726 (E 1773) - fanale a lampi rossi, periodo 3 sec., portata 7 M, sulla testata del molo di sottoflutto; 2726.2 (E 1773.2) - fanale a luce fissa verde, 2 verticali, portata 4 M, sulla testata del moletto; 2726.4 (E 1773.6) - fanale a luce fissa rossa, 3 verticali, portata 4 M, sulla testata del Molo "Tourist Ferry Boat".

Fondo marino: sabbia

Fondali: in banchina da 3,50 a 5,0 m.

Radio: Vhf canale 16 (h. 08/20).

Divieti: velocità massima 5 nodi.

Venti: IV quadrante.

Traversia: maestrale.

Rade sicure più vicine: rada di Cannitello con vento da E e rada a Sud del porto (rada Bolano con venti da NE-E)

Aree riservate al diporto

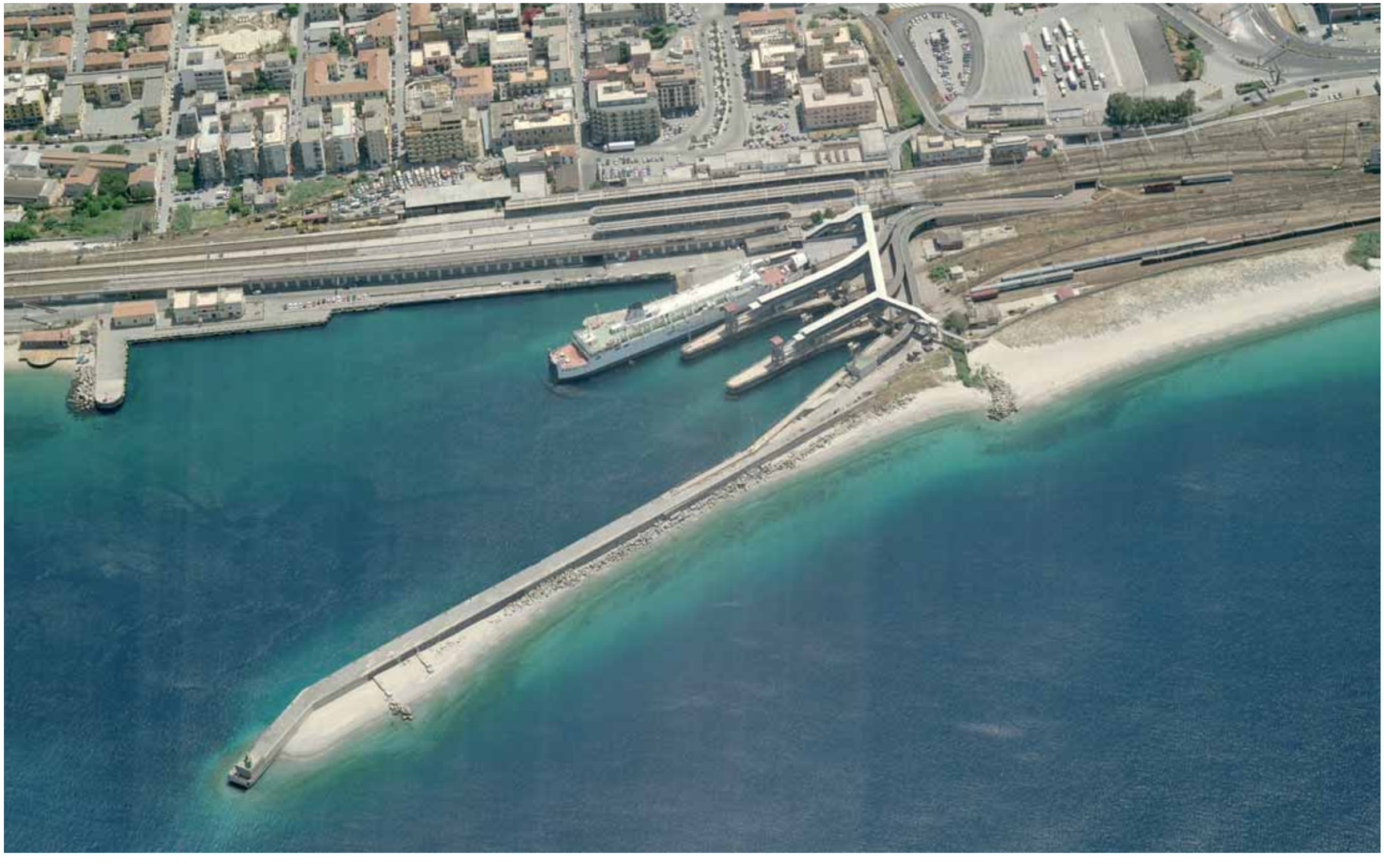
Attracco libero alla banchina di levante per 100 m; pontile Sud in concessione alla soc. Tourist Ferry Boat.

Servizi e attrezzature

Rimessaggio all'aperto/coperto - riparazioni motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - cabina telefonica - riparazioni scafi in legno e vtr - ormeggiatori - pilotaggio.

NOTE:

I lavori al molo Croce Rossa per realizzazione darsena turistica, attualmente risultano sospesi.
Necessita di adeguamento e ristrutturazione.



REGGIO CALABRIA

Tipologia:
Porto Industriale / Commerciale

Descrizione
Il porto di Reggio Calabria costituisce, insieme a quello di Villa S.Giovanni, un importante nodo marittimo per i collegamenti con la Sicilia, garantendo servizi di linea con Messina e le isole Eolie.
Lungo la direttrice Reggio Calabria-Messina il traffico passeggeri è svolto essenzialmente da mezzi veloci Bluvia (R.F.I.), mentre il trasporto di veicoli gommati commerciali è garantito da traghetti privati della società Meridiano Lines. I collegamenti con le isole Eolie, destinati soltanto al traffico passeggeri, sono svolti mediante linee private di aliscafi della società Ustica Lines.
Il porto sarà interessato a breve da un servizio di metropolitana del mare per il trasporto veloce di passeggeri tra le città dello Stretto (Messina, Reggio Calabria e Villa S.Giovanni), affidato al Consorzio Metromare dello Stretto, costituito dalle società R.F.I. e Ustica Lines.
Nel porto reggino sono inoltre attivi collegamenti bisettimanali con l'isola di Malta, svolti dalla società Ma.Re.Si. Shipping mediante traghetti adibiti al trasporto di persone e veicoli gommati (commerciali e non).
Il porto di Reggio Calabria non ha soltanto funzione di servizio passeggeri e commerciale, ma anche funzione diportistica; nell'area portuale è infatti presenti una darsena turistica riservata al diporto, con 48 posti barca.
L'area portuale è dotata di collegamenti diretti con la rete stradale ed autostradale (svincolo diretto con l'autostrada A3) e presenta, al suo interno, un terminal ferroviario non più operativo.
Il porto di Reggio Calabria è costituito da un bacino artificiale protetto a ponente da un molo con direzione N-S completamente banchinato. Nella zona NE dell'imboccatura vi è una darsena turistica riservata al diporto.

Orario di accesso: continuo.

Accesso: la manovra di entrata ed uscita dal porto deve essere eseguita tenendo conto dell'eventuale corrente, delle navi FF. SS. e degli aliscafi in servizio sulla linea Messina-Reggio Calabria e viceversa.

Fari e fanali: 2728 (E 1776) - fanale isofase a luce verde, periodo 2 sec., portata 8 M, sulla testata del molo a dritta entrando; 2732 (E 1777) - fanale isofase a luce rossa, periodo 2 sec., portata 8 M, sulla testata del molo di sottoflutto.

Fondo marino: fangoso

Fondali: in banchina da 4 a 7 m.

Radio: Vhf canale 16 - 11 (servizio continuo).

Posti barca: 47 + 10 riservati al transito.

Lunghezza massima: 13 m e oltre.

Venti: tramontana, maestro (creano risacca alle banchine Margottini, Levante e nella Darsena).

Ridosso: scirocco e libeccio.

Rade sicure più vicine: rada di Pentimele a Nord del porto e rada del Giunchi a Sud.

Aree riservate al diporto
I diportisti trovano posto nella darsena in concessione alla Compagnia Portuale "Tommaso Gulli" (ex LNI Reggio Calabria).

Servizi e attrezzature
Distributore di benzina e gasolio in banchina di levante (h. 06/21) - prese acqua ed energia elettrica - illuminazione banchine - gru da 5 a 50 t - riparazione motori - riparazioni elettriche - guardianaggio - ormeggiatori - servizio antincendio - ritiro rifiuti - servizio meteo - docce - cabina telefonica.

NOTE:
Necessita di interventi di potenziamento e riqualificazione in chiave turistica.
Il Piano Strategico di Reggio Calabria prevede la realizzazione darsena turistica per 500 posti barca in rada Pentimele con strutture ricettive, commerciali e servizi cantieristici.
Si ritiene possano ulteriormente implementarsi le attività a carattere turistico, compresa la nautica da diporto e l'attività crocieristica leggera, attraverso una progettualità da svilupparsi d'intesa con l'Amministrazione comunale, interessata ad una integrazione di parte dell'ambito portuale con il resto della città. Il comune di Reggio Calabria ha accolto la proposta ed è in corso di attivazione apposito tavolo tecnico allargato anche alle categorie produttive.

SALINE JONICHE

Tipologia:
Porto Commerciale

Descrizione
Il porto di Saline Joniche è protetto da un molo di sottoflutto lungo 400 m e da un molo di sopraflutto a due bracci di 750 m. Nel porto si trova inoltre un bacino di evoluzione e una darsena con un pontile.
Il porto non è operativo da 5 anni (2002) per insabbiamento all'imboccatura e crollo parziale delle opere foranee.

Pericoli: dal 12/12/2003 in seguito ad una mareggiata che ha causato il crollo per una lunghezza di m 100 nella parte centrale del molo di sopraflutto e per il successivo e completo insabbiamento dell'imboccatura il porto è inattivo, non illuminato e i fanali di ingresso non funzionano.

Accesso: consentito solo per emergenza, avaria o condimeteo avverse, previa autorizzazione della locale Autorità Marittima.

Fari e fanali: 3382 (E 1780.8) - fanale a lampi gialli, periodo 3 sec., portata 3 M, segnala una presa d'acqua marina; 3382.5 (E 1781) - fanale a luce fissa rossa, 2 vert., portata 3 M, sul pontile n. 2; 3383 (E 1780.5) - fanale a lampi verdi, periodo 4 sec., portata 4 M, sulla testata del molo di sopraflutto; 3383.2 (E 1780.6) - fanale a lampi rossi, periodo 4 sec. portata 4 M, sul molo di sottoflutto; 3383.4 (E 1780.7) - fanale a luce fissa verde e rossa, 2 vert., portata 1 M, in testata al pontile interno.

Fondo marino: ghiaioso.

Fondali: in porto massimo 2,5 m.

Radio: vhf canale 16 (ascolto diurno)

Divieti: con Ordinanza n°57/05 del 07/09/2005 di Compamare Reggio Calabria è vietato l'accesso, il transito e la sosta di persone e veicoli non autorizzati nell'ambito portuale.

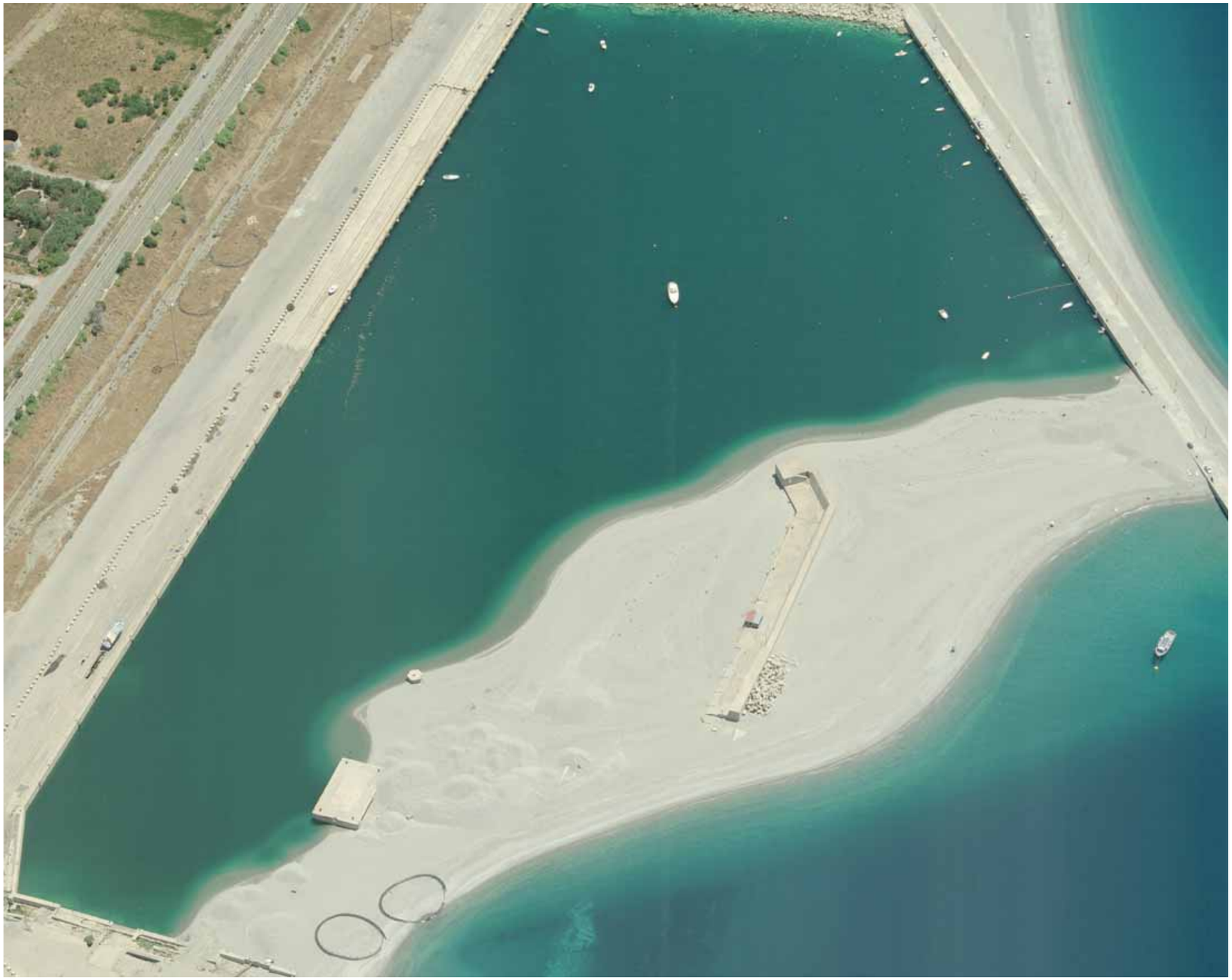
Venti: mezzogiorno, scirocco e libeccio

Rade sicure più vicine: Capo Riace, Capo d'Armi.

Aree riservate al diporto
E' consigliato non lasciare incustodito il natante, in seguito a numerosi episodi di furto a bordo, mancando un idoneo servizio di guardiania. Di notte non vi è illuminazione.

Servizi e attrezzature
Rifornimento carburante più vicino a 2 Km raggiungibile solo tramite mezzo privato - scivolo.

NOTE:
Necessita di importanti interventi generali di ristrutturazione, ricostruzione e riqualificazione.
E' stato recentemente Finanziato il miglioramento logistico e funzionale del porto di Saline Joniche (1.200.000 euro) Il porto non è operativo dal 2002 ed è inagibile per insabbiamento all'imboccatura. Nella conformazione originaria la disponibilità era di circa 50 posti barca.



ROCCELLA IONICA

Tipologia:
Porto Turistico/peschereccio

Descrizione
Il porto si trova subito a nord-est del paese ed è a carattere turistico-peschereccio: è protetto da due moli che orientano l'imboccatura ad ovest ed è composto da moli interni, darsene banchinate e scalo d'alaggio.

Pericoli: porre attenzione a possibili insabbiamenti in prossimità del faro verde; sebbene ogni anno vengano effettuati lavori di dragaggio si consiglia di contattare il canale 16 prima di entrare in porto. In caso di condizioni meteo avverse (mare superiore a forza 3) è sconsigliato l'ingresso e l'uscita a tutte le unità.

Orario di accesso: continuo.

Accesso: prima di entrare avvisare l'Ufficio Circondariale Marittimo di Roccella (Vhf canale 16). Entrare con rotta parallela alla costa puntando il fanale rosso e in prossimità dell'imboccatura mantenersi al centro della stessa.

Fari e fanali: 3386 (E 2108.5) - fanale a lampi verdi periodo 3 sec., portata 5 M sul molo sopraflutto; 3386.4 (E 2108.6) - fanale a lampi rossi periodo 3 sec., portata 5 M, sul molo di sottoflutto; boa a lampi gialli, grp 5, periodo 20 sec., portata 3 M, esterna al porto, a 38°18',30N - 16°26',95E

Fondo marino: sabbioso.

Fondali: in ingresso 5 m; da 3 a 5 m in banchina.

Radio: vhf canale 16.

Posti barca: circa 447 di cui 39 per il transito.

Lunghezza massima: 44 m

Divieti: di balneazione, pesca e scarico rifiuti; è vietato inoltre posizionare gavitelli, boe o corpi morti; ancoraggio, sostare alla fonda, prove macchina in banchina, e navigazione interna in banchina, navigare a vela nel predetto ambito portuale.

Venti: III e IV quadrante: il porto è protetto da tutti i venti tranne che dal libeccio; a quest'ultimo vento è esposta l'imboccatura, dove, anche in considerazione della presenza dei bassi fondali, con condizioni di libeccio teso si crea una pericolosa risacca che comporta non poche difficoltà alle unità in transito.

Ridosso: III e IV quadrante.

Esperto Locale: Lega Navale Italiana (sig. Francesco Marcellino).

Aree riservate al diporto
L'approdo turistico comprende 16 categorie di pontili presenti nelle darsene 2 e 3 suddivisi in base alla lunghezza dell'unità che si deve ormeggiare. La darsena 1 è destinata al naviglio di Stato e ai pescherecci. Il porto delle Grazie di Roccella Jonica è gestito per intero dall'Autorità Marittima. Non esistono pontili a carattere precario, stagionale, non ufficiale.

Servizi e attrezzature
Rifornimento carburante tramite autobotte (chiedere autorizzazione all'Autorità Marittima - 07.00-19.00) - prese acqua ed energia elettrica - scivolo - scalo di alaggio - gru mobile fino a 30 t (a richiesta con ditta specializzata) - rimessaggio all'aperto - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazione scafi in legno, vtr e acciaio - riparazione vele - pilotaggio - ormeggiatori - sommozzatori - servizio meteo - servizi igienici e docce - rifornimento alimentare - rivendita ghiaccio - parcheggio auto - cabina telefonica.

NOTE:
Necessita di lavori di regolamentazione dei fondali e di modifica dell'imboccatura. Adattamento e messa in sicurezza delle banchina.

LE BOCCHE DI GALLIPARI

Tipologia:
Porto Turistico/peschereccio

Descrizione
Il porto sorge nel territorio di Badolato, nel cuore del Golfo di Squillace dispone di circa 300 posti barca dai 6 ai 16 m.

Fari e fanali: 2 fanali all'ingresso del porto rispettivamente di colore rosso a sinistra e verde a dritta con caratteristica luminosa: luce 1 sec., eclissi 2 sec., perioido 3 secondi portata 5 M.

Fondo marino: sabbioso.

Fondali: da 3 a 3,5 m.

Radio: vhf canale 16.

Telefono: via Aquilia - Badolato (CZ) tel. 338.8701702 - 334.3081451 fax 0967.520049 : www.portogallipari.com - info@portogallipari.com

Posti barca: 287.

Lunghezza massima: 16 m.

Venti: scirocco.

Rade sicure più vicine: Badolato.

Esperto Locale: Ing. Gianfranco Gregorace.

Aree riservate al diporto
N° 3 banchine (Est, Nord ed Ovest) + n° 5 pontili galleggianti tutti gestiti dalla Soc. S.AL.TE.G srl concessionaria del porto.

Servizi e attrezzature
Prese acqua ed energia elettrica - illuminazione banchine - scivolo - scalo di alaggio - gru mobile fino a 25 t - rimessaggio all'aperto - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazione scafi in legno e vtr - guardianaggio - pilotaggio - ormeggiatori - sommozzatori - servizi antincendio - ritiro rifiuti - servizio meteo - servizi igienici e docce - parcheggio auto.

MARINA DI CATANZARO

Tipologia:
Porto Turistico/peschereccio

Descrizione
In località Casciolino si trova un porto rifugio costituito da un molo foraneo e da un molo di sottoflutto, quasi completamente distrutti e privi di qualsiasi struttura od opera idonea a garantire ormeggi sicuri. I segnalamenti sono inesistenti e bisogna fare attenzione ai numerosi tetrapodi affondati ed affioranti all'imboccatura ed al basso fondale. Attualmente (febbraio 2008) continuano i lavori di ristrutturazione delle opere foranee e l'area è interdetta alla navigazione con Ordinanza emessa dall'Ufficio Circondariale Marittimo di Soverato.

Orario di accesso: continuo.

Fondo marino: sabbioso.

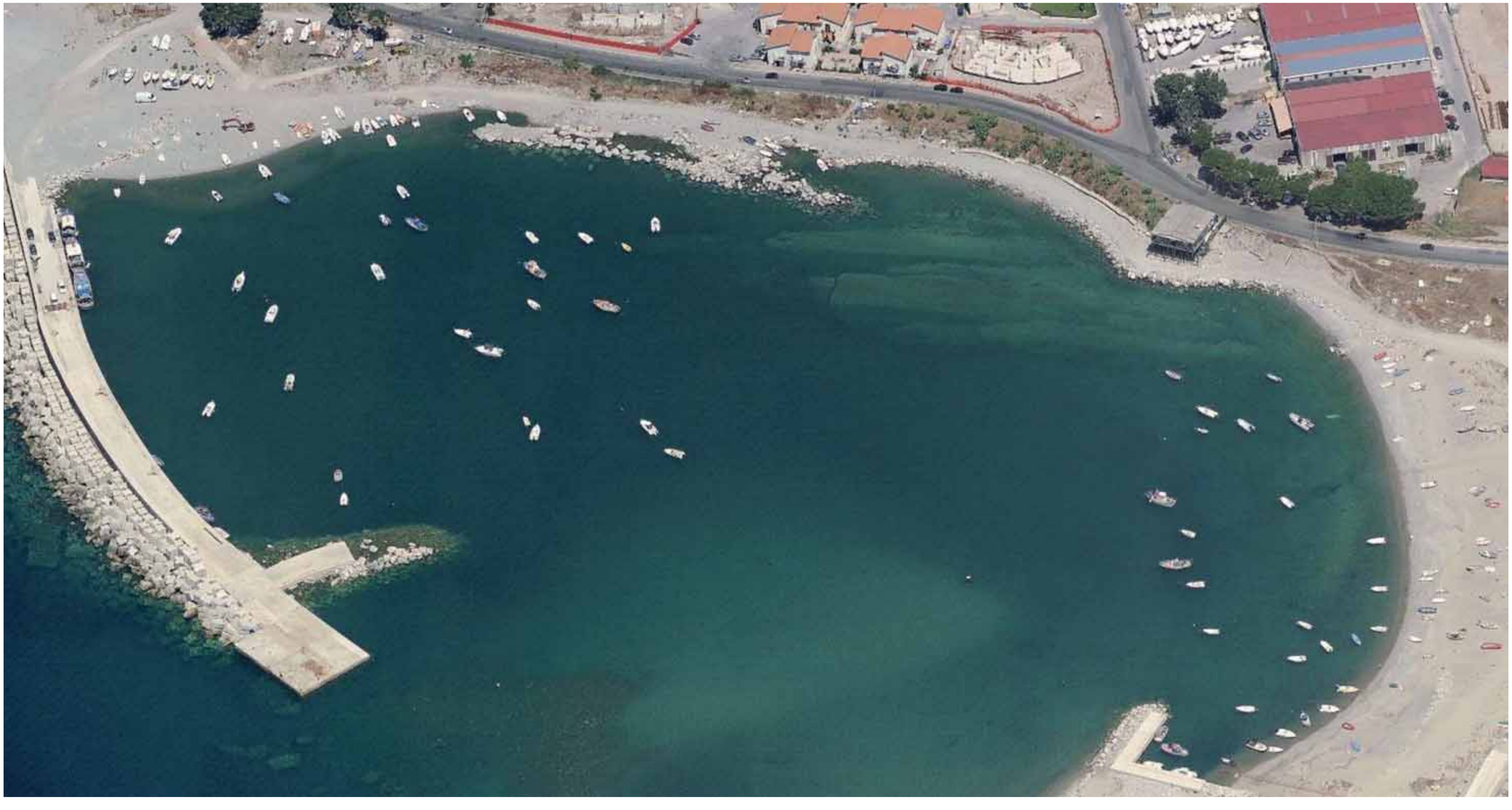
Radio: Vhf canale 16 - 14 (h. 07/13).

Traversia: II e III quadrante.

AREE RISERVATE AL DIPORTO
non disponibile

SERVIZI E ATTREZZATURE
non disponibile

NOTE:
Sono in corso lavori di ricostruzione e riqualificazione



LE CASTELLA

Tipologia:
Turistico/peschereccio

Descrizione
Il porto si trova nell'insenatura a levante del borgo di Le castella ed è composto da una darsena posta a nord e di uno specchio acqueo delimitato da un molo di sopraflutto curvilineo e da un moletto di sottoflutto. La darsena è in via di ultimazione, ben ridossata dai venti, ma capace di ospitare solo imbarcazioni con pescaggio minore di 2 m. Lo specchio acqueo delimitato dai due moli risente delle risacca con mare di est/sud-est.

Pericoli: secche e scogli a dritta entrando.

Orario di accesso: dall'alba al tramonto.

Accesso: attenzione alla risacca e ai bassi fondali. Nella darsena nord è vietato il transito alle unità con pescaggio maggiore di m 2: entrando tenersi accostati sulla sinistra.

Fari e fanali: 3396 (E 2112) - faro a lampi lunghi bianchi con settore rosso, grp. 2, periodo 10 sec., portata 17 M nel settore bianco e 13 M in quello rosso (settore rosso visibile da 227° a 270° sulle secche di Capo Rizzuto; settore bianco visibile da 270° a 084°; settore rosso visibile da 084° a 133° sulla Secca di Le Castella); 3393 - fanale a lampi rossi, portata 3 M sull'estremità del molo di sopraflutto; 3393.3 - fanale a lampi verdi, portata 3 M sull'estremità del pennello di sottoflutto.

Fondo marino: roccioso.

Fondali: da 1 a 3,5 m.

Divieti: nella darsena nord è vietato il transito alle unità con pescaggio maggiore di m 2.
Venti: in inverno venti forti da N-NE e da SW; in autunno pericolose mareggiate da levante e scirocco. Nelle restanti stagioni soffiano generalmente venti deboli ad eccezione del libeccio.

Traversia: I quadrante.

Rade sicure più vicine: 45 M a sud porto di Roccella Ionica, 20 M a nord porto di Crotone.

AREE RISERVATE AL DIPORTO
posti barca n. 270

Servizi e attrezzature
Non sono presenti servizi in banchina. Essendo tuttavia l'approdo integrato con il centro abitato non vi sono particolari problemi per il rifornimento e la cambusa.

CROTONE - PORTO VECCHIO

Tipologia:
Turistico/peschereccio

Il porto di Crotone è costituito da due bacini distinti, non comunicanti tra di loro. Il minore, situato nella zona est/sud-est della città, è più antico ed è denominato Porto Vecchio; il principale, situato nella zona nord della città, è denominato Porto Nuovo.

Descrizione
Il Porto Vecchio, per i suoi bassi fondali (circa cinque metri) e l'entrata difficoltosa, accoglie prevalentemente unità da diporto e pescherecci della locale marineria da pesca. Nell'ambito del porto è inoltre in esercizio un cantiere navale attrezzato per la costruzione di piccole unità di legno e per la riparazione e manutenzione di imbarcazioni da diporto.
Il Porto Vecchio nella zona ESE della città è protetto da una larga scogliera banchinata internamente. Tutte le banchine sono munite di bitte da ormeggio.

Pericoli: con venti freschi dal II quadrante il mare frange all'imboccatura del porto, rendendo pericolosa la manovra di ingresso. L'illuminazione notturna cittadina ed alcune luci azzurrognole rendono difficoltoso il riconoscimento dei segnali luminosi del porto; scogli affioranti in prossimità della banchina foranea.

Orario di accesso: continuo.

Accesso: contattare sul canale 16 vhf la Capitaneria di Porto di Crotone; è vietato l'ingresso in porto alle imbarcazioni di qualsiasi tipo che hanno pescaggio superiore a 2,00 m. Accedere seguendo la rotta perpendicolare alla linea congiungente i fanali d'ingresso e mediana alla suddetta congiungente.

Fari e fanali: 3408 (E 2122) - fanale a lampi verdi, grp.2, periodo 5 sec., portata 8 M, sulla testata del molo vecchio (mantenersi a non meno di 60 m dal fanale); 3410 (E 2123) - fanale a lampi rossi, grp 2, periodo 5 sec., portata 8 M, sulla testata del moletto Sanità.

Fondo marino: sabbia e fango

Fondali: in banchina da 3,5 a 5,5 m.

Radio: Vhf canale 16.

Posti barca: 450 di cui 20 per il transito.

Lunghezza massima: 25 m.

Divieti: è assolutamente vietato l'ingresso in porto alle imbarcazioni di qualsiasi tipo che hanno pescaggio superiore a 2,50 m. E' vietato l'ormeggio di fianco alle banchine. E' altresì vietata la sosta alle banchine di rifornimento carburanti: una volta terminate le operazioni di rifornimento le imbarcazioni devono obbligatoriamente lasciare libera la suddetta banchina.

Venti: Nord, Sud-Ovest, Nord-Ovest.

Traversia: Sud-Ovest, Sud-Est, Nord.

Ridosso: I e IV quadrante

Rade sicure più vicine: per i venti da Sud, la rada tra Capo Colonne e il Porto Vecchio. Per i venti da Nord, la rada di San Leonardo di Cutro (a Sud di Capo Rizzuto).

Esperto Locale: piloti del porto (ascolto h. 24 su canale 14 vhf).

Aree riservate al diporto
Molo Sanità dato in concessione alla Lega Navale che ha provveduto alla sistemazione di n. 3 pontili galleggianti per 250 posti barca; banchina di tramontana Blue Ship; molo foraneo Autonautica Tricoli (100 posti barca + 20 posti riservati al transito), PaolaGest e Yachting Kroton Club.

Servizi e attrezzature
Distributore di benzina e gasolio in banchina (08,00-20,00)- prese acqua ed energia elettrica - acquaiolo - illuminazione banchine - scivolo - scalo d'alaggio - gru fissa fino a 12 t - 2 gru mobili fino a 75 t - rimessaggio all'aperto/coperto - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazione scafi in legno e vtr - riparazione vele - guardianaggio - pilotaggio - ormeggiatori - sommozzatori - servizio antincendio - ritiro rifiuti - servizio meteo - servizi igienici e docce - internet point - rifornimento alimentare - parcheggio auto - cabina telefonica.

NOTE:
Interventi di ampliamento, riadattamento delle banchine e degli ormeggi.
Previsto intervento Water Front e accessibilità porto turistico.

CROTONE - PORTO NUOVO

Tipologia:
Porto Industriale / Commerciale

Descrizione
Il Porto Nuovo (con fondali dai sei a dodici metri) presenta un'imboccatura ben protetta da tutti i venti ed è adibito al traffico commerciale. Sono assicurati i servizi portuali di pilotaggio, rimorchio ed ormeggio. Al largo sono collocate piattaforme per la produzione di idrocarburi, collegate tra loro e la costa da condotte sottomarine.
I traffici che interessano il porto sono dovuti per il 35% a navigazione internazionale e per il 65% a navigazione di cabotaggio. La movimentazione del porto riguarda sia prodotti industriali sia prodotti commerciali; l'attività prevalente è comunque legata al traffico di cereali. Nel corso degli ultimi anni, il trend dei traffici merci afferenti il porto ha subito un decremento: ciò trova la sua motivazione principale nella cessazione di alcune importanti realtà produttive operanti nella vicina area industriale.
L'accesso al porto avviene sia dalla SS 106 Jonica, sia dalla SS 107
Situato a Nord della città, è principalmente adibito al traffico commerciale e, su autorizzazione dell'Autorità Marittima, anche al diporto.

Pericoli: talvolta si stabilisce nebbia così fitta che la costa è visibile solo a poche centinaia di metri.

Orario di accesso: continuo.

Accesso: contattare l'Autorità Marittima sul canale 16 vhf.

Fari e fanali: 3414 (E 2120) - fanale a lampi rossi, periodo 5 sec., portata 7 M, sulla testata del molo foraneo (mantenersi a non meno di 100 m dal fanale); 3416 (E 2121) - fanale a lampi verdi, periodo 5 sec., portata 8 M, sulla testata del molo di sottoflutto (mantenersi a non meno di 50 m dal fanale); 3420 (E 2121.5) - fanale a luce fissa verde, 2 vert., portata 4 M, sulla testata del molo Giunti.

Fondo marino: fango, sabbia.

Fondali: in entrata 10 m; in banchina da 3 a 9,50 m.

Radio: Vhf canale 16 (continuo).

Venti: d'inverno soffiano generalmente la tramontana (particolarmente violenta) ed i venti del I e II quadrante. In primavera prevalgono i venti del I quadrante; tramontana e scirocco generano forti correnti al largo del porto.

Traversia: tramontana e maestrale.

Ridosso: libeccio.

Rade sicure più vicine: a Sud di Capo Rizzuto con venti del I e IV quadrante, a Nord di Capo Colonne con venti del III quadrante.

Esperto Locale: piloti del porto (ascolto h. 24 su canale 14 vhf).

Aree riservate al diporto
Solo su autorizzazione della Capitaneria di Porto di Crotone: molo Giunti m 210 commerciale uso pubblico; molo foraneo m 320 transito diporto; spezzato di riva m 86 transito diporto; banchina di riva m 430 transito diporto; nuovo molo di sottoflutto m 875 commerciale uso pubblico.

Servizi e attrezzature
Distributore di gasolio in banchina (h. 08/17) - acquaiolo - illuminazione banchine - scivolo - gru mobile - rimessaggio all'aperto - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazione scafi in legno, vtr ed acciaio - riparazione vele - pilotaggio - ormeggiatori - sommozzatori - servizio antincendio - ritiro rifiuti - servizio meteo - rifornimento alimentare - rivendita ghiaccio - parcheggio auto - cabina telefonica.

NOTE:
Necessita di interventi di ampliamento, ammodernamento e potenziamento.
Parimenti a Reggio Calabria, si intende proporre all'autorità portuale di Gioia Tauro (per l'attività di coordinamento che gli compete) la valorizzazione dell'ambito portuale per finalità diverse all'industriale (es., per il diporto pesante o il crocieristico leggero);

CIRO' MARINA

Tipologia:
Turistico/peschereccio

Descrizione
Il porto è stato ultimato ed è destinato alla pesca e al diporto. E' composto da due darsene e da un bacino di espansione, da un molo foraneo principale, da un molo di sottoflutto, una banchina nord ed una banchina sud. Nella darsena n. 2 sono stati installati due pontili galleggianti per le imbarcazioni da diporto.

Pericoli: circa 70 m della banchina Est è crollata a seguito delle mareggiate invernali (molo foraneo principale).

Orario di accesso: continuo

Accesso: scogli affioranti entrando sulla sinistra (molo foraneo).

Fari e fanali: 3424 (E 2128) - faro a lampi bianchi, grp. 2, periodo 10 sec., portata 16 M, su Punta Alice; 3422 - fanale a lampi rossi, periodo 3 sec., portata 5 M sulla testata del molo foraneo; 3422.3 - fanale a lampi verdi, periodo 3 sec., portata 3 M sulla testata del molo di sottoflutto.

Fondo marino: sabbioso

Fondali: in banchina da 3 a 5 m.

Posti barca: 340 per imbarcazioni da diporto.

Lunghezza massima: 15 m.

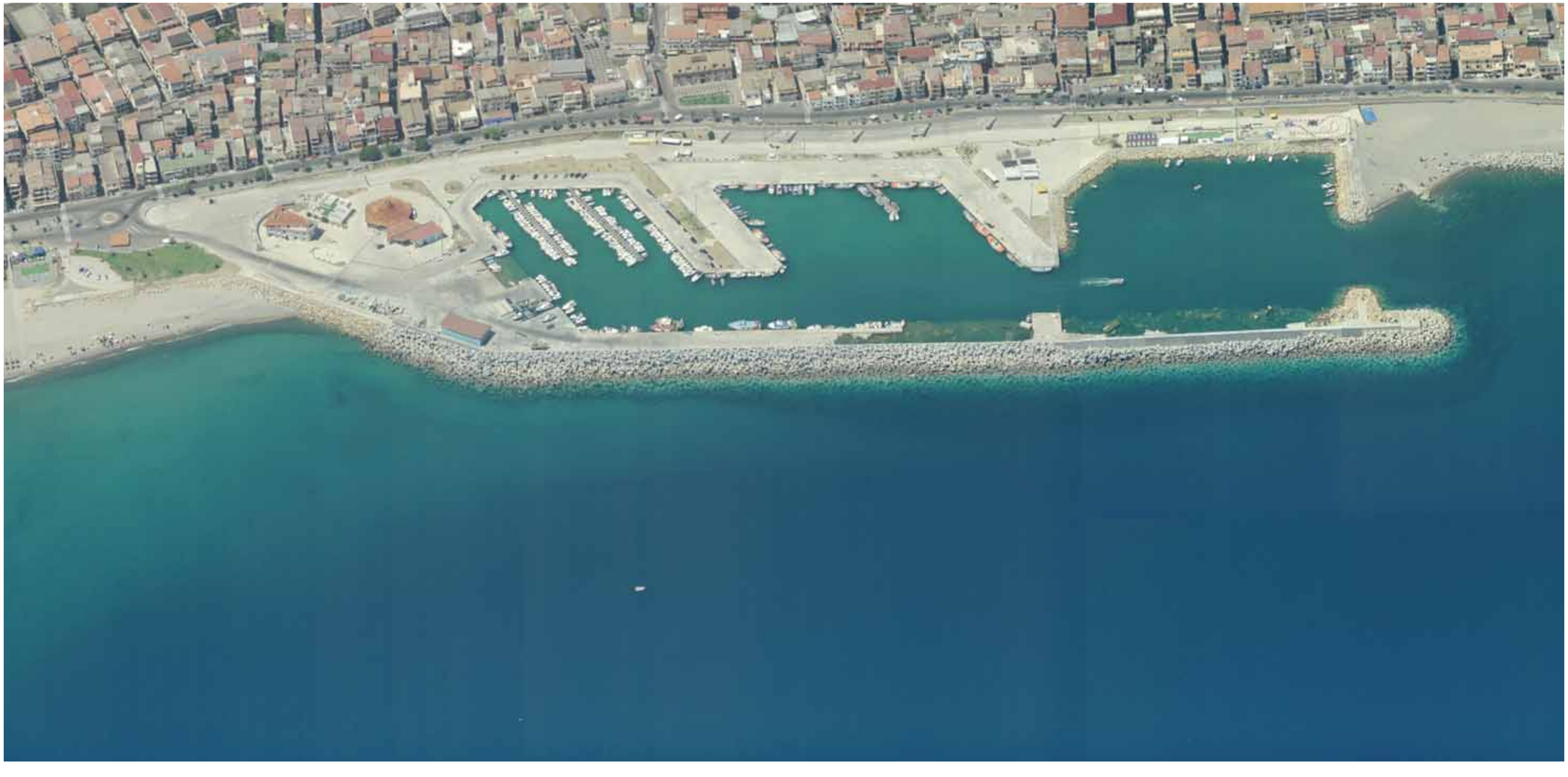
Venti: N - NE, SE.

Traversia: levante.

Rade sicure più vicine: Cariati Marina a nord, Crotone a sud.

Aree riservate al diporto
Le unità in transito sono autorizzate all'ormeggio in prossimità della Banchina Est (Ord. N° 8 del 26.06.02).
Servizi e attrezzature
Distributore di gasolio sulla banchina Sud - fontanella - scivolo - scalo d'alaggio - gru mobile - rimessaggio all'aperto/coperto - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazione scafi in legno e vtr - ormeggiatori - servizi antincendio - ritiro rifiuti - servizio meteo - servizi igienici e docce - parcheggio auto - cabina telefonica.

NOTE:
Attualmente è stato interessato dalle forti mareggiate che hanno distrutto le banchine di protezione
Necessita di interventi urgenti di ripristino e riparazione.



CARIATI

Tipologia:
Turistico/peschereccio

Descrizione
Il porticciolo di Cariati è protetto da un molo di sopraflutto a gomito e da un molo di sottoflutto. Uno scivolo si trova nei pressi della radice del molo di sottoflutto; la riva è banchinata. Il molo di sopraflutto è stato prolungato da una scogliera per ulteriori 120 m; sui lati di quest'ultima sono state posizionate perpendicolarmente due scogliere antinsabbiamento di 50 m ciascuna.
Il porticciolo è frequentato prevalentemente da imbarcazioni da pesca locali.

Pericoli: in posizione 39°30',05 N 016°56', 71E esiste una scogliera artificiale la cui parte terminale è sommersa e non segnalata, pericolosa in fase di atterraggio ed in particolare in presenza di venti e correnti provenienti da grecale e levante.

Orario di accesso: continuo.

Posti barca: 211per imbarcazioni da diporto.

Fondo marino: sabbioso.

Fondali: sono circa di 4 m e si riducono a meno di 3,5 m verso la riva.

Radio: Vhf canale 16

Venti: tramontana; pericoloso d'inverno il greco-levante.

Traversia: Greco-Levante.

Posti barca: Circa 211 posti barca. 6 moli, 5 bracci e una diga che funge anch'essa da pontile. Doppia destinazione d'uso turistico/ peschereccio.

CORIGLIANO CALABRO

Tipologia:
Porto commerciale/peschereccio/turistico

Descrizione
Il porto di Corigliano, analogamente al porto di Gioia Tauro, venne realizzato con l'intento di promuovere l'industrializzazione della Calabria (in particolare doveva essere destinato all'industria petrolchimica).
Situato nel golfo di Corigliano, il porto è interamente realizzato nell'entroterra e presenta un ampio bacino di evoluzione ovoidale. Attualmente, esso svolge una limitata funzione commerciale/industriale (trasporto di minerali e cemento), mentre è sviluppata l'attività di pesca. La scarsa affluenza dei traffici attualmente diretti nel porto contrasta con le dimensioni fisiche dell'infrastruttura, che può contare su una superficie di piazzali di oltre 750.000 mq.
Il porto, mediante uno svincolo autonomo, è direttamente collegato alla SS 106 Jonica; l'autostrada A3 Salerno- Reggio Calabria è raggiungibile attraverso lo svincolo
Il porto di Corigliano Calabro è ubicato nell'omonimo Golfo di Corigliano inserito nel Golfo di Taranto, nell'alto Jonio calabrese, a 1 M a N di Schiavonea tra il torrente Malfrancato e il collettore d'acqua esistente circa a 1 M a S. Interamente realizzato nell'entroterra è composto da due grandi darsene con fondali massimi di 12 metri. L'ingresso è delimitato da bastioni in cemento armato e la sua ampiezza è di 200 metri; all'ingresso segue un bacino di espansione di 1 Km di diametro a cui fanno seguito le due grandi darsene. A ridosso delle grandi darsene insistono grandi piazzali ognuno con imponente sistema di illuminazione.

Pericoli: antistante il porto esistono n°2 impianti di maricoltura/acquacoltura dati in concessione a ditte private (vedi Ord. n°25/06): porre attenzione.

Orario di accesso: limitato.

Accesso: divieto di ingresso/uscita nelle ore notturne (tramonto/alba) a tutte le unità ad eccezione delle unità da pesca locali e naviglio di Stato (Ord. n°44/04) sino al ripristino dei segnalamenti luminosi.

Fari e fanali: 3429.2 (E 2130.2) - fanale a lampi rossi, periodo 3 sec. portata 3 M, sulla testata del Molo S; 3429.3 (E 2130.3) - fanale a lampi verdi, periodo 3 sec., portata 3 M, sulla testata del molo N; 3429.4 (E 2130.4) - fanale a luce fissa rossa, 2 vert., portata 3 M sull'estremità del moletto della Iª darsena; 3429.5 (E 2130.42) - fanale a luce fissa verde, 2 vert., portata 3 M sull'estremità dello spigolo della Iª darsena.

Fondo marino: fangoso.

Fondali: imboccatura 12 m, bacino di evoluzione 12 m, darsena 1° 12 m e darsena 2° 7 m.

Radio: vhf canale 16.

Divieti: di accesso nell'ambito portuale (vedi Ord. n°41/06 del 22/06/06).

Venti: ponente, libeccio e grecale.

Esperto locale: " C.L.C. Sig. Giuseppe Muscò".

Aree riservate al diporto
75 in campo boe

Servizi e attrezzature
Carburante (rifornimento a mezzo autobotte con relativa autorizzazione, tempo 1-2 ore) - scivolo - scalo d'alaggio - gru mobile (4 gru di proprietà dell'impresa portuale)- guardianaggio - pilotaggio - ormeggiatori - sommozzatori.

NOTE:
Il Piano strategico prevede di rilanciare la funzione di Terminal Croceristico ed avviare i lavori per la realizzazione della banchina nord e del piazzale retrostante dedicato alla navi da crociera; Potenziare la capacità del porto per la nautica da diporto mediante la realizzazione di una nuova darsena nelle aree retrostanti al bacino di evoluzione, dotandola di tutti i servizi nautici.
Con decorrenza 3 maggio 2011, la linea dell'autostrada del mare per il collegamento con il porto di Catania è sospesa per intervenuta scadenza del contributo governativo. A tal proposito, sono state avviate iniziative tese ad attivare un tavolo allargato alle categorie produttive del distretto della Sibaritide finalizzato alla verifica di un possibile utilizzo del porto e delle vie del mare da parte dei produttori e dei trasportatori del settore agrumicolo in correlazione ai traffici verso i mercati del nord.
Analogamente, sono in corso iniziative dirette a potenziare i servizi a beneficio della nautica da diporto con la possibile realizzazione: di un punto d'ormeggio da circa 30 posti barca, di un cantiere navale attrezzato e dotato di vasca per il varo/alaggio e di un sistema di pontili galleggianti ad uso diporto nautico per circa 54 nuovi posti, in aggiunta al punto di ormeggio (con campo boe da circa 75 posti) esistente. (fonte) Dir. Marittima Reg.le

MARINA LAGHI DI SIBARI

Tipologia:
Marina Privato

Descrizione
Il porto di Laghi di Sibari è un moderno marina, costituito da alcune penisole che si estendono su uno specchio acqueo di 430.000 mq con un totale di 15 pontili. Laghi di Sibari sorge quasi al centro della Valle del Crati, ed è un ottimo punto di partenza per i mari della Grecia.

Pericoli: porre attenzione agli insabbiamenti in prossimità dell'imboccatura.

Orario di accesso: limitato (interdizione della navigazione da/verso il canale Stombi dall'alba al tramonto. Ord. N° 56/2005)

Accesso: l'accesso avviene attraverso il cono di atterraggio evidenziato dall'area composta dalle boe esterne al porto e i fanali posti sui moli di ingresso al porto (vedi planimetria). Prendere visione dell'ord. N°56/2005 dell'8-07-2005 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Corigliano Calabro la quale disciplina la navigazione in prossimità e all'interno del Canale Stombi nonché l'ingresso e l'uscita nel/dallo stesso.

Fari e fanali: 3430 (E 2130.5) - faro a lampi bianchi, grp 4, periodo 20 sec., portata 12 M (faro d'atterraggio); 3430.5 - boa a luce intermittente scintillante verde, portata 3 M indica l'inizio del canale degli Stombi; 3430.7 - boa a luce intermittente scintillante rossa, portata 3 M indica l'inizio del canale degli Stombi; 3431 (E 2131) - fanale a luce scintillante rossa, periodo 1 sec., portata 3 M, sulla testata del molo a sinistra entrando; 3431.2 (E 2131.2) - fanale a luce scintillante verde, periodo 1 sec., portata 3 M, sulla testata del molo a dritta entrando.

Fondo marino: sabbia e limo.

Fondali: da 3 a 3,20 m. in banchina.

Radio: Vhf canale 16 e 09 ("Casa Bianca Group srl").

Posti barca: 390.

Lunghezza massima: 30 m.

Divieti: nel cono di atterraggio al marina è vietato: la navigazione a vela, la sosta, l'ormeggio, la pesca, l'attività subacquea e il sorpasso. E' inoltre vietato attraversare il cono di atterraggio con rotta parallela alla linea di costa e ogni altra attività marittima e balneare diversa, nel mentre che lo stesso è impegnato da unità in manovra di entra/esci. E' vietata la navigazione quando vi sia la chiusura delle "porte vinciane" e altresì vietato l'accesso ad unità aventi larghezza massima superiore a 6 m.

Venti: ponente e III quadrante.

Traversia: grecale, levante e scirocco.

Ridosso: dal III e IV quadrante.

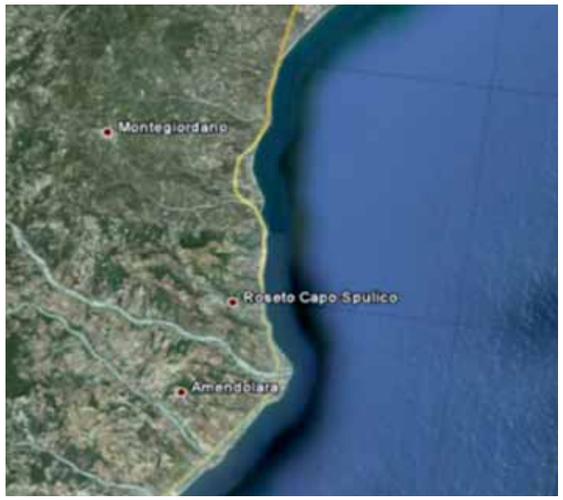
Rade sicure più vicine: Porto di Corigliano Calabro 5 M a Sud.

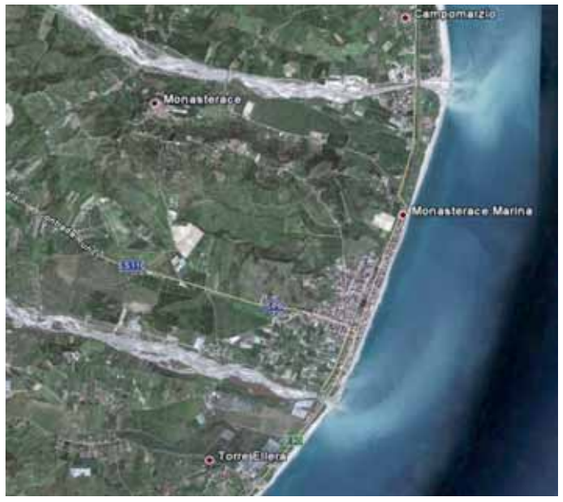
Esperto Locale: Sig. Pignanelli Gaetano.

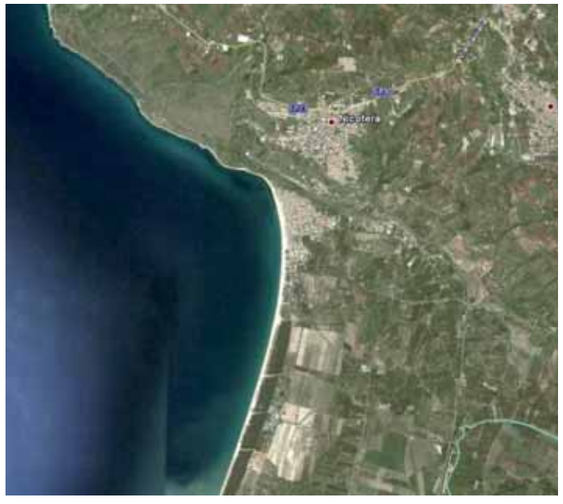
Aree riservate al diporto
Quattro pontili lunghi 110 m ciascuno sono gestiti dalla Casa Bianca Group srl.

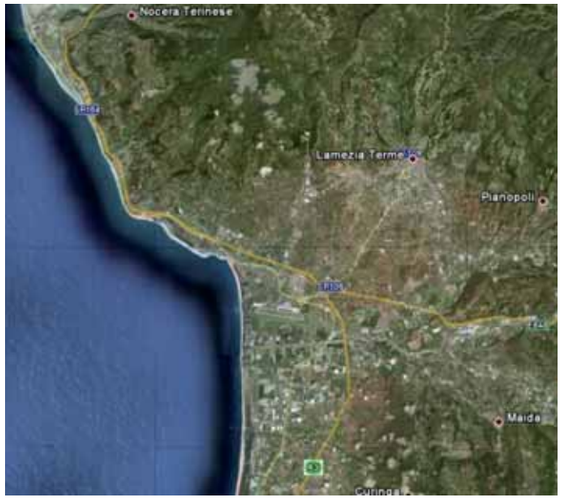
Servizi e attrezzature
Distributore di benzina, gasolio e miscela in banchina (h. 07,30/20) - prese acqua ed energia elettrica - illuminazione banchine - scalo di alaggio - gru mobile fino a 50 t - rimessaggio all'aperto - riparazione motori - riparazioni elettriche ed elettroniche - riparazione scafi in vtr ed acciaio - riparazioni vele - guardianaggio - pilotaggio - ormeggiatori - ritiro rifiuti - servizio meteo - servizi igienici e docce - rifornimento alimentare - parcheggio auto - cabina telefonica.

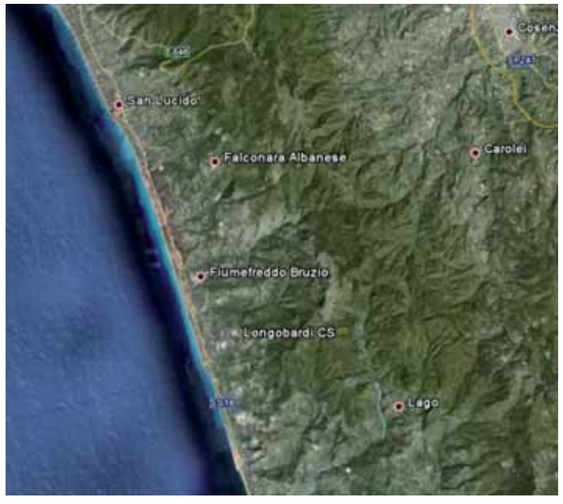
NOTE:
La capacità complessiva del porto è di 2800 posti barca su una superficie complessiva di 420.000 mq

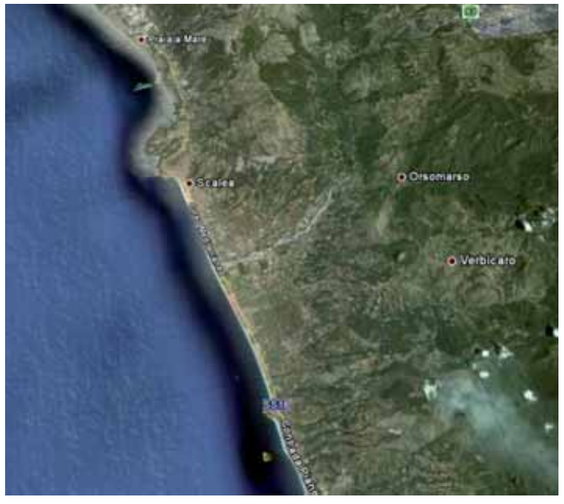






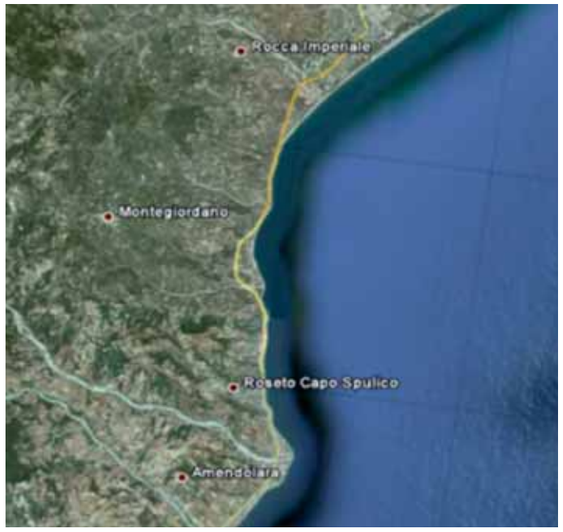


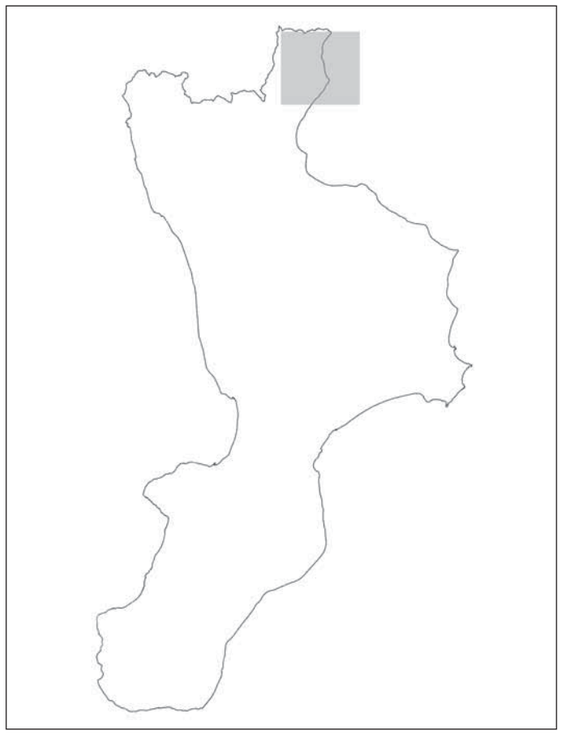




AMBITI NUOVA PORTUALITÀ

ALTO IONIO COSENTINO





L'Alto Jonio Cosentino, uno splendido scorcio di Calabria, affacciato sul Mar Jonio. E' la zona più settentrionale della Calabria Jonica, al confine con la Basilicata. Il paesaggio offre bellissimi scenari, dove spicca il Massiccio del Pollino, la più alta montagna del Meridione, che degrada verso il mare con montagne sempre più basse, splendide colline e terrazze panoramiche. La natura ha conservato tutta la bellezza del territorio mediterraneo meridionale ed offre una vegetazione davvero singolare. Storicamente l'area è stata interessata, così come il resto della Calabria, dalle incursioni di diverse civiltà: greci, romani, bizantini, longobardi, normanni, svevi, angioini, aragonesi, spagnoli, borbone, che hanno favorito la formazione di un considerevole patrimonio storico e culturale. A testimonianza della storia e della cultura del luogo l'area è dotata di beni storici e architettonici - Castelli, Chiese, Monumenti - di diverse epoche che oggi formano l'identità dell'area. Ricche sono le testimonianze di epoca romana, così come di quella medievale e normanna.
La presenza del Massiccio del Pollino, oltre a contribuire alla bellezza paesaggistica, fa si che l'area si caratterizzi per il suo clima particolarmente mite. La montagna, infatti, bloccando le correnti del Nord, favorisce basse precipitazioni, assicurando, in particolare alla fascia costiera, un clima veramente invidiabile.
L'area si basa su un'economia prevalentemente agricola, molto diffusa nelle aree collinari è l'olivicoltura, mentre nelle aree pianeggianti molto frequenti sono le coltivazioni di ortaggi e frutteti.
Il suo litorale, lungo circa 50 km, è vario, vista la presenza sia di spiagge sabbiose che di spiagge ciottolose oltre che a una minor porzione di spiagge rocciose (litorale di Montegiordano Marina e Roseto Capo Spulico). Il paesaggio è molto vario: si passa in meno di 30 km dalle spiagge joniche alle vette del Massiccio del Pollino prima attraverso una sottile lingua pianeggiante antistante al mare, poi attraversando piccoli altipiani e colline via via più alte. Nell' Alto Jonio Cosentino è rinomata la produzione di agrumi, specie nella fascia costiera di Rocca Imperiale e della vicina Trebisacce ove gli agrumeti sono più diffusi.

Amendolara è uno dei centri dell'area. Il nome di questo antichissimo centro, definito spesso "il paese dei mandorli", deriva dal latino amygdalaria (mandorlai), per la ricca produzione di mandorle. Il suo Comune è molto importante per i ritrovamenti archeologici e per il suo passato storico. La città è situata su una serie di pianori che digradano verso il mare e l'abitato è tradizionalmente diviso tra "Paese" e "Marina". Vi scorrono le fiumare Avena, Ferro e Straface. Il territorio del comune risulta compreso tra i 0 e i 803 metri sul livello del mare. A differenza di molte altre località calabresi, che hanno una tradizione turistica acquisita già da anni, Amendolara solo negli ultimi anni sta vivendo un certo sviluppo turistico con l'apertura di alberghi, punti di ritrovo, aree giochi per bambini e la rivalutazione del Centro storico e del lungomare. Il "salto di qualità" a livello turistico è rappresentato dalla promozione nella Guida Blu di Legambiente Nel 2009 Amendolara ottiene tre vele. Il 10 maggio 2011 è stata insignita della Bandiera Blu.

Amendolara

Roseto Capo Spulico, in origine una delle città satellite di Sibari, ai tempi della Magna Grecia, negli anni ottanta ha subito una radicale trasformazione da paese agricolo a località turistica con una discreta affluenza. Attualmente è il principale centro turistico balneare dell' alto Jonio Cosentino. Il Lungomare degli Achei nella frazione Marina di Roseto Capo Spulico. è diventato il cuore del turismo estivo dell' Alto Ionio Cosentino. La spiaggia è prevalentemente libera, di tipo ciottoloso-ghiaioso. Roseto è sulla Guida Blu 2009/ 2010 con due vele per l' offerta turistica e tre stelle su cinque per la tutela ambientale e lo stato di conservazione del paesaggio. Di notevole interesse è il Centro storico, posto su di una bella altura digradante verso il mare. Nel Centro Storico si trovano gran parte dei monumenti storici del paese.

Rocca Imperiale, Il Paese prende il nome dal castello imperiale costruito da Federico II di Svevia nel 1255 e che ancora domina l'abitato con la sua impressionante mole. Il paese nato all'ombra di questa fortificazione è ricco di testimonianza del passato. Ultimo paese della Calabria al confine con la Basilicata è segnalata dal 2006 sulla prestigiosa Guida Blu di Legambiente e Touring Club Italiano con due vele. Bagnata dalle acque del mare Ionio per 7 km di spiaggia alternata a scogli, ciottoli e fine sabbia dorata verso il confine Lucano la marina di Rocca Imperiale, distante appena 4 km dal centro storico, è una meta privilegiata per il turismo balneare. Storicamente rilevanti l'imponente magazzino, fatto costruire nel 1731 dal duca Fabio Crivelli a testimonianza dell'importanza marittima e commerciale di Rocca Imperiale, e la Torre di Guardia risalente al XVI. Il centro storico di Rocca è davvero suggestivo; si tratta di una struttura urbanistica a cascata. Sull'agglomerato medievale spicca il castello che, edificato da Federico II, ricorda quelli di Lagopesole e Lucera (nel territorio lucano). Il mare, la natura selvaggia e protetta fanno di questo piccolo centro uno dei luoghi di villeggiatura più belli della costa jonica.

Interazione con le aree interne, con altre località/attrattori turistici
In linea con la maggiore peculiarità dell'area, il principale fattore di interesse dell'entroterra è rappresentato dalla concentrazione di attività agricole e produzioni tipiche di qualità certificata.

Roseto Capo Spulico

L'interazione tra la costa e le aree interne è caratterizzata da una dimensione quasi esclusivamente escursionistica, legata alla visita dei centri dell'entroterra del Pollino ed alla possibilità di attività sportive quali il *trekking* nel territorio del Parco. Si evidenzia quindi la possibi-

Limoni di Rocca Imperiale

lità di porre in essere una maggiore e più efficace integrazione tra la zona costiera e le località dell'entroterra sviluppando iniziative di tipo escursionistico.
L'Area si contraddistingue per un posizionamento forte sul segmento balneare tradizionale ed in misura leggermente minore sul balneare divertimento, con l'offerta di hotel, villaggi e campeggi lungo tutta la costa. Le località, nel periodo di alta stagione, risultano normalmente sovraffollate.
Quanto al turismo culturale, il territorio – pur a fronte di importanti emergenze storico-archeologiche riconducibili in massima parte alle testimonianze elleniche della Magna Grecia concentrate prevalentemente all'interno dell'area di Sibari – non esprime un'offerta tematica tale da configurarsi essa stessa quale motivazione di viaggio e di soggiorno all'interno del territorio.
Risulta interessante e con buone possibilità di sviluppo il turismo culturale legato al settore Agriturismo/enogastronomia.
Il settore Termale curativo, infine, è già sviluppato grazie alle Terme di Sibari dove esiste un importante centro termale.

Accessibilità

Nelle stazioni dell' Alto Ionio, eccetto che in quella di Trebisacce, non fermano treni a lunga percorrenza. Gli assi viari portanti dell' Alto Jonio sono la Strada Statale 106 Jonica, nel tratto altojonico solo parzialmente ammodernata, che collega tutti i centri costieri con Taranto, Sibari, Corigliano Calabro, Rossano, Crotone , Reggio Calabria ecc. e la Strada Statale 481 della Valle del Ferro, che collega Amendolara Marina con Oriolo (tra i maggiori centri dell' Alto Jonio) e Cersosimo (in Basilicata).

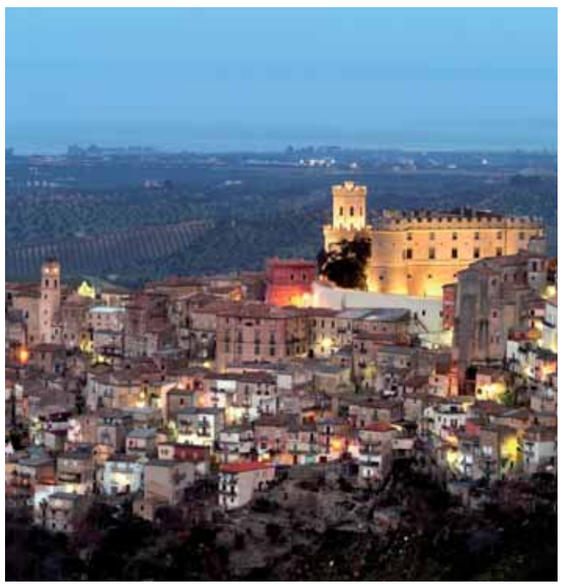
Il territorio dispone di una accessibilità limitata rispetto alle reti lunghe del trasporto aereo. L'area è distante dalle infrastrutture aeroportuali di riferimento, con tempi di percorrenza che in entrambi i casi superano la soglia di un'ora. In particolare, lo scalo crotonese appare poco appetibile, con percorrenze superiori alle due ore.

Rocca Imperiale

Vista della piana di Sibari da Spezzano Albanese

GOLFO DI CORIGLIANO

Il golfo di Corigliano (conosciuto anche come Golfo di Sibari) è il golfo calabrese situato più a nord; esso fa parte del più ampio golfo di Taranto e indica quel tratto di costa compresa tra capo Spulico a nord e capo Trionto a sud.
L'area è caratterizzata da due elementi fondamentali: le risorse naturali costituite dalle splendide coste ed il patrimonio culturale, infatti ospita il Parco Archeologico di Sibari, dove si trovano i resti dell'antica Sybaris, città della Magna Grecia fondata dagli Achei, ed i centri storici di Corigliano e Rossano.
Inoltre l'Area del Golfo è delimitata a nord (alle spalle di Cassano allo Ionio, **Trebisacce** e Villapiana) dall'area del Parco nazionale del Pollino e a sud (Corigliano e **Rossano**) dal territorio della Sila Grande.
L'area rappresenta una tra le più importante sub regione da un punto di vista della produzione agricola che ha la sua punta di diamante nelle Clementine DOP di Calabria; ma con la sua localizzazione all'estremo lembo settentrionale della regione, al confine con la Basilicata rappresenta anche la piattaforma avanzata dei collegamenti extraregionali con l'Adriatico. Nell'attuale organizzazione insidiativa emerge il sistema Corigliano-Rossano, che formano un contesto di rilievo per armatura urbana e dotazione di servizi, insieme alle attrezzature di Sibari. Il porto, pure attualmente sottoutilizzato, presenta notevoli prospettiva programmatiche. Tra l'infrastruttura portuaria e la nuova città, emergono le tracce dell'antica Sybaris, uno dei centri più dinamici della Magna Grecia, parte rilevante dell'intero patrimonio storico-archeologico calabrese.
Importanti località dell'area sono: **Corigliano Calabro**, dominata dal possente castello di origine medievale, è situata sulle ultime propaggini settentrionali della Sila Greca.



Corigliano

Rossano, centro di origine romana, situato su un colle alle estreme propaggini della Sila Greca. Il comune di Rossano presenta una struttura urbanistica similare: il centro storico situato sulle prime pendici collinari che si affacciano sulla piana ha origini molto antiche e un impianto medievale in cui emerge la centralità della cattedrale; qualche chilometro più in basso, nella pianura, vi è l'insediamento di Rossano Scalo.
Fu uno dei principali centri bizantini della Calabria. Verso l'anno Mille, poi, a Rossano si trasferirono popolazioni di origine greca provenienti dall'Oriente ed Ebrei in fuga dalla Sicilia invasa dagli Arabi.

Cassano allo Ionio, che si estende su di una prominenza circondata da due fianchi rocciosi (Pietra del Castello e pietra di san Marco), sotto quest'ultima si aprono le immense cavità denominate Grotte di Sant'Angelo di epoca neolitica. Merita una visita la Cattedrale della Natività di Maria Vergine, detta del Lauro, risalente all'età bizantina con successive modifiche avvenute tra il 1400 e il 700. Preziosi gli affreschi alcuni risalenti all'età bizantina. Nell'antica cripta, sorta su due colonne con capitelli ionici dell'antica Sibari, che sorreggono la struttura a sei campate con volte a crociera, sono visibili un crocifisso ligneo del '400 e una caratteristica collezione di presepi, tra i quali un presepe artigianale, animato e multimediale, che fonde in un'unica scena la natività a Cassano, Betlemme e Gerusalemme.

Trebisacce, centro posizionato sulla parte settentrionale della costa (Alto Jonio), in forte crescita turistica. posto ad un centinaio di chilometri da Cosenza e distante all'incirca altrettanti da Taranto. Storicamentele l'area intorno al centro abitato della marina era connessa alle attività della **pesca**. Il pescato viene collocato in parte sul mercato locale (soprattutto durante la stagione turistica) e in buona parte inviato con celle frigorifere sul mercato di Taranto, da dove viene smistato verso altre destinazioni.

Interazione con le aree interne, con altre località/attrattori turistici

Il Golfo di Corigliano, è posizionato a ridosso di due importanti parchi nazionali: il Parco del Pollino ed il Parco della Sila. Tale caratteristica e la discreta connessione infrastrutturale che consente la mobilità favoriscono il possibile sviluppo del binomio mare-monti.
L'interazione tra la costa e le aree interne è caratterizzata da una dimensione quasi esclusivamente escursionistica, legata alla visita dei centri dell'entroterra del Pollino ed alla possibilità di attività sportive quali il *trekking* nel territorio del Parco. Si evidenzia quindi la possibilità di porre in essere una maggiore e più efficace integrazione tra la zona costiera e le località dell'entroterra sviluppando iniziative di tipo escursionistico.

L'Area si contraddistingue per un posizionamento forte sul segmento balneare tradizionale ed in misura leggermente minore sul balneare divertimento, con l'offerta di hotel, villaggi e campeggi lungo tutta la costa. Le località, nel periodo di alta stagione, risultano normalmente sovraffollate.
Quanto al turismo culturale, il territorio – pur a fronte di importanti emergenze storico-archeologiche riconducibili in massima parte alle testimonianze elleniche della Magna Grecia concentrate prevalentemente all'interno dell'area di Sibari – non esprime un'offerta tematica tale da configurarsi essa stessa quale motivazione di viaggio e di soggiorno all'interno del territorio.
Risulta interessante e con buone possibilità di sviluppo il turismo culturale legato al settore Agriturismo/enogastronomia: infatti nelle località dell'entroterra (Piana di

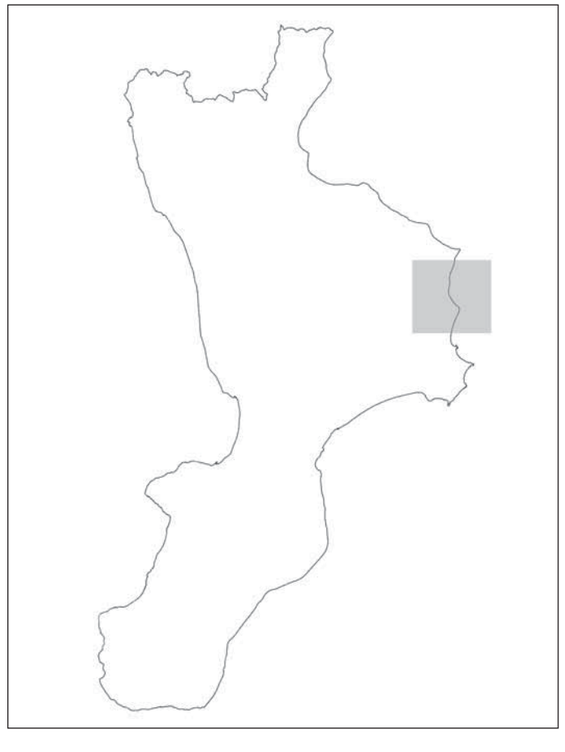
Barche a Trebisacce

Sibari), caratterizzate da emergenze storiche diffuse e con una buona offerta di posti letto in agriturismo, si concentrano numerose produzioni agroalimentari tipiche.
Il settore Termale curativo, infine, è già sviluppato grazie alle Terme di Sibari dove esiste un importante centro termale.

Accessibilità

Per la vicinanza dell'autostrada A3, il territorio presenta un elevato livello di accessibilità automobilistica (secondo solo alla Riviera dei Cedri tra le aree costiere) rispetto ai bacini d'origine dell'utenza turistica, in particolare per quanto riguarda le lunghe percorrenze dal Centro-Nord.
La presenza della SS 106 consente inoltre un elevato livello di accessibilità rispetto alla dorsale adriatica.
Il territorio dispone di una accessibilità limitata rispetto alle reti lunghe del trasporto aereo.
L'area è distante dalle infrastrutture aeroportuali di riferimento, con tempi di percorrenza che in entrambi i casi superano la soglia di un'ora. In particolare, lo scalo crotonese appare poco appetibile, con percorrenze superiori alle due ore.

STRONGOLI



Il comune di **Strongoli**, anticamente Petelia, è un centro del Crotonese che sorge su di un colle a pochi chilometri dal Mar Ionio a 355 m s.l.m., lungo la cui costa si sviluppa la Marina per circa sette chilometri, motivo di richiamo per i tanti turisti che giungono da ogni parte del mondo soprattutto nel periodo estivo.
Verso sud il Neto separa il suo territorio da quello di Crotone: La **Foce del Neto** è una zona umida di rilevante importanza naturalistica per la presenza di habitat naturali e specie di uccelli, rettili e anfibi tutelate dalla Comunità Europea. Posta tra i comuni di Crotone e Strongoli, è Oasi di protezione della fauna, Sito di interesse comunitario (SIC) e Zona di protezione speciale (ZPS). Il suo territorio, che confina con i comuni di Crotone, Rocca di Neto, Casabona, S. Nicola dell'Alto e Melissa, è abbastanza fertile e produttivo: l'agricoltura, infatti, costituisce la base della sua economia. Tra le colture primeggiano quelle mediterranee dei cereali, della vite e dell'ulivo. Sia il centro abitato sia la campagna sono ricchi di resti archeologici che ci documentano pienamente il contatto con la Grecità prima e con la Romanità dopo. L'area è caratterizzata dalla presenza di produzioni agricole di elevata qualità, particolarmente nel settore vitivinicolo, ma anche oleicolo e agrumicolo per le quali appare necessaria la costituzione di una rete per la filiera corta.
Morfologicamente questo paesaggio si presenta con una serie di vette dolci e basse distese pianeggianti degradanti sul litorale solcate da numerosi torrenti e ruscelli dagli alvei affondati in valloni. Segnano ideologicamente il paesaggio i torrenti Nicà e Lipuda. Le aree urbanizzate o coltivate sono fortemente segnate da un'edilizia turistica costiera, tuttavia la costa rimane ancora parzialmente integra anche per la presenza di riserve e beni culturali.
L'area risulta dominata dalla presenza del polo di Crotone, impostosi come centro di primaria importanza per le sue funzioni di mercato agricolo e di centro industriale e portuale.
L'estremità settentrionale dell'ambito territoriale, rappresentata da un' area costiera ricco di produzioni vinicole (Cirò DOC, Melissa IGT) ed enogastronomiche tipiche, sono localizzate rinomate località balneari come Cirò Marina, a ridosso di Punta Alice, e borghi antichi come Melissa (Città del Vino e Borgo Autentico d'Italia).

Torre Torrazzo a Melissa

La presenza dell'aeroporto di Crotone garantisce una buona accessibilità del territorio, rappresentando in questo senso un indubbio vantaggio competitivo rispetto ad alcune località concorrenti.
L'area dispone di una notevole capacità ricettiva che, in termini assoluti, si colloca ai primi posti a scala regionale.

Interazione con le aree interne, con altre località/attrattori turistici

Nell'antichità l'intero territorio si identificò con l'area di influenza della colonia greca di Kroton, una delle città più importanti della Magna Grecia ed importante centro di produzioni agricole fra cui cereali e vino. Da sempre oggetto di approdo, questa terra ha visto insediarsi via

S. Nicola dell'Alto

via una babilonia di popoli, etnie e tradizioni, che nel tempo hanno costituito l'humus culturale di queste lande ricche di storia e di cultura. Lungo la costa numerose sono le testimonianze della civiltà magnogreca, come i resti del tempio di Apollo Aleo presso Cirò e quelli del

Castello di Santa Severina

tempio di Hera Lacinia a Capo Colonna, e cospicua è la teoria di torri e castelli eretti a difesa del territorio, tra

cui spicca, per la particolare bellezza e per la suggestiva ubicazione, il castello Aragonese a Le Castella. L'entroterra è, invece, caratterizzato da piccoli centri dai tratti prettamente medievali: borghi fortificati, spesso difesi da poderosi castelli, che fanno trasparire la non molto lontana struttura socio-economica di tipo feudale, basata sul latifondo, che valse al territorio crotonese l'appellativo di Marchesato.
Incantevoli i borghi di Santa Severina, Cotronei, Caccuri e Umbriatico.
La vicinanza del massiccio montuoso della Sila alla zona costiera di Crotone e Capo Rizzuto, insieme alla discreta connessione infrastrutturale, consentono la mobilità dalle località costiere verso l'entroterra silano, del Marchesato e della valle del fiume Neto.
Numerose attrattive di interesse enogastronomico, è il caso del Marchesato, una delle aree con maggior densità di produzioni tipiche, e località come Carfizzi, San Nicola e Castelsilano (città dell'olio).

Santa Severina è un antico borgo medievale, situato al centro della provincia di Crotone a metà strada tra il mare Ionio e i monti della Sila al centro di un ameno paesaggio collinare,con il fiume Neto che percorre il suo territorio per circa 10 Km. Santa Severina, "uno dei borghi più belli d'Italia" è anche una cittadina di studi con il suo antico Liceo Classico, la sua libera Accademia per gli studenti stranieri: essa è una meta importante in Calabria del turismo culturale. Il borgo è diventato oggi anche il palcoscenico naturale di eventi artistici importanti che riguardano la nostra regione, nel settore del teatro, della musica, dell'arte.

Borgo autentico di Melissa. Il borgo è ricco di numerose Chiese, mentre nella località balneare si trova la Torre Aragonese, sede del Museo della Civiltà Contadina, una finestra sugli antichi mestieri che venivano svolti dai calabresi nell'800 e nei primi del 900, nonché Centro di Ricerca della Cucina Tipica Calabrese e futura sede del Museo del Vino e dell'Olio.

Crotone (Museo archeologico nazionale) il Museo negli ultimi anni si è arricchito di reperti e documenti archeologici provenienti dagli scavi operati in città e nelle necropoli, nella zona di Capo Colonna e nell'area dell'antica Kròton. In particolare all'interno del Museo è da segnalare la stanza dedicata al tesoro di Hera.
Dieci chilometri più a sud della città di Crotone, sul promontorio di **Capo Colonna**, sorge il **Parco Archeologico** omonimo realizzato dalla Sovrintendenza per i Beni Archeologici della Calabria. L'area archeologica comprende i resti dell'importante tempio di Hera Lacinia e vari altri edifici legati al culto.

Capo Colonna

Melissa

Le Castelle - Isola Caporizzuto

Area naturale marina protetta di Capo Rizzuto. È stata istituita nel 1991, comprende otto promontori della costa crotonese meridionale, il primo dei quali è quello di Capo colonna, con il tempio dedicato alla dea Hera Lacinia, mentre punta Le Castella ne rappresenta l'ultimo.
L'area, che si presenta come uno scorcio di mare nel mediterraneo caratterizzato dalla varietà degli ambienti naturalistici e dalla particolare geomorfologia della costa, è suddivisa in zona A, di riserva integrale, e zona B con vincoli più larghi. Il territorio della riserva comprende anche due piccole aree di riserva integrale nelle quali è vietata qualsiasi attività.

Le Castella, Isola di Capo Rizzuto. Importante ed affascinante località turistica nelle immediate vicinanze di Isola di Capo Rizzuto, Le Castella è nota per l'Area marina protetta ed il Castello Aragonese del XV secolo, che sorge su di un alto isolotto collegato alla riva da una sottile striscia di terra. La scenografica fortezza aragonese, una delle più belle del meridione, è stata ricostruita tra il 1510 e il 1545, e nei restaurati interni è in progetto il trasferimento della Biblioteca comunale e l'allestimento di un museo del mare.

Accessibilità
Il territorio presenta un discreto livello di accessibilità automobilistica rispetto ai bacini d'origine dell'utenza turistica nazionale. La presenza della SS 106 consente inoltre un discreto livello di accessibilità rispetto alla dorsale adriatica.
L'aeroporto S. Anna di Crotone, rappresenta una risorsa in termini di accessibilità esterna al di fuori della stagione estiva. Sono inoltre significativi i porti di Cirò Marina e Crotone, anche se per flussi limitati legati al diportismo.

GOLFO DI SQUILLACE

Il Golfo di Squillace si caratterizza per una spiccata vocazione balneare. Il litorale presenta profonde differenze, caratterizzato da due sistemi distinti ed interdipendenti, a cui la città di Catanzaro fa da cerniera.
L'estremità meridionale, in corrispondenza della Baia di Soverato, comprende i maggiori elementi di interesse paesaggistico e si caratterizza per una minore consistenza degli esercizi turistici, a fronte di una considerevole diffusione del fenomeno delle seconde case. Il litorale è noto anche come Costa degli Aranci o riviera di Nausicaa.
Fra tutti i comuni, di quest'area, se si escludono i servizi legati al turismo, l'unico centro erogatore di servizi a carattere urbano è Soverato, mentre, molti dei centri collinari hanno nuclei storici di valore, sia in termini di impianto che di ricchezza di beni storico – architettonici; tra questi Squillace ove ha sede un castello. Di rilevante valore paesaggistico è la parte centrale, Copanello – Pietragrande, caratterizzata da uno dei pochi tratti di costa alta e rocciosa. Il Lido di Copanello (Comune di Staletti, 2 vele Legambiente per la qualità e la tutela dell'ambiente marino) è una rinomata meta di villeggiatura fin dal primo dopoguerra, che peraltro si caratterizza come luogo caldo della *movida* notturna già dagli anni 70 per la presenza di famosi locali All'ampia spiaggia fa da sfondo l'alta scogliera della Punta di Staletti, che insieme ai prospicienti fondali è riconosciuta come sito di interesse comunitario per le acque ricche di plancton e fauna ittica. In tale contesto sono presenti alcuni luoghi d'interesse come la Grotta di San Gregorio e le Vasche di Cassiodoro.
Il tratto di costa che da Marina di Catanzaro si distende verso nord-est (noto anche come Costa dei Saraceni), non è caratterizzato da un paragonabile pregio paesaggistico ma vanta una maggiore concentrazione di strutture ricettive, presenze turistiche e servizi alla persona. La località di Cropani si distingue per la qualità ambientale.
Il capoluogo regionale, che fa da cerniera tra i due sub sistemi, oltre ad essere interessato da turismo *business* legato alle funzioni direzionali pubbliche, costituisce di per sé una rilevante località balneare oltre che un vecchio borgo di pescatori.
L'area presenta una buona visibilità e riconoscibilità dell'offerta riconducibile alla presenza di alcune località balneari (Copanello, Soverato); una presenza di attrattori paesaggistici e naturalistici di significativo pregio ed autenticità; la presenza del capoluogo regionale, con redditi sopra la media e possibilità di sostegno non stagionale ai servizi turistici; la presenza qualificata di attrattori storico-culturali ed archeologici di particolare pregio
Condizioni di accessibilità esterna facilitate rispetto ai principali bacini potenziali generatori di flussi turistici.
Fra le peculiarità attrattive dell'area si ricordano il Parco marino regionale **"Baia di Soverato"**, istituito nel 2007 al fine di tutelare e conservare diverse specie ittiche protette, tra le quali l'ippocampo che nell'area presenta concentrazioni superiori alla media. La baia di Soverato è una meta conosciuta per gli sport di mare ed in particolare il *windsurf*, mentre i suoi fondali e la scogliera attorno al promontorio rappresentano un punto di interesse per la pratica dello *snorkeling* e del *diving*.

Il Parco archeologico di Scolacium; Minervia Scolacium è la colonia romana che si impiantò nel 123-122 a.C. sulla città greca di Skilletion. La fascia di costa adiacente al parco archeologico è classificata tra le aree di interesse comunitario. **Squillace, città della ceramica,**

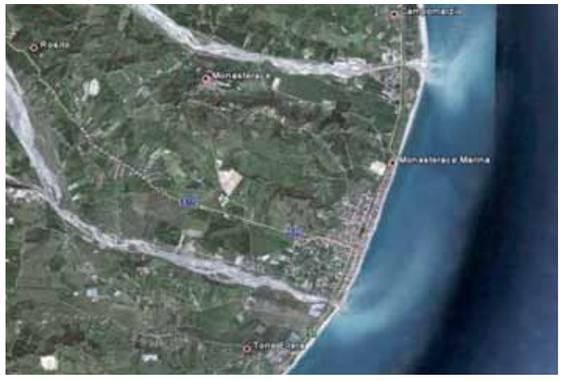
Golfo di Squillace

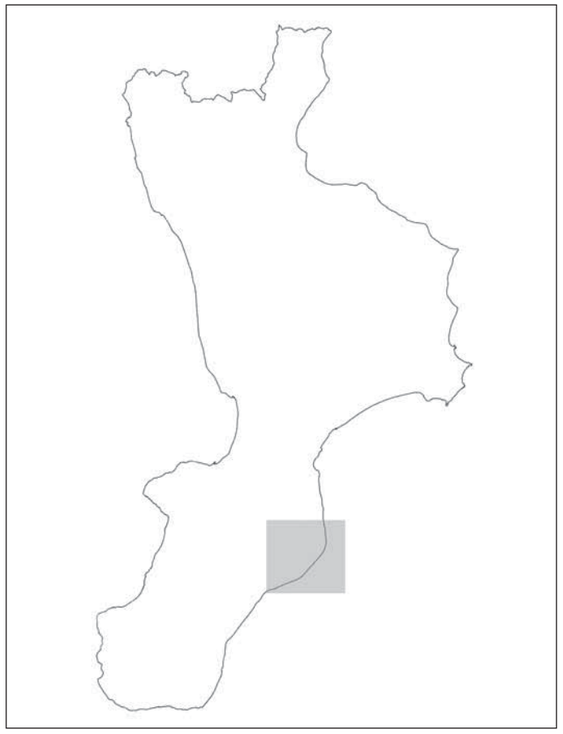
tutelata da un apposito disciplinare redatto secondo i parametri dell'Associazione Nazionale Città della Ceramica.
Il territorio del Golfo di Squillace, nel complesso, esprime un'offerta turistica fortemente focalizzata sul segmento balneare, sia nella declinazione più tradizionale, rivolta alle famiglie, che in quella del divertimento. Sono in corso alcuni tentativi di valorizzazione della componente naturalistica di pregio ed un rafforzamento dei servizi per la nautica e gli sport acquatici, con alcune proposte di porti espresse nei Comuni di **Soverato/Satriano** (parte sud dell'area) e **Simeri Crichi** (parte nord dell'area) e (ma tale offerta allo stato attuale rappresenta ancora un fattore complementare.
Il territorio circostante, anche nell'immediato entroterra, sembra offrire luoghi ed eventi di interesse che, a complemento del prevalente prodotto balneare, tendono a rafforzare la posizione competitiva dell'area.
La presenza nell'area della città di Catanzaro rafforza la posizione competitiva complessiva sia attraverso la presenza del segmento *business*, anche se non di tipo congressuale, e *Charme* & Benessere, costituendo un bacino d'origine per l'escursionismo destagionalizzato di breve e brevissima permanenza.

Interazione con le aree interne, con altre località/attrattori turistici
Oltre ad interagire con i borghi ricompresi nella stessa area turistica (es. Squillace, Borgia), le località balneari del Golfo di Squillace possono costituire l'origine di itinerari escursionistici rivolti verso alcune aree di interesse nell'entroterra. In particolare:
Sersale, Zagarise, che ospitano rispettivamente il percorso escursionistico Valli Cupe e il parco avventura; Belcastro, località marittima minore adiacente a Cutro, che ospita il sito costiero di interesse comunitario "Steccato di Cutro"; la Strada dei Sapori Cassiodorei, cha da Staletti si dirige verso Grifalco e San Floro, con focus tematico sull'olio biologico; le località di interesse paesaggistico della Sila Piccola, lembo dell'area turistica "Parco della Sila" ricadente nella provincia di Catanzaro; l'area del Parco regionale delle Serre ed, al suo interno, emergenze monumentali rilevanti come la Certosa di Serra S. Bruno;
Il cluster dei borghi che, nell'estremità meridionale della provincia di Catanzaro, hanno intrapreso percorsi di valorizzazione per intercettare flussi di turismo escursionistico. Tra questi: Guardavalle, S. Caterina dello Ionio e Badolato (oltre a Riace, nell'area della Locride) che fanno parte dell'Associazione "Borghi autentici d'Italia" e Stilo, nell'Associazione "Borghi più belli d'Italia".
Di fronte ad un tal numero di possibili destinazioni, non è da escludere la possibilità di efficaci integrazioni tra le località di mare e l'entroterra attraverso itinerari di tipo escursionistico. Peraltro, tale ipotesi sarebbe suffragata dalla vicinanza del capoluogo, che consente una parziale destagionalizzazione originando flussi di carattere prettamente locale/suburbano.

Accessibilità
Per la connessione con l'autostrada A3, assicurata dalla SS 280, il territorio presenta un sufficiente livello di accessibilità automobilistica rispetto ai bacini d'origine dell'utenza turistica nazionale.
L'accessibilità dell'area è favorita dalla prossimità delle infrastrutture aeroportuali di riferimento, con tempi di percorrenza che in entrambi i casi si attestano sulla soglia di un'ora.
Pertanto il territorio dispone di una buona accessibilità rispetto alle reti lunghe del trasporto aereo.

MONASTERACE





Monasterace è una cittadina situata lungo la costa jonica della Calabria, nei pressi di Punta Stilo, all'estremità nord della Locride, tra la provincia di Reggio Calabria e Catanzaro.
Si divide in Marina e Superiore. Nella zona marina del paese si trovano i resti dell'antica Kaulon, fiorente colonia della magna grecia costretta a contendere i mercati a due più grandi potenze (Kroton e Lokroi, essendo situata tra le loro zone di influenza) e minacciata da nemici esterni, come i siracusani, che l'assediarono e distrussero.
Nella zona superiore del paese, sulla cima di una collinetta sorge il piccolo Borgo medioevale, dove si possono ammirare opere architettoniche tra le più importanti della Calabria.
Monasterace è infatti uno dei pochi paesi della Calabria ad avere due originii: magno greca e medioevali.
Nell'area che si protende tra Punta Stilo e Monasterace, affacciata sul Mare Jonio, furono rinvenuti importanti testimonianze nel 1890, per merito di Paolo Orsi, che rinvenne in prossimità della spiaggia di Monasterace Marina, i resti monumentali di un grande tempio dorico. L'insediamento è di origine greca, avvenuta nel VII Sec AC.
Kaulon come centro urbano, si espandeva, nell'attuale territorio di Monasterace Marina, dal promontorio Cocinto che oggi ospita il faro a cui alla base si trova il Tempio dorico ed il porto oramai sommerso dalle acque dello Jonio, fino ai colli del Tarsinale e contrada Lambrosi. Il tutto era circondato da una cinta muraria con 12 torri, ritrovata da Paolo Orsi. Delle torri, non rimane ad oggi nulla, poichè in epoche successive alla distruzione da parte dei campani nel 277 aC, il materiale è stato usato per altri edifici, tra cui la Cattolica a Stilo.

Monasterace

I quartieri erano quello di Cocinto, Passoliera, Piazzetta, Neapolis Settentrionale e Meridionale, per una superficie di circa 50 ettari e 3.000 metri di perimetro.

Interazione con le aree interne, con altre località/attrattori turistici

Il territorio circostante offre alcuni attrattori rilevanti e, in generale, una diffusa presenza di luoghi di interesse culturale e paesaggistico.

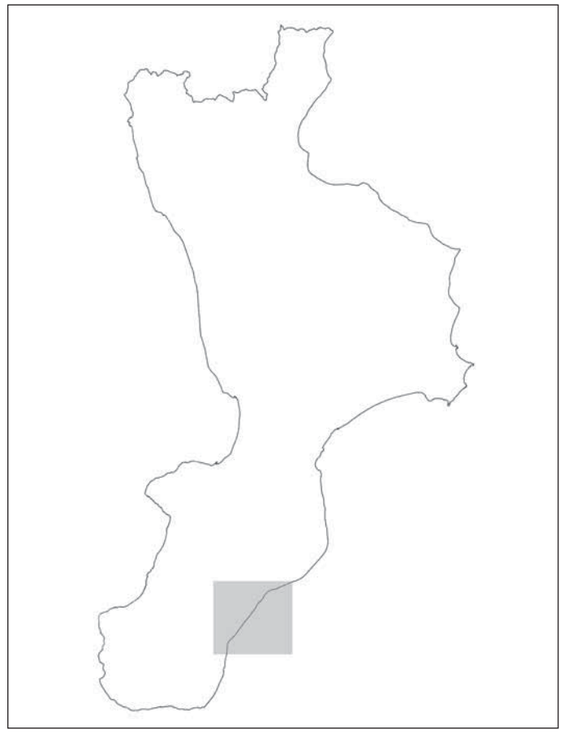
Spiaggia di Monasterace

I borghi presenti nell'immediato intorno e, più in generale, l'intero territorio circostante, configurano possibili mete di escursionismo dalle località di mare.
Il paesaggio culturale è ricco di tesori testimoniali di inestimabile valenza, come le aree archeologiche di Locri Ephizephiri (Parcoarcheologico), di Caulonia (antica Kaulon) e di Casignana, ma anche la conservazione di un paesaggio affascinante, per il connubio di storia e natura che ivi si respira.
Tra i centri più interessanti si ricordano soprattutto Gerace, sorta dalle ceneri dell'antica Locri Ephizephiri in età bizantina, e Stilo, due autentiche perle per l'importante patrimonio artistico e monumentale che custodiscono.
La cattedrale normanna, i palazzi signorili, il castello, fanno di Gerace uno dei centri storici più significativi e meglio conservati della Calabria, mentre la Cattolica e il centro monastico di S.Giovanni Theresti rendono Stilo uno dei poli principali della cristianità ortodossa in Calabria.

Accessibilità

Per raggiungere Monasterace è necessario percorrere l'A3 Salerno-Reggio Calabria, uscire alllo svincolo di Lamezia Terme/Catanzaro, proseguire per le SS 280-SS19 fino a Catanzaro lido ed immettersi sulla SS106 in direzione di Soverato.
La distanza da Reggio Calabria è di 115 km.
L'area non è distante dalle infrastrutture aeroportuali di riferimento, con tempi di percorrenza che mediamente superano la soglia di un'ora ed é presente inoltre la stazione ferroviaria.

LOCRIDE



La Locride rappresenta storicamente quella porzione di territorio del versante jonico reggino, dominio dell'antica colonia greca di Locri, geograficamente compresa fra Capo Bruzzano a Sud, il corso dello Stilaro a Nord e verso l'interno dalla catena aspromontana, che si spinge, con le sue propaggini collinari, fino a pochi chilometri dalla costa. Nel complesso la struttura insediativa è caratterizzata da un sistema lineare costiero dove si situano i principali centri urbani e da una corona di piccoli comuni collinari gravitanti sulla costa. Il cuore del sistema è rappresentato da una piccola conurbazione che interessa i centri di Locri, Siderno, Gioiosa Jonica e Marina di Gioiosa, con una popolazione complessiva di circa 40.000 abitanti e che rappresenta il polo organizzatore dell'intero sistema.
Storicamente considerata una delle aree economicamente più depresse della regione, caratterizzata da una agricoltura di sussistenza, la Locride deve oggi le sue maggiori prospettive di sviluppo ad una costa ancora in parte conservata, alla presenza di importanti resti archeologici, alla prossimità del Parco d'Aspromonte, che possono rappresentare delle risorse turistiche da valorizzare. Il sistema urbano Locri – Siderno (polo centrale). presentano un originario impianto a scacchiera realizzato agli inizi del secolo scorso a seguito del terremoto del 1908 con successivo processo di sviluppo edilizio lungo la direttrice della S.S. 106 jonica e lungo le principali direttrici di penetrazione verso l'interno; un impianto originario similare presenta Marina di Gioiosa mentre il nucleo originario di Gioiosa, caratterizzato da un interessante centro storico, si colloca in posizione collinare a qualche chilometro dalla costa, ed è interessato da un forte processo di urbanizzazione diffusa che si estende per tutta la valle del Torbido. Alle spalle di Locri (il cui nome originario era quello di Gerace Marina), si trova il centro storico di Gerace, uno dei più interessanti e meglio conservati della regione.

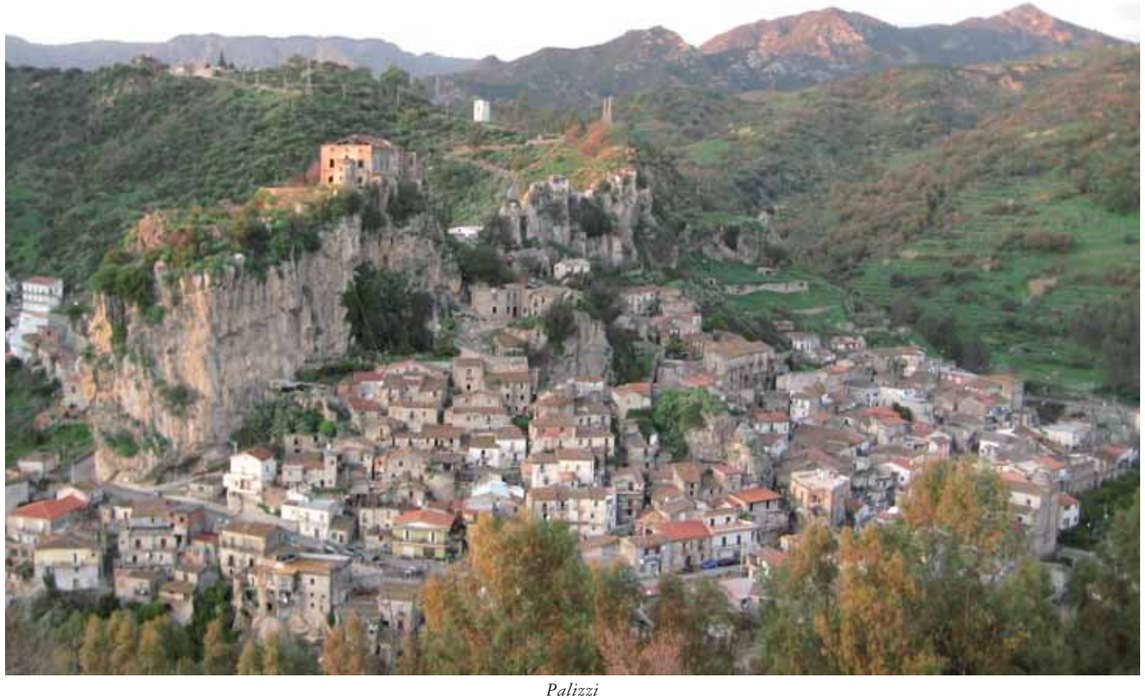
Locri è la città del comprensorio più importante per storia e ruolo. Il suo nome affonda le proprie origini nella colonizzazione che gli antichi greci fecero nell'Italia meridionale 2700 anni fa, quando nel 670 a.C. i Locresi Opunzi fondarono la gloriosa Locri Epizefiri, che dominò e regnò a pieno regime fino al periodo tardo antico, e continuò ad essere presente fino alla sua distruzione, nel IX secolo. Locri, è sede dell'Ospedale Civile, del Tribunale, del Carcere, di un Museo Nazionale, del Vescovado, conserva una densità altissima di altri uffici statali e pubblici che necessariamente la collocano al centro, non solo logistico, della Locride.
A nord ed a sud del sistema principale si possono individuare due sub sistemi minori facenti perno rispettivamente sui centri di Bovalino a Sud e Roccella Jonica a Nord.
Bovalino rappresenta il centro principale di riferimento del comprensorio della locride meridionale comprendente i comuni di Ardore, Benestare, Bianco, Bovalino, Bruzzano Zeffirio, Caraffa Del Bianco, Casignana, Ferruzzano, Sant'agata Del Bianco.
Oltre a Bovalino Marina vi è Bovalino Superiore, ad un'altezza di circa 150 metri. Bovalino Superiore contiene il castello costruito dal Conte Ruggero d'Altavilla detto il Normanno dopo la conquista dei Normanni del meridione (1059);in passato era un maestoso castello reale per l'amministrazione del territorio e venne affidato alla famiglia Conclubet, signori d'Arena, di Stilo e di Gerace.
Roccella Ionica una delle più interessanti e accoglienti cittadine della Locride. La cittadina ospita anche un attrezzato porto turistico "Porto delle Grazie" unico nella zona.

Primario e patrimonio storico-culturale costituivano i caratteri emergenti di una delle aree più importanti della Magna Grecia. Al declino del porto e soprattutto delle notevoli città magno-greche (Locri Ephizefiri) sono succeduti molti secoli di crescita del primario legato all'agricoltura e alla pesca. L'area risente decisamente oggi del declino del primario e guarda con rinnovato interesse ai beni storico-culturali e archeologici (Gerace, Stilo, le motte, i castelli), cui si aggiunge un notevole patrimonio etno-antropologico. La qualità degli eventi, inoltre, è tale da essere meta anche di un turismo settoriale o di nicchia, come i cultori di musica Jazz per il Roccella Jazz Festival Rumori Mediterranei (ormai diventato autentico evento culturale della Regione Calabria), o gli amanti del teatro per le rassegne teatrali classiche che si svolgono a Locri nell'area archeologica, l'ultima con Magna Grecia Teatro Festival a cura della Regione Calabria, ed ancora i numerosi affezionati alla musica popolare con Caulonia Tarantella Festival. Queste risorse possono favorire le relazioni con l'intensa recente urbanizzazione turistica costiera, fornendo ad essa qualità e senso non solo estetico.

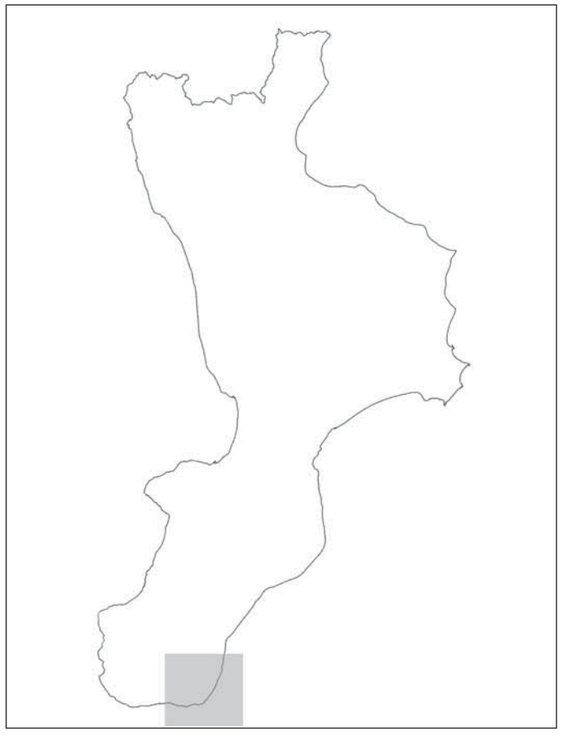
Interazione con le aree interne, con altre località/attrattori turistici
Il territorio circostante offre alcuni attrattori rilevanti e, in generale, una diffusa presenza di luoghi di interesse culturale e paesaggistico.
I borghi presenti nei Comuni dell'area e, più in generale, l'intero territorio circostante, configurano possibili mete di escursionismo dalle località di mare o si inseriscono negli stessi itinerari di visita che interessano le medesime.
In particolare si segnalano, in parziale sovrapposizione:
il territorio del Parco dell'Aspromonte; l'area grecanica; il Parco marino regionale della "Costa dei Gelsomini" è compreso tra Capo Bruzzano a nord e Punta di Spropoli a sud, in cui è ancora possibile trovare vegetazione di ambiente di duna ed i fondali antistanti. L'area protetta rappresenta uno dei più importanti siti ove si riproduce regolarmente la tartaruga marina Caretta Caretta; Gerace ed il suo famoso Duomo (0h 17min - 8km da Locri); il Parco Archeologico Paesistico Santa Barbara (MuSaBa), un atelier di arte contemporanea inserito in un'area protetta a Mammola; il borgo di Bova, capitale culturale della Bovesìa ed antica sede vescovile, che fa parte dell'associazione dei Borghi più belli d'Italia ed è famosa per la produzione di strumenti musicali tradizionali.
La produzione enogastronomica è un ulteriore elemento che caratterizza questo territorio. In particolar modo nell'area si registra un numero di produzioni tipiche superiore alla media regionale e sono presenti particolari circuiti enogastronomici riconosciuti nelle Strade dei Sapori (Strada del Vino e dei Prodotti Mediterranei e Strada del Vino e dei Sapori della Locride).
L'area presenta un rilevante patrimonio culturale con numerosi luoghi e località minori di forte interesse, come ad esempio le aree archeologiche della Magna Grecia.
In particolare, Locri Epizefiri fu una città della Magna Grecia, fondata sul mar Ionio dai coloni greci provenienti dalla Locride nel VII secolo a.C. Il Parco Archeologico è stato istituito nel 2006 e si trova nel territorio del Comune di Portigliola, a circa 3 km a sud dell'attuale Locri. La zona archeologica si estende in un territorio pianeggiante compreso a ridosso del mare. La distanza dagli odierni centri abitati ha preservato quasi integralmente la città antica. Nell'area è possibile osservare i resti del Teatro, risalente al IV secolo a.C., oltre che di numerose strutture ad uso civile, difensivo e religioso (necropoli, Santuario di Persefone).

Accessibilità
Per la connessione con l'autostrada A3, assicurata dalla SS 682, il territorio presenta un sufficiente livello di accessibilità automobilistica rispetto ai bacini d'origine dell'utenza turistica nazionale.
L'area è distante dalle infrastrutture aeroportuali di riferimento, con tempi di percorrenza che in entrambi i casi mediamente superano la soglia di un'ora.
Pertanto il territorio dispone di una limitata accessibilità aerea rispetto alle reti lunghe del trasporto aereo. Risulta rilevante segnalare il progetto dell' Asse stradale trasversale Bovalino – Bagnara.

RIVIERA DEI GELSOMINI - PALIZZI



Palizzi



Il Comune di Palizzi rientra tra le località marittime della Riviera dei Gelsomini insieme ai Comuni che rientrano nell'omonimo Parco marino: Bianco, Ferruzzano, Bruzzano Zeffirio, Brancaleone.
Le caratteristiche dell'ambito costiero, dall'aspetto più selvaggio e meno interessato dai grandi flussi del turismo balneare e con lunghi tratti di costa privi di urbanizzazione, presentano un elevato valore paesaggistico e naturalistico, in particolare in corrispondenza della località di Capo Spartivento.
A nord dell'area di maggiore interesse naturalistico si entra nella Locride, dove si possono visitare Locri, Kaulonia, e altri siti minori, nonché quelli localizzati nell'immediato entroterra come Gerace e Stilo.
A ovest del parco marino, in direzione di Reggio Calabria, si estende il territorio dell'Area Grecanica.
Il territorio della Riviera dei Gelsomini esprime un'offerta turistica di livello basilare, fortemente focalizzata sul segmento balneare tradizionale nella declinazione rivolta alle famiglie, ancorata al segmento nazionale e prettamente stagionale.
Sono in corso alcuni tentativi di valorizzazione della componente naturalistica di pregio, anche nell'ambito di attività di educazione ambientale.
La produzione enogastronomica è un ulteriore elemento che caratterizza questo territorio e sono presenti particolari circuiti enogastronomici riconosciuti nelle Strade dei Sapori (Strada del Vino e dei Prodotti Mediterranei e Strada del Vino e dei Sapori della Locride).
L'area presenta un rilevante patrimonio culturale con numerosi luoghi e località minori di forte interesse, come ad esempio le aree archeologiche della Magna Grecia. Tali risorse sono adatte allo sviluppo di specifici prodotti legati all'escursionismo.

Interazione con le aree interne, con altre località/attrattori turistici

Il territorio circostante offre alcuni attrattori rilevanti e, in generale, una diffusa presenza di luoghi di interesse culturale e paesaggistico.
I borghi presenti nei Comuni dell'area turistica e, più in generale, l'intero territorio circostante, configurano possibili mete di escursionismo dalle località di mare o si inseriscono negli stessi itinerari di visita che interessano le medesime.
In particolare si segnalano due direttrici, in parziale sovrapposizione:
il territorio del Parco dell'Aspromonte e l'area grecanica.
Località di particolare interesse sono:

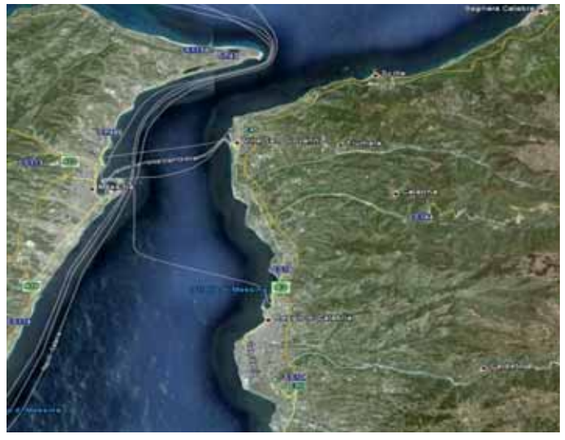
- Gerace ed il suo famoso Duomo (0h 17min - 8km da Locri);
- il Parco Archeologico Paesistico Santa Barbara (MuSaBa), un atelier di arte contemporanea inserito in un'area protetta a Mammola;
- il borgo di Bova, capitale culturale della Bovesìa ed antica sede vescovile, che fa parte dell'associazione dei Borghi più belli d'Italia ed è famosa per la produzione di strumenti musicali tradizionali.
- il "paese fantasma" di Pentidattilo, che sorge arroccato sulla rupe del Monte Calvario, nel territorio del Comune di Melito di Porto Salvo;
- le aree di interesse comunitario dei calanchi di Maro Simone, delle Saline Ioniche e della Spiaggia di Pilati;
- le località di Melito di Porto Salvo e Montebello, che hanno rispettivamente 3 e 2 vele Legambiente per la qualità dell'ambiente costiero.

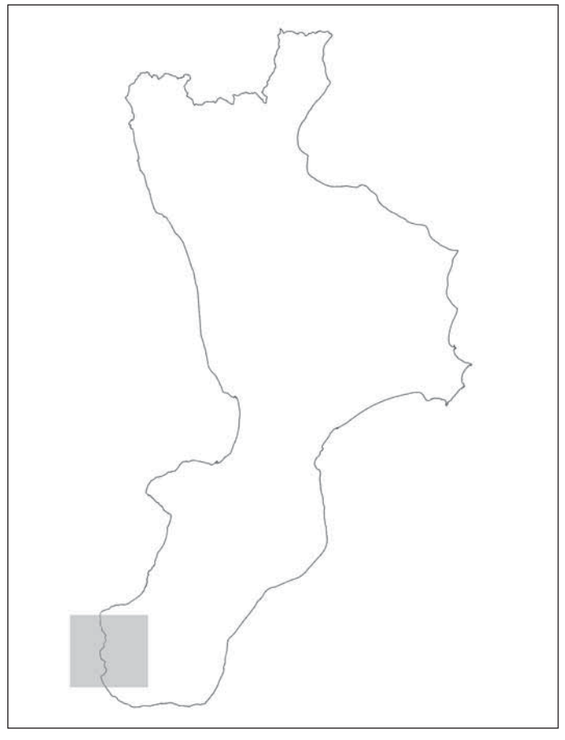
Accessibilità

Per la connessione con l'autostrada A3, assicurata dalla SS 682, il territorio presenta un sufficiente livello di accessibilità automobilistica ed é presente inoltre la stazione ferroviaria.
L'area non è distante dalle infrastrutture aeroportuali di riferimento, con tempi di percorrenza che mediamente superano la soglia di un'ora.

Spiaggia di Monasterace

REGGIO CALABRIA





Il territorio dell'area della Città di Reggio Calabria comprende l'area metropolitana circostante il capoluogo provinciale, e si estende fino a Villa San Giovanni, includendo l'esteso litorale che da Capo dell'Armi arriva a Punta Pezzo (area naturalistica di interesse comunitario). L'area metropolitana di Reggio Calabria occupa la parte più meridionale della regione, che si affaccia per circa 65 km. lungo la costa prospiciente lo Stretto di Messina, delimitata a nord dal massiccio del monte S. Elia e a sud dal promontorio di Capo d'Armi. A partire dalla fascia costiera, il territorio risale sino ad interessare l'intero versante meridionale del massiccio aspromontano. Il sistema è imperniato sull'area urbana del comune di Reggio Calabria; la città, insieme ai comuni di Villa S. Giovanni e Campo Calabro, con i quali ha formato una conurbazione, rappresenta il nucleo centrale del sistema.

L'area metropolitana reggina rappresenta uno dei principali poli di servizio della regione (Università, attività amministrative e direzionali), ma anche di attività produttive e commerciali; inoltre, rappresenta la massima concentrazione da un punto di vista dei trasporti (Autostrada A3, Aeroporto, porto commerciale, scali ferroviari di Reggio Calabria e Villa S. Giovanni), porta di accesso verso la Sicilia e si pone ad essere la naturale *piattaforma logistica* della regione verso le coste meridionali del Mediterraneo.

Il nucleo centrale consolidato della Citta di Reggio è circondato da una espansione periferica diffusa normalmente incentrata su alcuni nuclei storici preesistenti lungo la costa (Gallico e Catona a Nord, Pellaro a sud) e nelle colline verso l'interno (Vito superiore, Croce Valanidi) tra cui, di grande interesse storico, il sistema delle Motte fortificate. Alcuni di questi nuclei urbani presentano una discreta dotazione di servizi anche a carattere commerciale che conferiscono al sistema le caratteristiche di un embrionale sistema policentrico.

Lungomare

L'area, che comprende un'ampia porzione di entroterra collinare, è interessata da una porzione del Parco nazionale dell'Aspromonte ricadente nel territorio comunale di Reggio Calabria.

Il territorio costituisce una delle principali porte d'accesso all'intero territorio regionale

Il territorio della Città di Reggio esprime un'offerta turistica di livello medio alto, focalizzata prevalentemente sul segmento balneare tradizionale e su un turismo di tipo urbano, con la presenza di luoghi d'arte ed eventi e attività culturali di livello nazionale ed internazionale. Tra i luoghi di interesse spiccano: Il Museo Archeologico Nazionale di Reggio Calabria, o Museo Nazionale della Magna Grecia, possiede una delle più ragguardevoli collezioni di reperti provenienti dalla Magna Grecia. Tra le ricche collezioni ed i numerosissimi reperti archeologici provenienti dalle antiche città-stato, il Museo di Reggio annovera, tra i suoi pezzi più importanti, i Bronzi di Riace che, ritrovati in provincia di Reggio, sono considerati i capolavori scultorei in bronzo esistenti più significativi del periodo ellenico, tra le poche testimonianze dei grandi maestri scultori della Grecia classica.

Il Lungomare Falcomatà. Lungo circa 1,7 km, il lungomare del centro storico occupa l'area costiera compresa tra il porto ed il Fortino a Mare (l'antico "Castelnuovo") nei pressi di Punta. Il fronte a mare della città è ricco di palmizi e specie vegetali estremamente variegate. Il viale è adornato da palazzi in stile *liberty* (molti risalenti all'ultima ricostruzione della città) ed è inoltre arricchito da alcuni siti archeologici a testimonianza dell'epoca greco-romana.

Spiaggia di Cannitello ed altre località di interesse balneare

La spiaggia di Cannitello è un rinomato centro balneare che si affaccia sullo Stretto, poco più a nord di Villa San Giovanni in prossimità dell'area turistica della Costa Viola. Con le sue abitazioni che si affacciano sul lato mare, è uno dei borghi più gradevoli e caratteristici da cui ammirare, nelle giornate di tempo sereno, sia il litorale di Capo Vaticano che le Isole Eolie

Il litorale reggino, grazie alle particolari condizioni ambientali e climatiche che caratterizzano lo Stretto, presenta molte località dove poter praticare diversi sport di mare legati al *surf*. È questo il caso della località di Pellaro divenuta da anni meta di numerosi surfisti che arrivano sul litorale per praticare *windsurf* e *kitesurf*. In particolare a inizio luglio viene organizzata la *Crossing Race*, la famosa traversata dello Stretto in *kitesurf,* che sta diventando una "classica" nel panorama nazionale e internazionale delle gare su lunga distanza.

Nel territorio rilevante è anche la presenza della nautica da diporto in connessione con le vicine Isole Eolie.

Un *driver* per lo sviluppo dei servizi turisti è costituito dalla presenza del capoluogo, che rappresenta un bacino d'origine a sostegno delle imprese durante la bassa stagione (es. SPA e segmento benessere). Il posizionamento competitivo attuale è nel complesso positivo, anche se le risorse disponibili rimangono ampiamente sottoutilizzate.

Castello Aragonese

Sinteticamente l'area presenta attrattori paesaggistici e naturalistici di significativo pregio ed autenticità quale elemento marcatore di identità/riconoscibilità territoriale; una presenza qualificata di attrattori storico-culturali ed archeologici di particolare pregio ed importanza e condizioni di accessibilità esterna facilitate rispetto ai principali bacini potenziali generatori di flussi.

Interazione con le aree interne, con altre località/attrattori turistici

Data la sua particolare posizione, le interazioni con le aree limitrofe risiedono in escursioni con destinazione nelle aree turistiche della Costa Viola, del Parco dell'Aspromonte e della Riviera dei Gelsomini, nonché con altri territori quali l'Area Grecanica. Tali interazioni avvengono anche in senso opposto, laddove la funzione di porta d'accesso della città di Reggio Calabria e dello scalo di Villa San Giovanni consente al territorio di ricoprire il ruolo di punto di transito rilevante negli itinerari aventi come altre tappe le medesime località appena indicate e di attrarre flussi di carattere escursionistico.

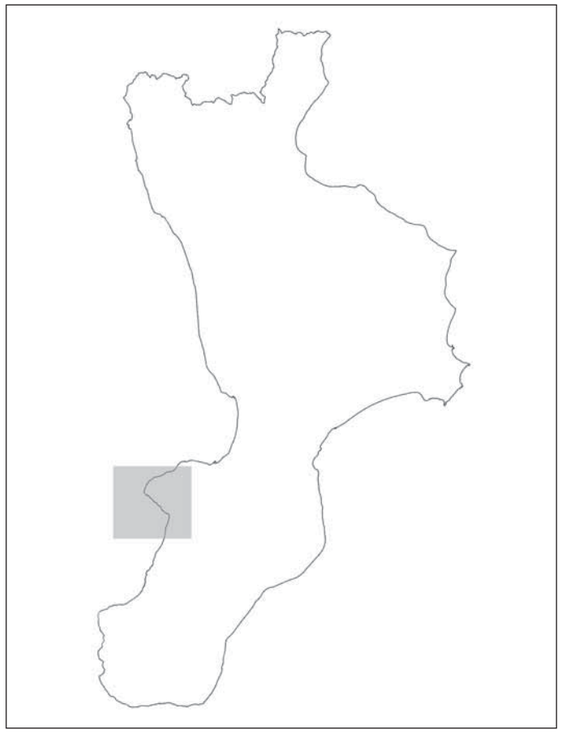
Accessibilità

Per la prossimità dell'autostrada A3, il territorio presenta un sufficiente livello di accessibilità automobilistica rispetto ai bacini d'origine dell'utenza turistica nazionale. Tuttavia, in ragione dell'eccessiva distanza, l'area risulta poco appetibile per quanto riguarda le lunghe percorrenze con origine nel Nord Italia.

La presenza dello scalo marittimo di Villa S. Giovanni rende l'area particolarmente accessibile dalla Sicilia per la modalità stradale, mentre l'Aeroporto dello Stretto consente una discreta accessibilità rispetto alle reti lunghe del trasporto aereo.

L'infrastruttura, localizzata nel territorio di Reggio di Calabria, dispone di collegamenti di linea con: Roma Fiumicino, Venezia, Bologna, Milano Linate, Bergamo Orio e Malta.

COSTA DEGLI DEI - NICOTERA



Nicotera è una delle più belle, artistiche e suggestive città della provincia di Vibo Valentia ricca di storia e di arte.
Sorta sulle rovine di quella metropoli della Magna Grecia che fu chiamata "MEDAMA", fra il fiume Mesima e l'attuale Nicotera Marina, fu saccheggiata numerose volte, subì anche le incursioni dei Saraceni.
Oggi l'abitato gode di uno splendido paesaggio, comprendente Nicotera Marina, il porto di Gioia Tauro, lo stretto di Messina, l'Aspromonte e le isole Eolie. Un vero e proprio terrazzo sul mare dal quale poter ammirare uno dei più suggestivi paesaggi che la Calabria offre.
Il Comune di Nicotera rappresenta l'ultimo centro della Costa Vibonese, meglio conosciuta come "La Costa degli Dei", che si sviluppa lungo il tratto di costa del Tirreno meridionale che va dal Comune di Pizzo fino al comune di Nicotera, comprendendo la ricercatissima località di Capo Vaticano. Il territorio offre al turista un paesaggio variegato, dalle spiagge bianchissime di Nicotera Marina a quelle rocciose di Joppolo, dai cristallini fondali ed insenature di Capo Vaticano al massiccio scoglio di arenaria compatta su cui si erige Tropea.
Spiccata è la vocazione balneare di questo territorio, caratterizzato dalla presenza di numerose strutture ricettive e spiagge di singolare bellezza, che la rendono una meta balneare assai frequentata da turisti italiani e stranieri, attratti anche da una vitalità notturna fatta di discoteche e locali alla moda.

Nicotera

Al tempo stesso, però, a poca distanza dalla costa, è possibile visitare bellissime località dove la natura, l'arte e la cultura sono assolute protagoniste ed offrono al turista un'alternativa e/o un'integrazione alla vacanza balneare.
Il territorio della Costa degli Dei esprime un'offerta turistica caratterizzata prevalentemente da una componente balneare, ormai matura e non diversificata, limitata ai soli mesi estivi (in particolare giugno, luglio ed agosto).
Questa vocazione si è andata sviluppando negli anni e ne ha rafforzato il posizionamento competitivo attuale e potenziale all'interno della Regione, specialmente su quei segmenti della domanda turistica riconducibili alla fruizione di contesti "mare-sole-relax".

Interazione con le aree interne, con altre località/attrattori turistici

Le aree circostanti rappresentano un continuum con le bellezze architettoniche e paesaggistiche presenti lungo il litorale. Questo aspetto facilita l'integrazione tra le località marine e quelle delle aree interne, traducendosi in flussi turistici caratterizzati da brevi itinerari che dalla costa portano fin dentro le aree interne alla scoperta di luoghi d'arte, ricchi di cultura e tradizioni enogastronomiche.
In effetti, la stretta vicinanza che separa la costa dall'entroterra offre la possibilità di realizzare brevi itinerari per raggiungere località posizionate al di fuori dei confini delle aree a maggiore attrattività turistica.
Si tratta di itinerari volti alla scoperta di bellezze naturalistiche (le Serre ed il lago dell'Angitola), architettonico-paesaggistiche (la Certosa di Serra San Bruno), o ancora itinerari storico-culturali (città di Mileto) o diretti alla riscoperta delle tradizioni contadine presenti in piccoli Comuni (Zungri, Rombiolo, ecc).
La presenza della *Strada del Poro*, una delle Strade dei Sapori della Calabria, rafforza ed integra le sinergie tra entroterra e costa, facendo percepire il territorio unitario ed integrato, e valorizzando al tempo stesso il fenomeno

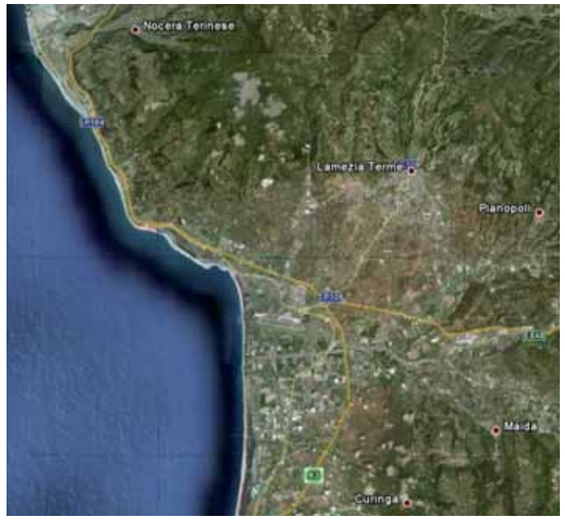
Capo Vaticano

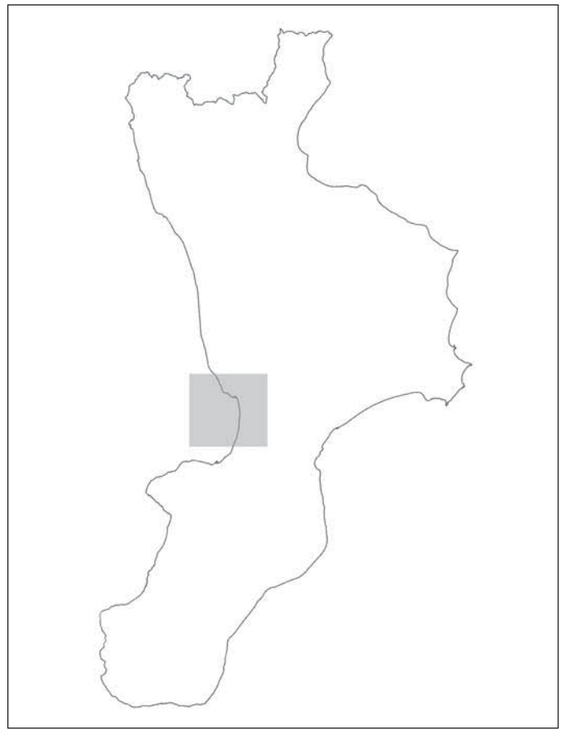
turistico rendendo la destinazione unica nel suo genere.
Alcuni attrattori turistici sono:
Tropea è la perla incontrastata del turismo calabrese. Posizionata su di una rupe circolare, è caratterizzata da strette strade, scorci suggestivi e viste sul mare. Presente già in epoca preellenica e sviluppatosi in epoca romana, l'abitato fu un importante centro marinaro in epoca angioina ed aragonese intrattenendo scambi commerciali con tutti i paesi mediterranei.
Capo Vaticano-Ricadi è uno degli angoli più suggestivi di tutta la Calabria, il promontorio - "Taurianum Promontorium" - si trova all'altezza del capo, interrompendo la costa con una serie di alte scogliere e faraglioni.
Il Parco Marino Regionale "Fondali di Capocozzo - S. Irene - Vibo Marina - Pizzo Calabro - Capo Vaticano - Tropea", istituito con legge regionale del 21 aprile 2008, n. 13, comprende un sistema omogeneo caratterizzato dalla presenza di specie animali e vegetali di interesse naturalistico. L'area in oggetto è interessata dalla presenza di tre SIC relative ai fondali di Capocozzo – Sant'Irene, Pizzo e Capo Vaticano.

Accessibilità

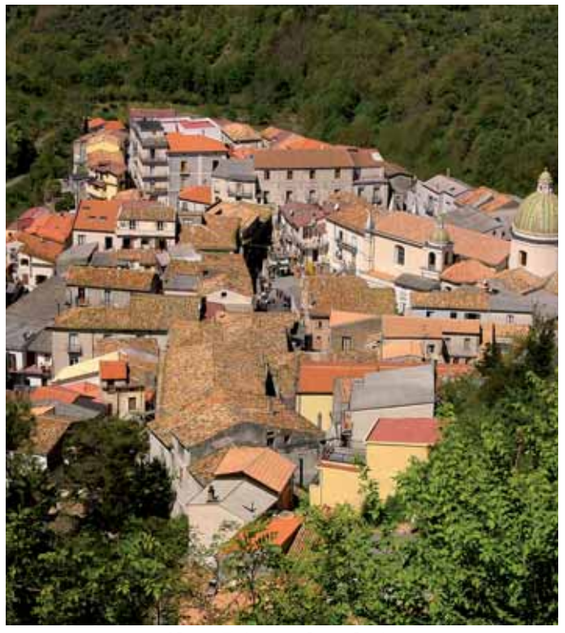
Per la presenza dell'autostrada A3, il territorio presenta un sufficiente livello di accessibilità automobilistica rispetto ai bacini d'origine dell'utenza turistica nazionale. L'accessibilità dell'area è decisamente avvantaggiata dalla prossimità all'Aeroporto Internazionale di Lamezia Terme e, secondariamente, dal buon collegamento con lo scalo reggino.

GOLFO DI S. EUFEMIA





L'area del Golfo di Sant'Eufemia ha un carattere policentrico: la presenza di elementi di valore paesaggistico e naturalistico non costituisce un elemento morfologico caratterizzante l'intero territorio, ma assume declinazioni differenti in funzione della specifica località.
Agli estremi spaziali si trovano Nocera Terinese e Curinga, località balneari di importanza in termini di capacità ricettiva e presenze.
Il sistema costiero di località di dimensioni medio piccole che si estende da Nocera Terinese a Curinga trova nel vicino Parco marino dello Scoglio di Isca (Amantea) il suo principale elemento di interesse naturalistico e gode di un buon inserimento paesaggistico per l'entroterra che rapidamente diventa collinare e montano, offrendo possibilità di escursione nei vicini borghi.



Nocera Terinese - Centro Storico

Il litorale antistante la Piana di S. Eufemia, territorio con forte vocazione agricola, presenta numerosi luoghi di interesse naturalistico tipici delle pianure alluvionali a ridosso del mare; l'area, e in particolare i Comuni di Gizzeria e Curinga, si caratterizza per la presenza di alcune strutture turistiche di grande dimensione, autonome e isolate dal territorio circostante.
La città di **Lamezia Terme,** oltre a rappresentarne la porta di accesso ed il principale centro servizi, dispone di alcune frazioni a mare che ripropongono le medesime caratteristiche del territorio della piana.
La città, inoltre, rappresenta uno dei principali centri del turismo business, legato al vicino capoluogo regionale ma anche di natura endogena (distretto agroindustriale, fiera), oltre ad ospitare una delle stazioni termali (Terme di Caronte) della Regione.
Si potrà valutare, inoltre, l'ipotesi di costituire nell'area un accesso privilegiato per l'itinerario della nautica da diporto delle Eolie e dello Stretto.
Nell'ambito di riferimento, Nocera Terinese rappresenta un centro ad alta valenza storica- culturale . Il paese si apre, come un grande belvedere, sulla vallata del fiume Savuto e sul mare Tirreno, con un'altitudine di 327 m.s.l.m.. Per le eccezionali condizioni climatiche naturali, l'agricoltura è l'attività prevalente: vi si coltivano cereali, olive, che danno un ottimo olio di frantoio, e uva di vitigni pregiati con la quale si producono apprezzati vini DOC. Il suo territorio è ricco di ritrovamenti archeologici. Secondo gli ultimi rilievi emersi dalle rilevazioni archeologiche, nel territorio di Nocera Terinese era posta, sin dal IV secolo a.C., la città magnogreca di Temesa, che probabilmente era formata da una confederazione di villaggi e gravitava nell'area tra i fiumi Savuto e Oliva. L'antica Temesa doveva sorgere sul vasto pianoro, circa 30 ettari, denominato Piano di Tirena, posto tra i fiumi Savuto e Grande a poca distanza dal mare. Nocera è conosciuta in tutto il mondo per la manifestazione religiosa legata ai riti Pasquali della settimana Santa per la processione dell'addolorata e del rito dei Vattienti.
Negli anni settanta ed ottanta si è venuto a sviluppare anche la frazione Marina sia con insediamenti residenziali che di tipo turistico.
Il centro storico vanta inoltre la presenza di un Istituto di Alta Formazione Artistica e Musicale.
L'asse costiero da Gizzeria a Curinga, antistante la Piana di S. Eufemia si caratterizza per la presenza di numerosi ambiti di interesse naturalistico, che assumono maggiore importanza visti gli elevati usi agricoli dell'area retrostante.
Il sistema di laghi d'acqua salmastra denominato "La Vota", si estende lungo la costa del Comune di Gizzeria (località con 2 vele Legambiente). In persistente evoluzione dal punto di vista morfologico, costituisce un luogo di sosta per uccelli acquatici migratori, tra cui il falco pescatore e il falco di palude.
Nel Comune di Curinga, all'interno di una vasta pineta litoranea di pino domestico (Pinus pinea) si trovano lo stagno litoraneo di Imbutillo e, sul confine con Pizzo Calabro, le dune dell'Angitola, ambienti umidi caratterizzati dalle essenze tipiche della macchia mediterranea (Myrtus communis, Pistacia lentiscus, Cistus salvifolius).
L'area della Piana di S. Eufemia ed il circostante territorio collinare si caratterizzano per l'importante vocazione agroindustriale ed ospitano un'elevata concentrazione di produzioni enogastronomiche tipiche: olio Lamezia DOP, vino Lamezia DOC, oltre a diversi IGP (clementine, liquirizia, cipolla) e il vino IGT Valdamato.
La valorizzazione delle risorse e la specificità dell'enogastronomia locale può essere considerata a titolo di servizio complementare, da fruire una volta raggiunta l'area sulla base di altre motivazioni di viaggio.

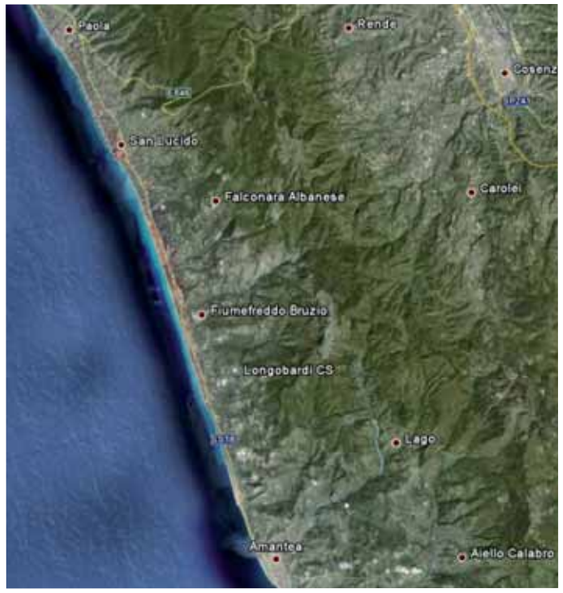
Interazione con le aree interne, con altre località/attrattori turistici
Pur con differenti livelli di notorietà e di riconoscibilità, tutti i Comuni posizionati lungo la costa sono importanti località balneari caratterizzate da livelli di infrastrutturazione turistica in grado di accogliere importanti flussi di visitatori durante la stagione estiva.
In linea con la maggiore peculiarità dell'area, il princi-

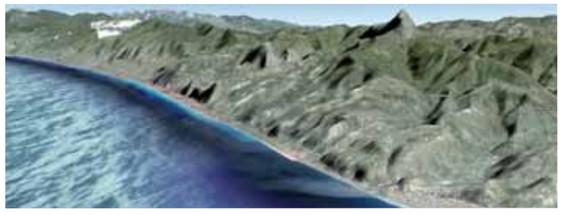
"Le Sirene" Gizzeria Lido

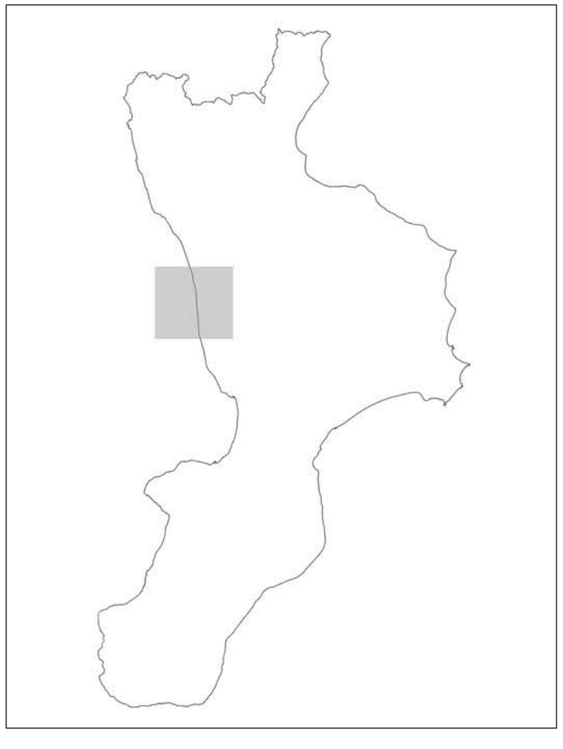
pale fattore di interesse dell'entroterra è rappresentato dalla concentrazione di attività agricole e produzioni tipiche di qualità certificata.
Sono già in corso alcuni tentativi di valorizzazione di tale risorsa nella forma dell'itinerario enogastronomico: oltre a Lamezia Terme e Curinga e Falerna, l'Associazione Strada del Vino e dei Sapori di Lamezia è promossa dai Comuni di Feroleto, Filadelfia Maida e Pianopoli.
Inoltre, il Comune di Belmonte Calabro, immediatamente a nord di Amantea e interessato dalla sede del Parco marino degli Scogli di Isca, rientra fra le Città del Vino e può costituire meta di escursioni.
La vicinanza con l'area turistica di Tropea e Capo Vaticano (Costa degli Dei) offre numerose possibilità di interazione, configurando la meta per escursioni giornaliere verso spiagge di elevato interesse paesaggistico.

Accessibilità
Per la presenza dell'autostrada A3, il territorio presenta un discreto livello di accessibilità automobilistica rispetto ai bacini d'origine dell'utenza turistica nazionale.
La connessione con la SS 106, assicurata dalla SS 280, consente inoltre un discreto livello di accessibilità rispetto alla dorsale adriatica.
L'accessibilità dell'area è decisamente avvantaggiata dalla presenza dell'Aeroporto Internazionale di Lamezia Terme.
Pertanto il territorio dispone di un considerevole livello di accessibilità rispetto alle reti lunghe.

MEDIO – BASSO TIRRENO COSENTINO







Nel complesso l'area è caratterizzata da un sistema costiero di località di dimensioni medio piccole, che ha come principale elemento naturalistico un inserimento paesaggistico con l'entroterra che rapidamente diventa collinare e montano offrendo buone possibilità di escursioni nei vicini borghi. Il territorio infatti abbonda di paesaggi suggestivi, dove si alternano: paesini di una bellezza unica, pregni di colori e di storia; spiagge assolate, dalla sabbia grigio perla; rocce a strapiombo, ricche di torri e fortini; isolette circondate da uno splendido mare: grotte marine e terrestri; campagne coltivate ancora con i tradizionali sistemi; boschi intatti e incontaminati; altopiani pieni di vegetazione e di colore.

La struttura del sistema insediativo è costituita da una sequenza di centri costieri di medie dimensioni organizzati intorno a Paola, centro fisico e funzionale del territorio e da una serie di centri minori arroccati a ridosso delle pendici della catena Paolana; prima fascia montana dell'Appennino calabro che si estende per circa 73 km in maniera parallela alla linea di costa tirrenica tra il Passo dello Scalone, a nord, e la foce del fiume Savuto, a sud, che la separa dal settore sud-occidentale della Sila Piccola. Un intensa urbanizzazione turistico residenziale registratasi negli ultimi decenni ha ridisegnato i centri costieri con espansioni che in alcuni casi molto più grandi dei nuclei storici originari posti talora sulle rocche prospicienti la fascia litorale.

Il centro più popoloso e più importante è **Paola**, principale meta del turismo religioso in Calabria, in quanto sede del Santuario di S. Francesco e importante nodo ferroviario per i collegamenti con Cosenza.

La città è sede di numerose istituzioni di carattere intercomunale e comprensoriale, della Comunità Montana dell'Appennino Paolano, di uffici distrettuali e di Stato, dell'Istituto Alberghiero di Stato, di enti di assistenza pubblica; U.S.L. n. 10, INPS, e di amministrazione della giustizia; Tribunale, Pretura, Procura della Repubblica, dell'Ospedale Civile zonale e di numerosi istituti Paola è inoltre sede di un attivo mercato intercomunale e di sviluppate attività commerciali e professionali.

Paola gode di dotazioni paesaggistiche, di caratteri naturali e di scorci ambientali non ancora compromessi che assieme costituiscono una interessante offerta ecologica, una naturale attrattiva turistica e infine un invito alla sosta e alla permanenza. Fortemente suggestivo è il singolare scenario ambientale formato dalla ripida costiera montana che sormonta la città.

La presenza del mare, unitamente alla bellezza dei rilievi montuosi posti nelle immediate vicinanze e alla presenza di un prestigioso santuario dedicato a San Francesco di Paola fanno della città una meta turistica di una certa importanza.

A sud di Paola altri centri interessanti da visitare sono **Belmonte Calabro e Fiumefreddo Bruzio**, con le splendide terrazze naturali di che offrono visuali meravigliose del mar tirreno fino a vedere chiaramente le isole Eolie; Fiumefreddo Bruzio è stato anche inserito nel Club dei Borghi più belli d'Italia, come luogo di interesse storico, paesaggistico e culturale.

Longobardi, paesino che si estende tra il mare e la montagna, con il centro storico situato a circa 300 metri ricco sul livello del mare e sovrastato dal Monte Cocuzzo, una delle cime più importanti della Catena Costiera Paolana. Altro comune di una certa rilevanza demografica e funzionale è Amantea che presenta l' esistenza di un piccolo porticciolo turistico nella frazione marina di Campora S. Giovanni.

San Lucido

Le attività agricole praticate sono condotte con metodi tradizionali e poco innovativi; prevalgono alcune produzioni tipiche, come i pomodori di Belmonte, particolarmente rinomati sul mercato locale ed extraregionale. Buona anche la presenza di artigianato locale e di prodotti artistici.

La ricettività dell'area offre strutture agrituristiche, alberghi e bed & breakfast, situati soprattutto nelle zone costiere e ottime strutture gastronomiche.

Pur con differenti livelli di notorietà e di riconoscibilità, tutti i Comuni posizionati lungo la costa sono importanti località balneari caratterizzate da livelli di infrastrutturazione turistica in grado di accogliere importanti flussi di visitatori durante la stagione estiva.

I principali punti di forza dell'area sono:

Presenza del Santuario di S. Francesco di Paola; elevata visibilità riconoscibilità delle località balneari posizionate lungo la fascia costiera; presenza di attrattori paesaggistici e naturalistici di significativo pregio; presenza qualificata di attrattori storico-culturali ed architettonici quale elemento complementare all'offerta paesaggistica; condizioni di accessibilità esterna facilitate rispetto ai principali bacini potenziali generatori di flussi; qualificata presenza di operatori turistici tradizionalmente impegnati nella gestione di attività turistico-ricettive;principale scambio di collegamento con la costa jonica. Un'ulteriore risorsa è rappresentata dalla presenza della vicina Stazione idro-termominerali "Terme Luigiane".

Interazione con le aree interne, con altre località/attrattori turistici

L'estrema prossimità del territorio al Centro Capoluogo di provincia, ed al parco della Sila, è alla base dell'interazione "mare-monti" intrattenuta tra le suddette località balneari, con quelle dell'entroterra. Tale interazione, tuttavia, si qualifica con una prevalente connotazione escursionistica, tesa a fruire in forma infra-giornaliera del patrimonio di attrattori naturalistici presenti nell'area.

A contorno degli elementi paesaggistici massimamente riconducibili alle risorse costiere, il territorio include differenti elementi di attrazione storico-culturale (es. fortificazioni costiere, santuari, siti rupestri, borghi medievali) testimonianze dell'epoca Magno Greca e del periodo feudale.

Il territorio circostante offre alcuni attrattori rilevanti e, in generale, una diffusa presenza di luoghi di interesse naturalistico, culturale.

Il Parco Marino Riviera dei Cedri è un'area di notevole interesse paesaggistico calabrese e interessa parte dei comuni di **Praia a Mare, Diamante e Acquappesa.** In tale tratto di costa sono comprese numerose scogliere che rappresentano dei luoghi naturali fra i più suggestivi della Calabria, in particolare, le due uniche isole della Calabria, **Isola Dino** (*Praia a Mare*) **Isola di Cirella** (*Diamante)* e **lo scoglio della Regina; u**na struttura termale (Terme Luigiane)

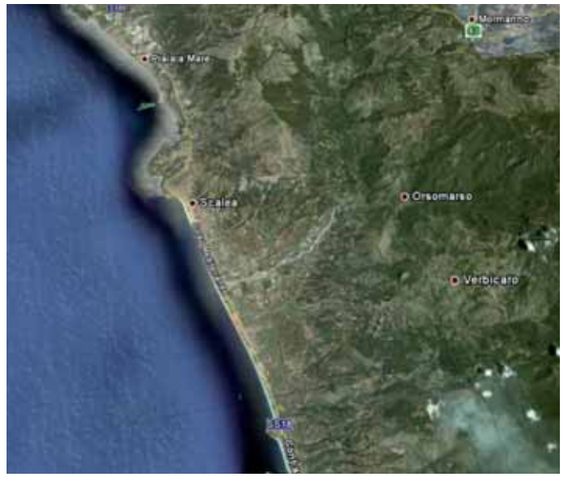
Accessibilità

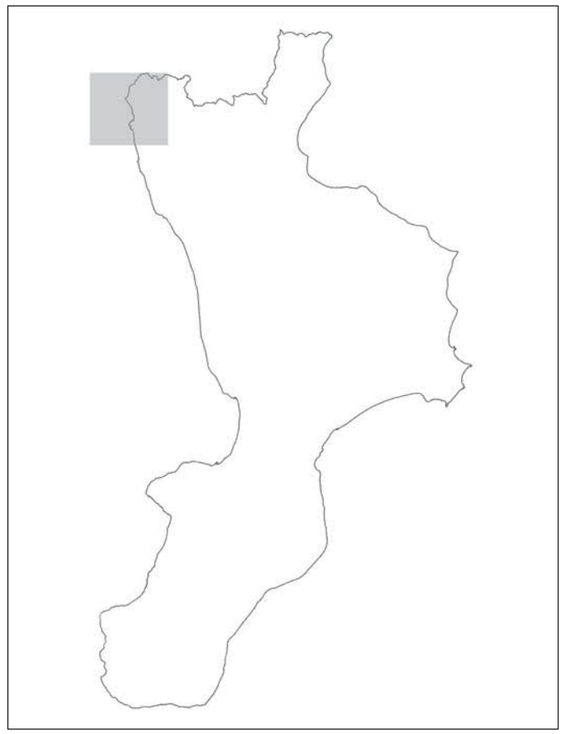
L'asse viario principale è la Strada Statale 18 Tirrena Inferiore

La presenza dell'autostrada A3 a poco più di 20 min. di macchina e la SS 18 Tirrenica, oltre che la presenza di uno snodo ferroviario importante come quello di Paola, concedono all'area un accettabile livello di accessibilità capace di offrirsi ad un bacino d'origine turistica sia locale che nazionale.

Le ipotesi di costruire nell'area un accesso privilegiato legato alla nautica da diporto è valorizzata dalle risorse presenti e dall'enogastronomia locale che può diventare un servizio complementare da fruire una volta raggiunta l'area sulla base di altre motivazioni di viaggio.

ALTO TIRRENO COSENTINO





Il primo tratto a nord della costa tirrenica cosentina prende il nome di "riviera dei cedri" è così denominata in ragione del "frutto degli dei" che in Italia si coltiva quasi esclusivamente in questa parte di regione. I cedri, esportati in ogni parte del mondo e usati nelle celebrazioni rituali ebraiche, rendono il litorale estremamente ricco di profumi, colori e sensazioni che ne fanno un territorio unico., sono solo alcuni dei centri che si affacciano su questo ridente tratto di costa.

Il territorio dell' Alto Tirreno Cosentino presenta un'estensione particolarmente contenuta, gran parte della quale coincidente con la fascia costiera che si estende sulla pedemontana tirrenica del massiccio del Pollino.

Morfologicamente la costa si presenta bassa e sabbiosa e solo per brevi tratti alta e rocciosa. Rilevante è la presenza di zone di interesse archeologico, castelli e fortificazioni. L'area interessata da un continuo urbanizzato lungo il litorale composto da centri compatti a valenza turistico – ricettiva (Scalea, Tortora e Praia a Mare).

La dominanza dell'elemento paesaggistico riconducibile alla risorsa mare, ne determina un'offerta turistica prevalentemente balneare, che vede nelle località di **Scalea**, **San Nicola Arcella, Praia a Mare, e Tortora** i centri di maggiore gravitazione dei flussi turistici territoriali.

Scalea

Isola Dino - Praia a Mare

Praia a Mare, rinomata località turistica sulla costa tirrenica in provincia di CS, rappresenta il centro di riferimento dell'alto tirreno cosentino. Il limite nord della riviera dei Cedri coincidente con il confine Calabro Lucano.

Praia a Mare si segnala fin dall'antichità per la sua importanza strategica ed economica. In origine popoloso villaggio di contadini e di pescatori sorto sulle spiagge strette tra il corso del fiume Noce, che a nord segna il confine con la Basilicata ed il contrafforte roccioso oltre la pianura alluvionale del fiume Lao, fu inizialmente la frazione marinara del confinante comune di Aieta. Approdo marittimo e scalo situato lungo le principali rotte commerciali del Mediterraneo occidentale.

La sua lunga e profonda costa è dominata dalla scogliera di Fiuzzi e dalla splendida ed imponente Isola di Dino, mirabile opera della natura la cui mole riempie il vicino orizzonte rendendo particolarmente caratteristico ed assolutamente inimitabile il panorama circostante.

Artigianato, commercio, turismo, industria (la cittadina è stata il fulcro produttivo di un importante polo tessile che ha dato lavoro a tremila persone) e turismo hanno riconvertito in termini di modernità le aspettative e le propensioni generazionali delle famiglie praiesi.

Scalea, 20 chilometri a Sud di Praia a Mare, è un importante centro balneare le cui origini risalgono al Paleolitico. Il paesino che si presenta con il suo meraviglioso centro storico disposto a gradinate sulla collina, conserva resti di antiche mura e suggestive viuzze strette e tortuose. La parte nuova, con i suoi numerosi alberghi, è sorta lungo la costa.

Pur con differenti livelli di notorietà e di riconoscibilità, tutti i Comuni posizionati lungo la costa su cui si dispiega la Riviera dei Cedri sono importanti località balneari caratterizzate da livelli di infrastrutturazione turistica in grado di accogliere importanti flussi di visitatori durante la stagione estiva.

La presenza di scogliere scoscese che aprono ad arenili stretti e profondi costituisce uno dei principali elementi caratterizzanti di questa costa.

Tra le località più rinomate sicuramente assumono un ruolo di primo piano Scalea, Praia a Mare (con l'Isola di Dino), San Nicola Arcella, e la vicina Diamante, dove si posizionano i principali insediamenti turistici del territorio.

Scorcio della costa

Interazione con le aree interne, con altre località/attrattori turistici

Particolarmente ampia e diversificata nel territorio è il complesso dei servizi per la pratica delle attività sportive en-plein-air, che spaziano dalle più tradizionali e meno impegnative attività di seawatching, fino a ricomprendere quelle più estreme legate al parapendio, alle immersioni, al canyoning o il rafting.

Tramonto a Scalea

L'estrema prossimità del territorio del Parco nazionale del Pollino (al cui interno risultano, peraltro, ricompresi alcuni Comuni della Riviera dei Cedri), nonché di quello della Sila, è alla base dell'interazione "mare-monti" intrattenuta tra le suddette località balneari, con quelle dell'entroterra. Tale interazione, tuttavia, si qualifica con una prevalente connotazione escursionistica, tesa a fruire in forma infra-giornaliera del patrimonio di attrattori naturalistici presenti nell'area Parco.

In quest'ambito, particolarmente interessante ed attrattivo è il complesso delle attività sportive praticabili lungo il torrente Lao (es. torrentismo, canyoning, rafting, canoa), che negli anni recenti ha messo in luce un significativo potenziale di sviluppo turistico.

A contorno degli elementi paesaggistici massimamente riconducibili alle risorse costiere, il territorio include differenti elementi di attrazione storico-culturale (es. fortificazioni costiere, santuari, siti rupestri, borghi medievali) testimonianze dell'epoca Magno Greca e del periodo feudale.

Come già osservato, tuttavia, tali interazioni restano nella dimensione di fenomeni prevalentemente (se non esclusivamente) escursionistici, finalizzati alla scoperta delle località dell'entroterra del Pollino ed alla sperimentazione delle attività sportive da questo offerte.

Altro elemento rilevante dell'area è Il Parco Marino Riviera dei Cedri è un'area di notevole interesse paesaggistico calabrese e interessa parte dei comuni di **Praia a Mare, Diamante e Acquappesa.** In tale tratto di costa sono comprese numerose scogliere che rappresentano dei luoghi naturali fra i più suggestivi della Calabria, in particolare, le due uniche isole della Calabria, **Isola Dino** (*Praia a Mare*) **Isola di Cirella** (*Diamante)* e **lo scoglio della Regina.**

Una struttura termale (Terme Luigiane) ed una località (Paola) fortemente connotata sotto il profilo religioso, che nei limiti della loro dimensione di nicchia rappresentano fenomeni turistici che arricchiscono e diversificano l'offerta dell'area.

Il territorio offre alcuni attrattori rilevanti e, in generale, una diffusa presenza di luoghi di interesse naturalistico, culturale quali:

Isola di Dino. Piccola isola che si innalza di fronte alla località Fiuzzi. Sono presenti delle grotte marine, tra queste le più famose sono la Grotta Azzurra (per l'intenso colore azzurro dell'acqua al suo interno) e la Grotta del Leone (il nome deriva dalla presenza al suo interno di uno scoglio che assomiglia molto ad un leone sdraiato).

Santuario della Madonna della Grotta – Così chiamato perché posizionato all'interno di una grotta naturale all'interno di una collina. In esso è venerata la Madonna della Grotta la cui leggenda narra che il comandante di un bastimento turco fu costretto dall'equipaggio a riporre all'interno dell'omonima grotta una statua lignea (rubata) del XV secolo raffigurante la madonna.

Grotta delle Sardine – Così chiamata per la copiosa presenza di sarde lì pescate un tempo con una particolare rete detta il "*cianciorro*" – *("giangiuorro" o "giangiuorr'" in dialetto*).

I borghi antichi, Testimonianze del periodo feudale, i borghi della Riviera dei Cedri sono veri e propri custodi di arte e cultura, la cui storia aleggia negli intrecci dei loro vicoli, nelle architetture dei loro monumenti, nel suono morbido del loro nome: Tortora, l'antica Blanda Enotra, che ospitò Garibaldi, Aieta, di origini bizantine, Praia a Mare, S. Nicola Arcella, Cirella, con i ruderi dell'antica città distrutta da Annibale, **Scalea,** dalle tipiche viuzze medievali; e ancora Papasidero e il suo graffito preistorico della Grotta del Romito, S. Domenica Talao, S. Maria del Cedro, Grisolia, Maierà, Orsomarso, Verbicaro, Buonvicino, Cetraro, antica regina della costa, Belvedere marittimo, con la rocca del principe e infine, proteso sul mare, Diamante, noto in Europa per essere il paese dei murales.

Accessibilità

L'asse viario principale è la Strada Statale 18 Tirrena Inferiore

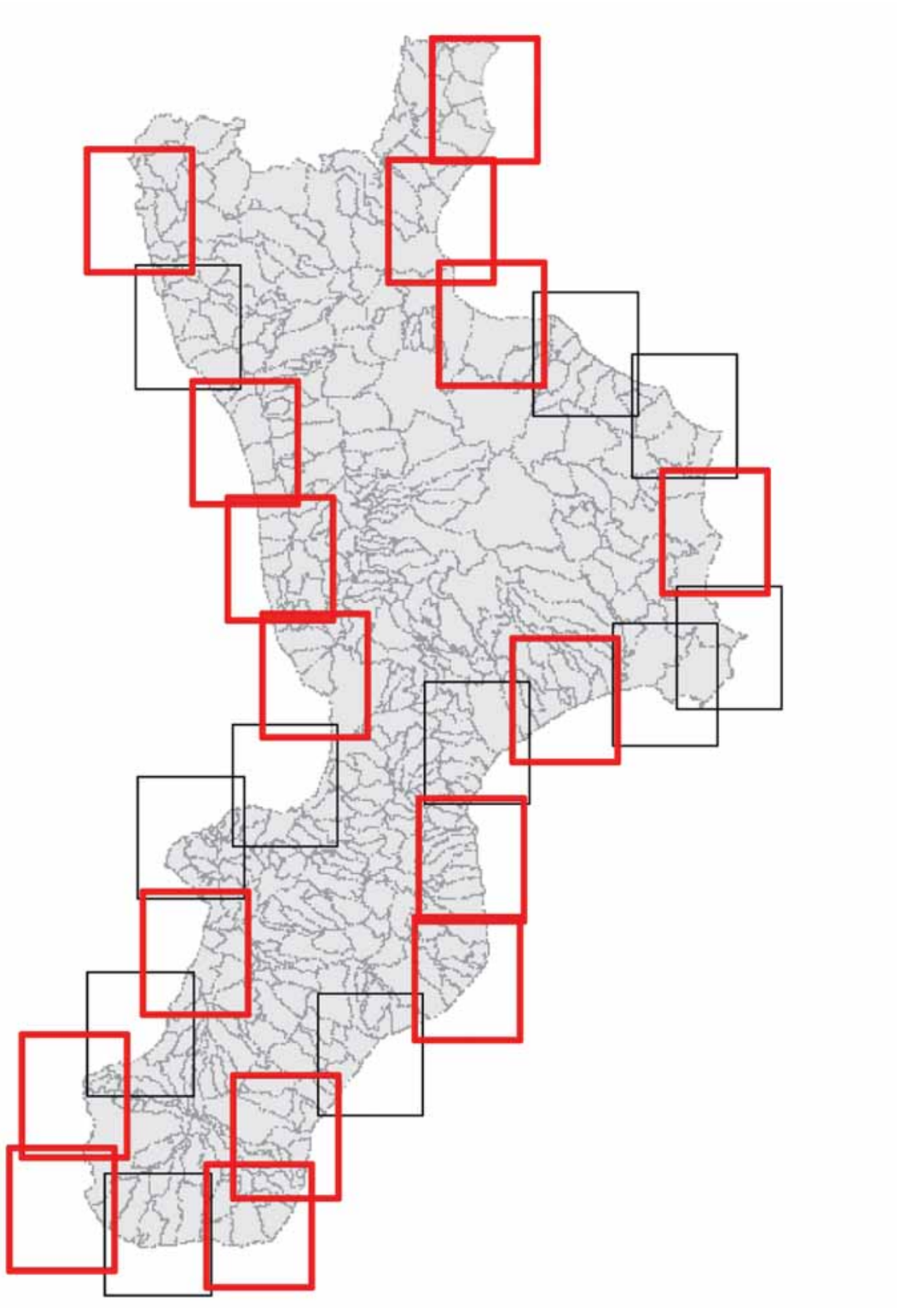
Per la vicinanza dell'autostrada A3, il territorio presenta il miglior livello di accessibilità automobilistica rispetto ai bacini d'origine dell'utenza turistica nazionale. In auto - A3 Salerno-Reggio Calabria: uscendo a Lagonegro Nord si percorrono 36 chilometri della strada statale 586 Valle del Noce fino ad imboccare la SS. 18 Alto Tirreno cosentino.

In particolare, l'area è la più appetibile tra le destinazioni regionali per quanto riguarda le lunghe percorrenze dal Centro-Nord.

Il territorio dispone di una accessibilità limitata rispetto alle reti lunghe del trasporto aereo. L'area è distante dall'infrastruttura aeroportuale di riferimento, con tempi di percorrenza che superano la soglia di un'ora. In particolare, lo scalo lametino appare poco appetibile per la porzione più settentrionale dell'area turistica, con percorrenze superiori alle due ore.

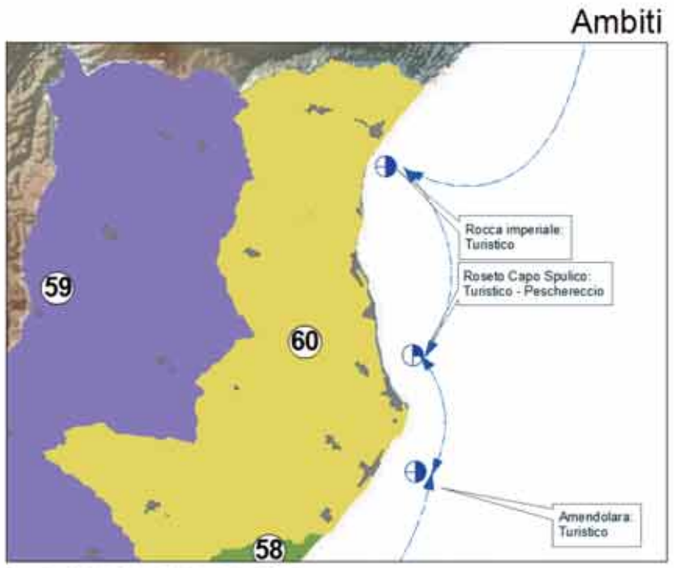
In treno - Linea ferroviaria Salerno - Reggio Calabria: stazione di Praia-Aieta-Tortora per tutti i convogli espressi ed interregionali. Stazioni di Maratea (Pz) e Scalea (Cs) per i treni Intercity.

Scorcio della costa



ANALISI NUOVA RETE PORTUALITÀ

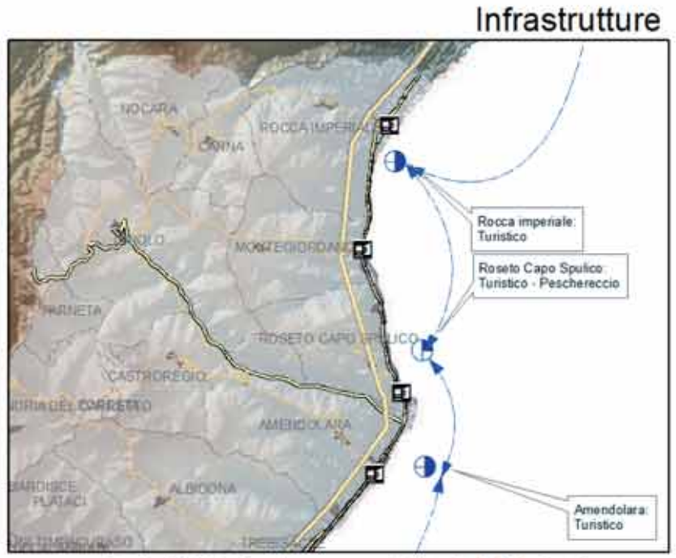
Ambiti



Tematismi Offerti: Cuturale - Naturalistico - Turistico

Area Nord Orientale della Calabria, al confine con la Basilicata: interessante posizione di confine a ridosso di porti che sono già meta di diportisti (Policoro a 20.0 Km, porto degli Argonauti a 40.0 km, molto efficiente per diportismo residenziale e di transito).
Il completamento della rete portuale di quest'area prevederebbe tre strutture:
porto di Rocca Imperiale e Roseto Capo Spulico – aree legate al turismo residenziale con un'accessibilità interna sufficiente ad accogliere un bacino d'utenza turistica proveniente sia da Cosenza che da centri più interni a confine con la Basilicata, quindi le strutture si propongono ad un turismo stanziale.
Porto di Amendolara – questa struttura potrebbe inserirsi nelle rotte interregionali offrendo al turismo di transito un punto di ormeggio co servizi adeguati ed un'attrattiva turistica di alto livello.

Infrastrutture



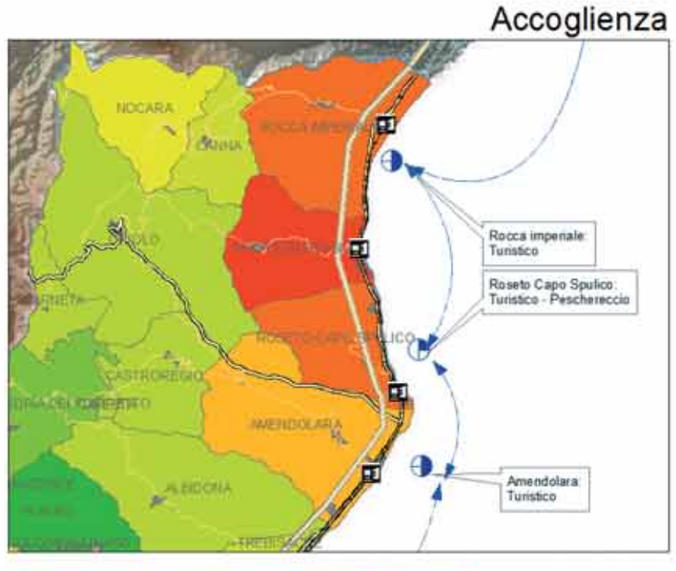
Portualità Regionale

Previsione
- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <=24 m
- Porti cl > 24 m

Esistenti
- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <= 24 m
- Porti cl > 24 m

Rete viaria Principale
- Aeroporti
- Stazioni_FS
- A3
- Raccordi
- Di progetto
- SS18 Tirrenica
- Ferrovie
- SC
- SP
- SS
- Traghetto
- Safe Route

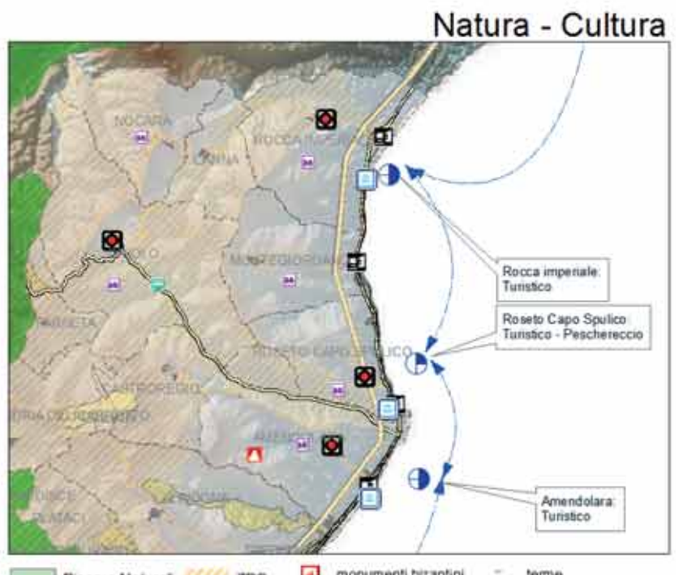
Accoglienza



Posti Letto/Pop. res.

IF= Indice di specializzazione turistica dei luoghi

Natura - Cultura



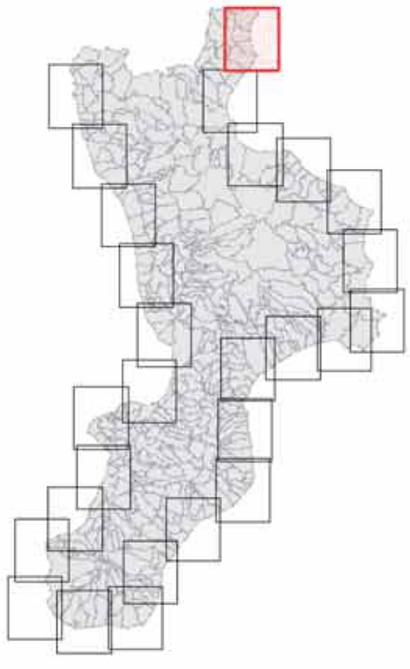
- Riserve Naturali
- Parchi Nazionali
- Parchi marini
- Riserva marina
- ZPS
- SIR
- SIN
- SIC
- monumenti bizantini
- centri eccellenza
- centri abbandonati
- teatri
- musei valenza reg.
- musei valenza locale
- terme
- castelli
- manifestazioni
- aree archeologiche
- anfiteatri
- Universita
- Ospedali

REGIONE CALABRIA
Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio

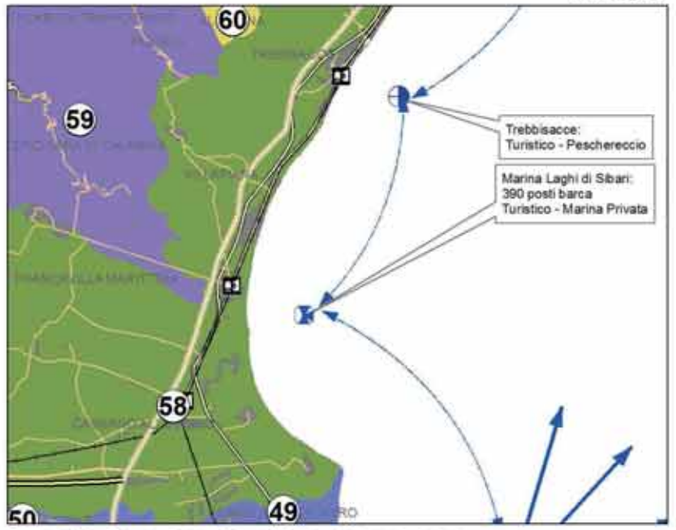
LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA
UdPCP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO

MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE
Analisi rete portuale
Area 1

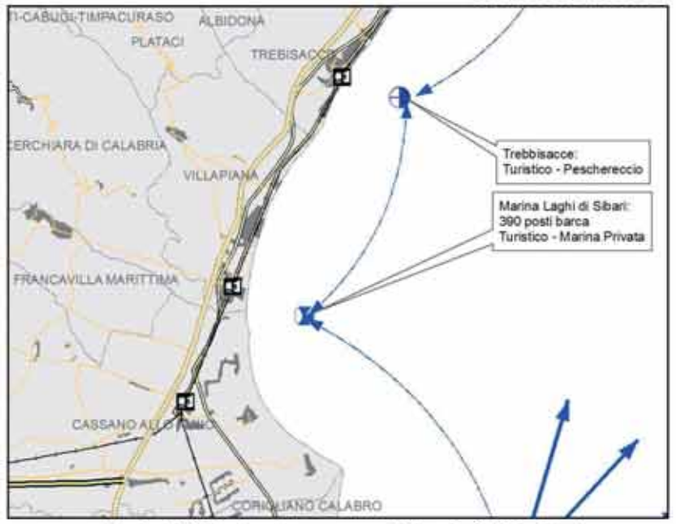
N W E S
Km 0 2,5 5 10



Ambiti



Infrastrutture



Tematismi Offerti: Termale - Storico - Eventi - Cuturale - Naturalistico - Turistico

Area situata nel Golfo di Corigliano, la nuova portualità prevede la realizzazione di una struttura nel comune di Trebisacce. L'area si distingue per un'elevata offerta turistica, eventi di diverso tipo e la presenza di aree archeologiche di elevato pregio. Il porto potrebbe intercettare il bacino di utenza turistica proveniente dai vicini centri maggiori (Cosenza – Castovillari – Cassano - Acri). La vicinanza con il porto dei laghi di Sibari, di valenza sovralocale, permetterebbe al nuovo porto in previsione di usufruire delle attività per il diportista già presenti nell'area. Il porto si affermerebbe come struttura ad influenza locale e quindi legata ad un turismo residenziale.

Portualità Regionale

Previsione

- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <=24 m
- Porti cl > 24 m

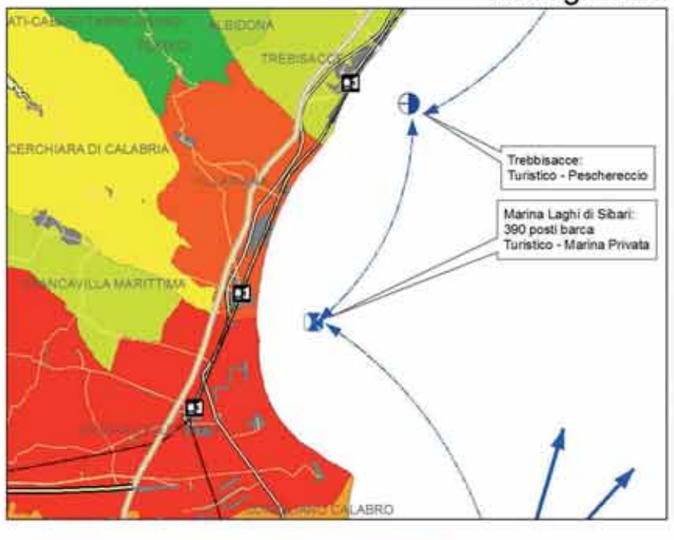
Esistenti

- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <= 24 m
- Porti cl > 24 m

Rete viaria Principale

- Raccordi
- Di progetto
- A3
- SS18 Tirrenica
- SC
- SP
- SS
- Traghetto
- Ferrovie
- Stazioni_FS
- Aeroporti
- Safe Route

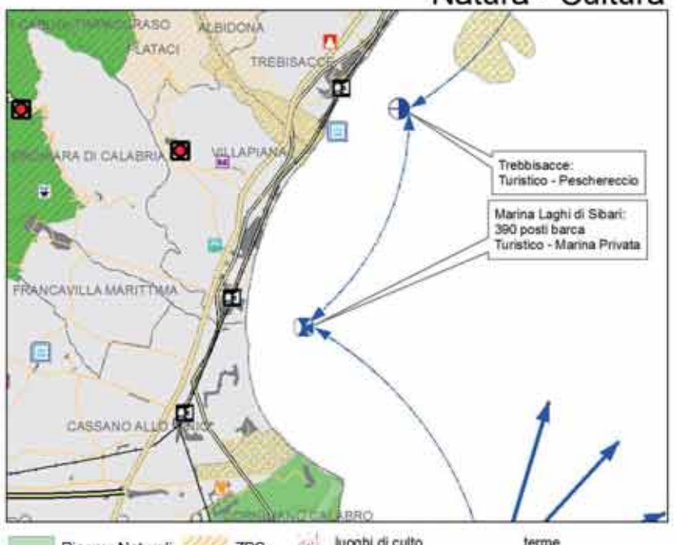
Accoglienza



Posti Letto/Pop. res.

IF= Indice di specializzazione turistica dei luoghi

Natura - Cultura



- Riserve Naturali
- Parchi Nazionali
- Parchi marini
- Riserva marina
- ZPS
- SIR
- SIN
- SIC
- luoghi di culto
- monumenti bizantini
- centri eccellenza
- centri abbandonati
- teatri
- musei valenza reg.
- musei valenza locale
- terme
- castelli
- manifestazioni
- aree archeologiche
- anfiteatri
- Universita
- Ospedali

REGIONE CALABRIA

Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio

LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA

UMPIOP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO

MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE

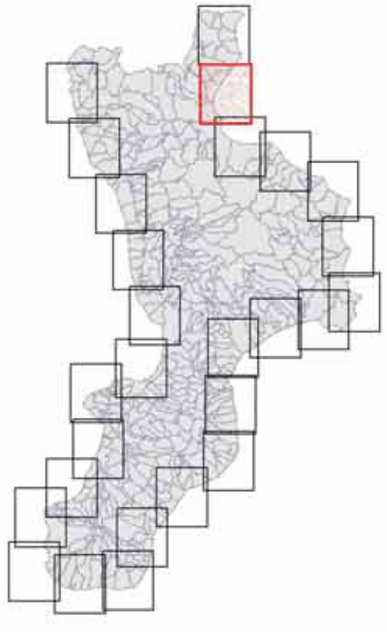
Analisi rete portuale

Area 2

Il Vicepresidente della Giunta Regionale	L'Assessore	Il direttore generale
On. Arch. Antonello Stasi	On. Dr. Pietro Aiello	Arch. Saverio Putorti

N W E S

Km 0 2,5 5 10



REGIONE CALABRIA

Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio

LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA

UAPIOP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO

MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE

Analisi rete portuale

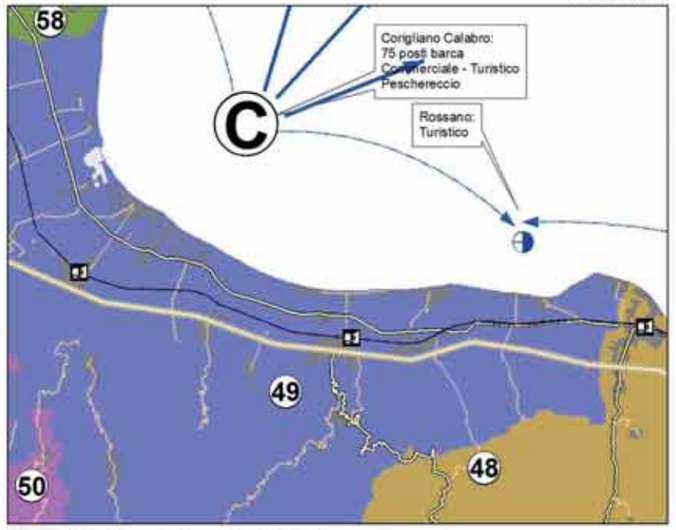
Area 3

Il Vicepresidente della Giunta Regionale
On. Arch. Antonella Stasi

L'Assessore
On. Dr. Pietro Aiello

Il direttore generale
Arch. Saverio Putorti

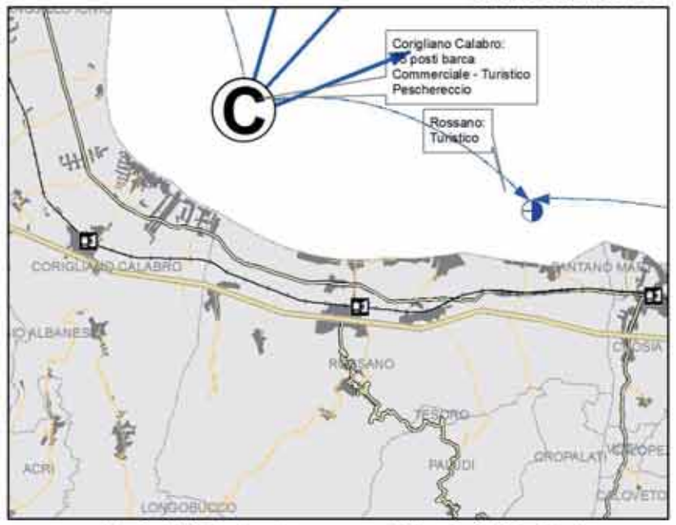
Ambiti



Tematismi Offerti: Cuturale - Naturalistico - Turistico - Commerciale

L'area ha una posizione strategica ottimale per la nautica da diporto nella costa jonica Calabrese. Il porto turistico nel comune di Rossano si affiancherebbe a quello già presente nel comune di Corigliano, già inserito nelle rotte turistiche croceristiche e che costituirà un importante volano per l'economia del territorio.
Le due strutture si collocano in un'area a forte vocazione turística con elevata presenza di strutture alberghiere e complessi turistici.

Infrastrutture



Portualità Regionale

Previsione

- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <=24 m
- Porti cl > 24 m

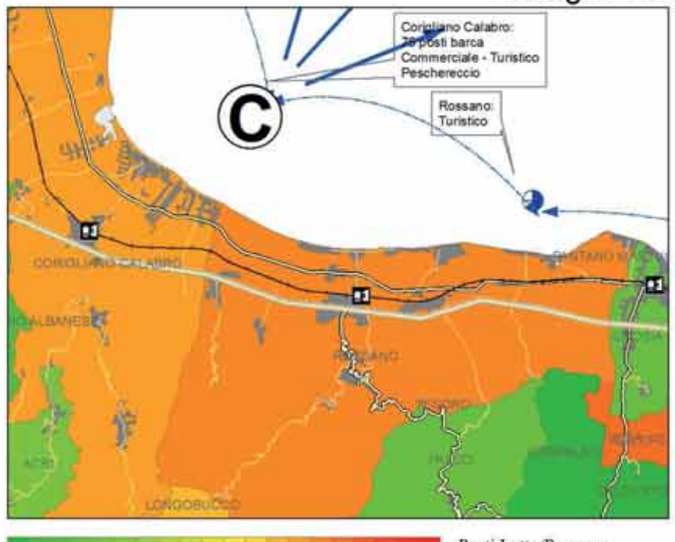
Esistenti

- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <= 24 m
- Porti cl > 24 m

Rete viaria Principale

- Raccordi
- Di progetto
- A3
- SS18 Tirrenica
- SC
- SP
- SS
- Traghetto
- Ferrovie
- Stazioni_FS
- Aeroporti
- Safe Route
- Croceristico

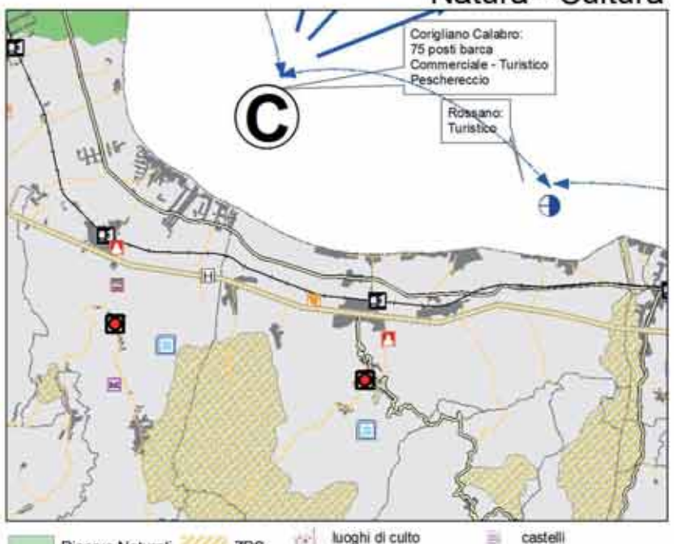
Accoglienza



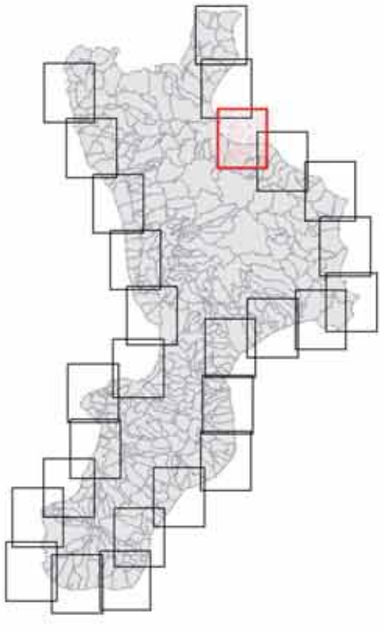
Posti Letto/Pop. res.

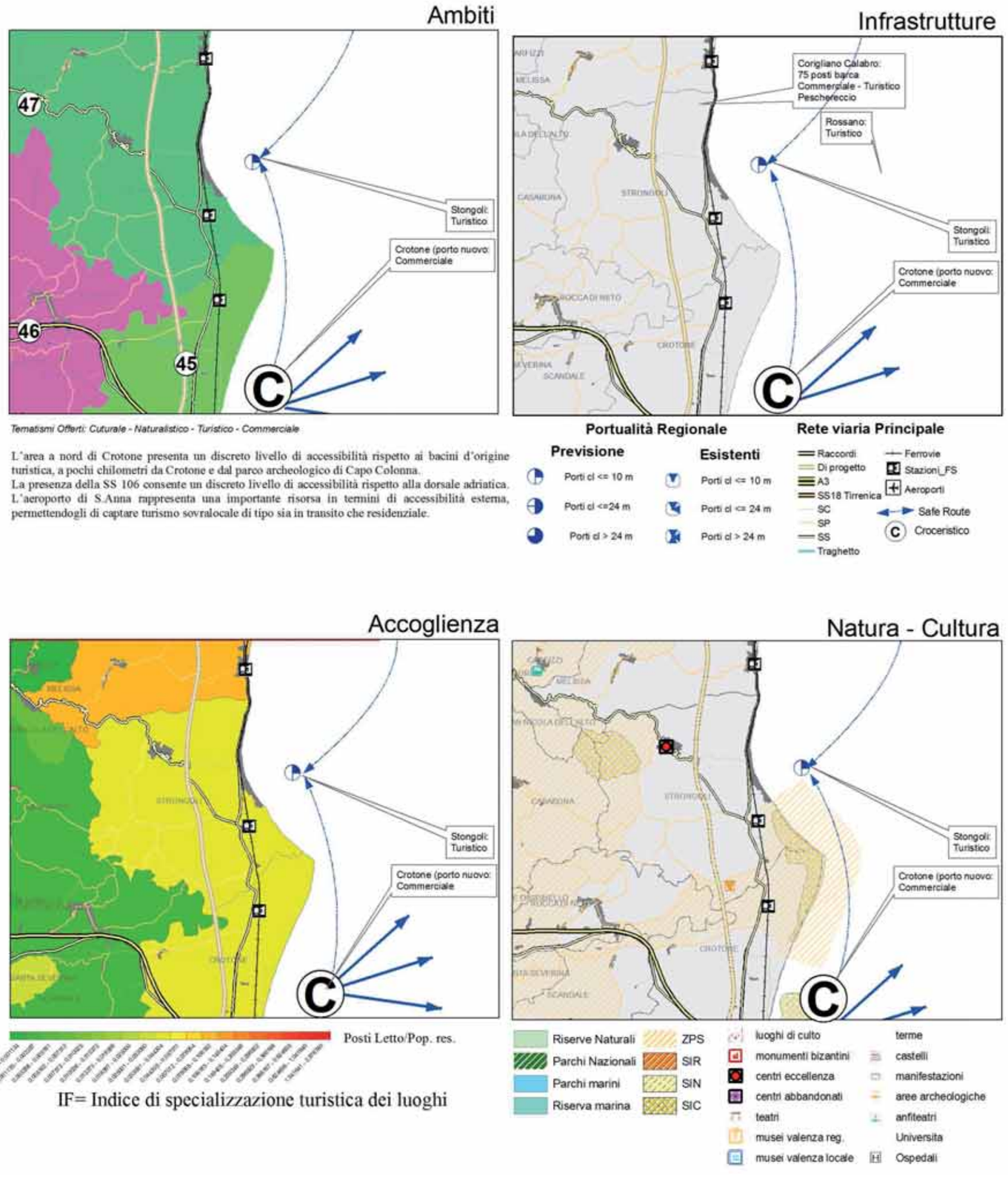
IF= Indice di specializzazione turistica dei luoghi

Natura - Cultura



- Riserve Naturali
- Parchi Nazionali
- Parchi marini
- Riserva marina
- ZPS
- SIR
- SIN
- SIC
- luoghi di culto
- monumenti bizantini
- centri eccellenza
- centri abbandonati
- teatri
- musei valenza reg.
- musei valenza locale
- terme
- castelli
- manifestazioni
- aree archeologiche
- anfiteatri
- Universita
- Ospedali





REGIONE CALABRIA

Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio

LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA

LAPROP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO

MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE

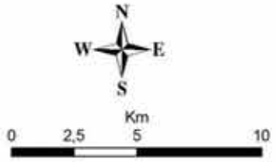
Analisi rete portuale

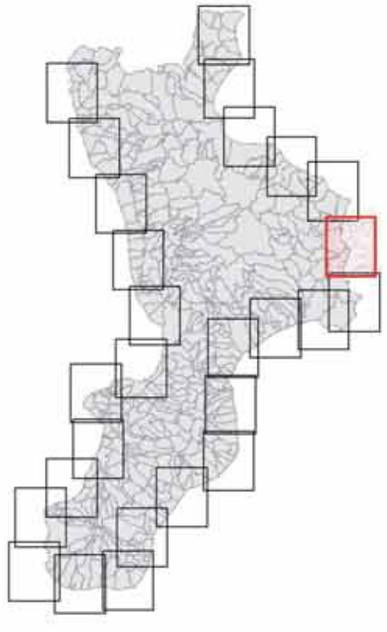
Area 6

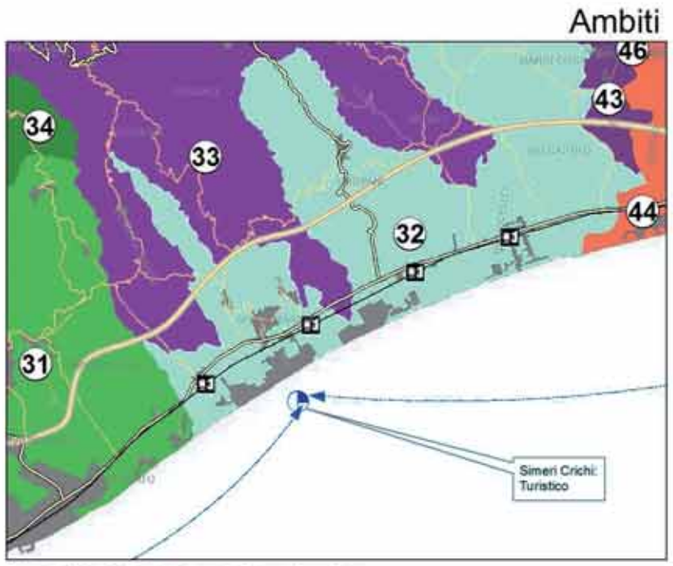
Il Vicepresidente della Giunta Regionale
On. Arch. Antonella Stasi

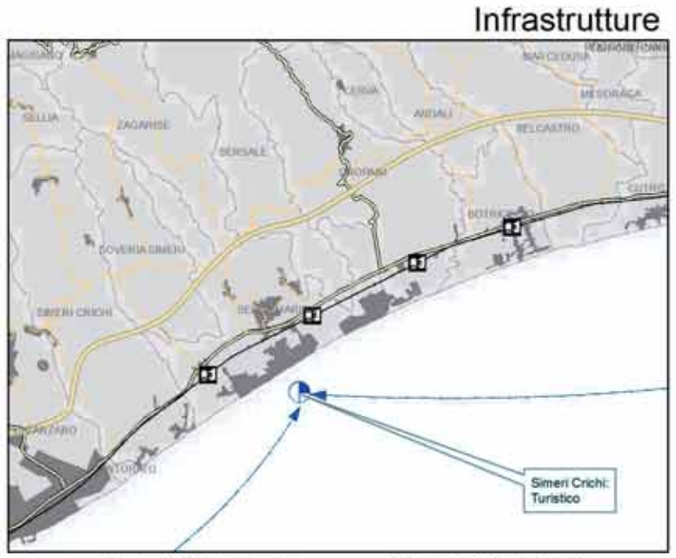
L'Assessore
On. Dr. Pietro Aiello

Il direttore generale
Arch. Saverio Putorti









Tematismi Offerti: Terziario - Cuturale - Storico - Naturalistico

L'area a nord di Catanzaro presenta un elevato livello di funzionalità turistica che indica una propensione dell'area stessa ad accogliere turismo sia residenziale che in transito avvalendosi della vicinanza con la città di Catanzaro e con l'aeroporto di S.Anna a Crotone, con cui ha un discreto livello di accessibilità tramite la SS 106.
L'offerta turistica dell'area è molto ricca spaziando da offerte naturalistiche a storiche e culturali.
Il porto intercetterebbe sia la richiesta dei diportisti residenziali che di quelli in transito, quindi potrebbe diventare una struttura a valenza sovralocale che completerebbe l'offerta di un'area di talento.

Portualità Regionale

Previsione

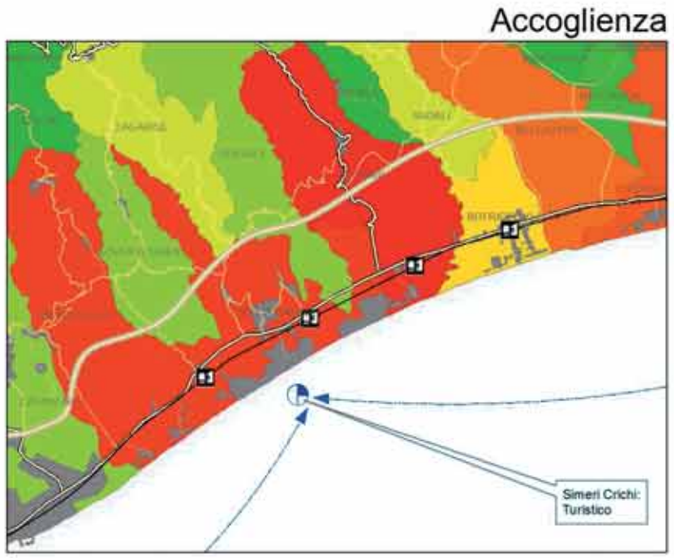
- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <=24 m
- Porti cl > 24 m

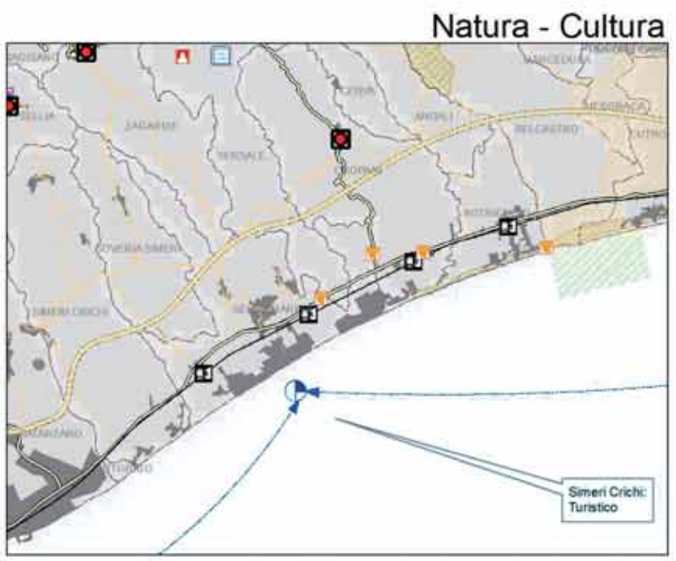
Esistenti

- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <= 24 m
- Porti cl > 24 m

Rete viaria Principale

- Raccordi
- Di progetto
- A3
- SS18 Tirrenica
- SC
- SP
- SS
- Traghetto
- Ferrovie
- Stazioni_FS
- Aeroporti
- Safe Route
- Croceristico





Posti Letto/Pop. res.

IF= Indice di specializzazione turistica dei luoghi

- Riserve Naturali
- Parchi Nazionali
- Parchi marini
- Riserva marina
- ZPS
- SIR
- SIN
- SIC
- luoghi di culto
- monumenti bizantini
- centri eccellenza
- centri abbandonati
- teatri
- musei valenza reg.
- musei valenza locale
- terme
- castelli
- manifestazioni
- aree archeologiche
- anfiteatri
- Universita
- Ospedali

REGIONE CALABRIA

Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio

LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA

UAPIOP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO

MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE

Analisi rete portuale

Area 9

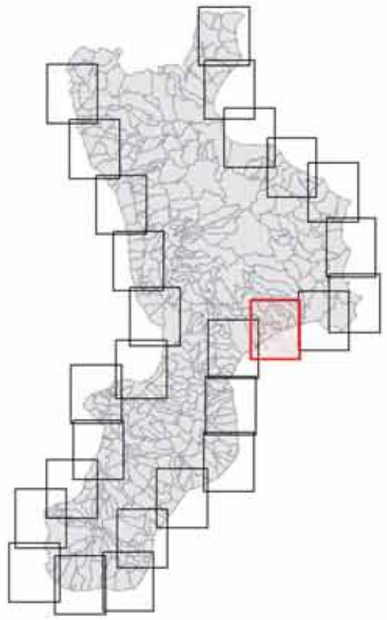
Il Vicepresidente della Giunta Regionale
On. Avv. Antonello Stasi

L'Assessore
On. Dr. Pietro Aiello

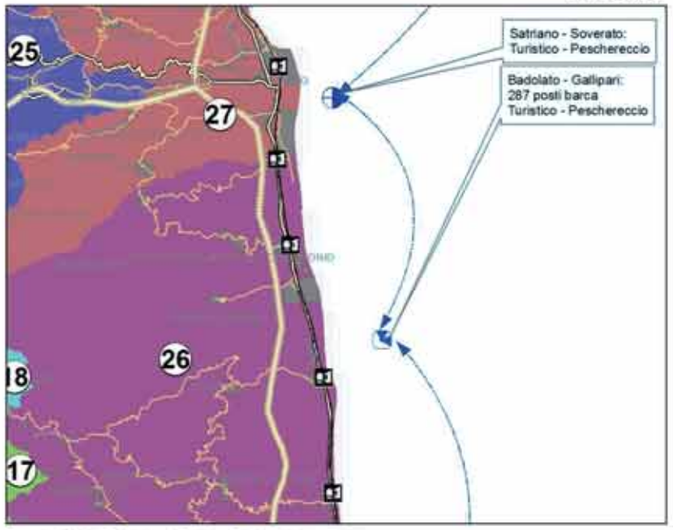
Il direttore generale
Arch. Saverio Putorti

N W E S

Km 0 2,5 5 10



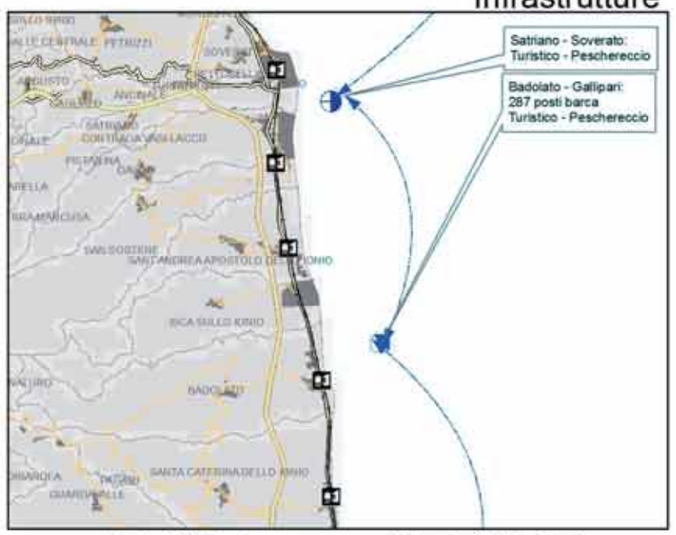
Ambiti



Tematismi Offerti: Turistico - Cuturale - Storico - Naturalistico

L'area presenta un elevato livello di funzionalità turistica che insieme alla vicinanza alla città di Catanzaro gli permetterebbe di accogliere un turismo residenziale.
Il porto in previsione di Satriano-Soverato potrebbe accrescere l'attrattività turistica del territorio intercettando le richieste dei diportisti residenziali. La struttura avrà influenza locale legata ad un turismo stanziale.

Infrastrutture



Portualità Regionale

Previsione

- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <=24 m
- Porti cl > 24 m

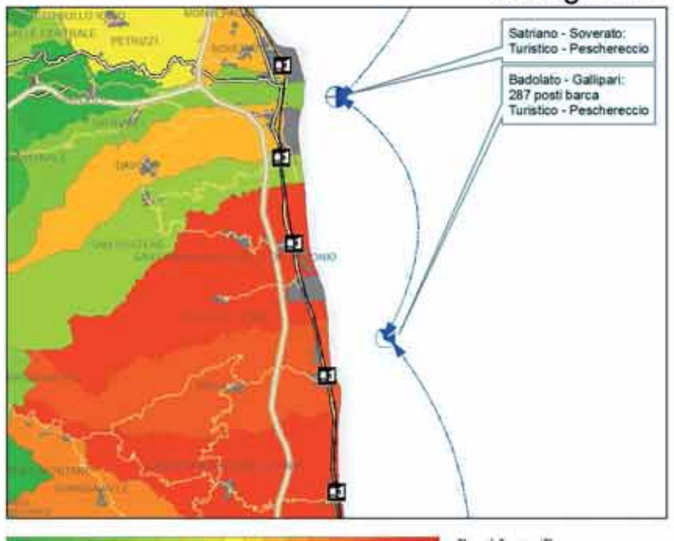
Esistenti

- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <= 24 m
- Porti cl > 24 m

Rete viaria Principale

- Raccordi
- Di progetto
- A3
- SS18 Tirrenica
- SC
- SP
- SS
- Traghetto
- Ferrovie
- Stazioni_FS
- Aeroporti
- Safe Route
- Croceristico

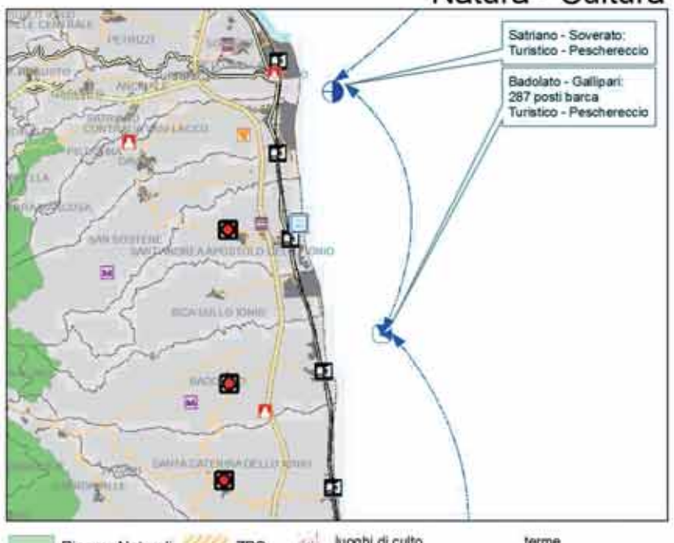
Accoglienza



Posti Letto/Pop. res.

IF= Indice di specializzazione turistica dei luoghi

Natura - Cultura



- Riserve Naturali
- Parchi Nazionali
- Parchi marini
- Riserva marina
- ZPS
- SIR
- SIN
- SIC
- luoghi di culto
- monumenti bizantini
- centri eccellenza
- centri abbandonati
- teatri
- musei valenza reg.
- musei valenza locale
- terme
- castelli
- manifestazioni
- aree archeologiche
- anfiteatri
- Universita
- Ospedali

REGIONE CALABRIA

Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio

LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO
DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA
LAPIOP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO

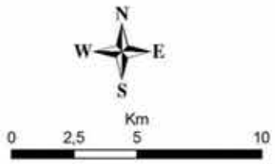
MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE

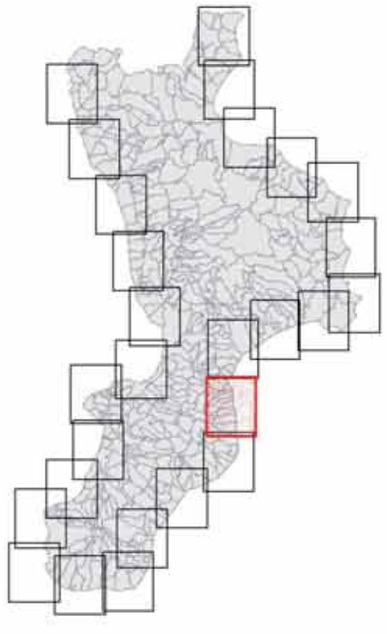
Analisi rete portuale
Area 11

Il Vicepresidente della Giunta Regionale
On. Arch. Antonella Stasi

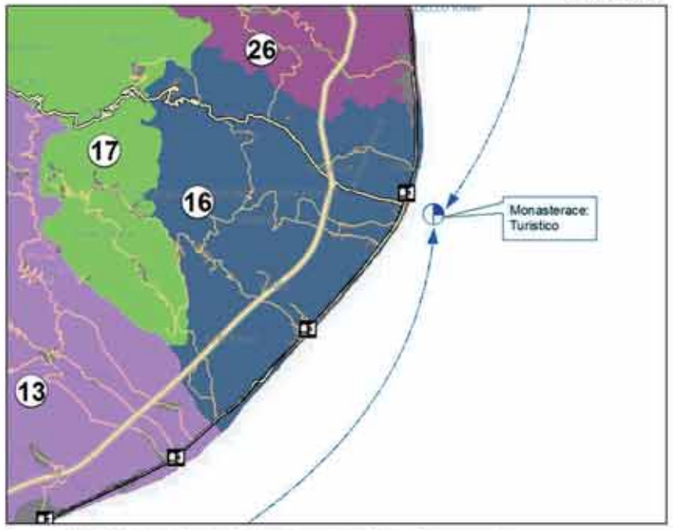
L'Assessore
On. Dr. Pietro Aiello

Il direttore generale
Arch. Saverio Putorti





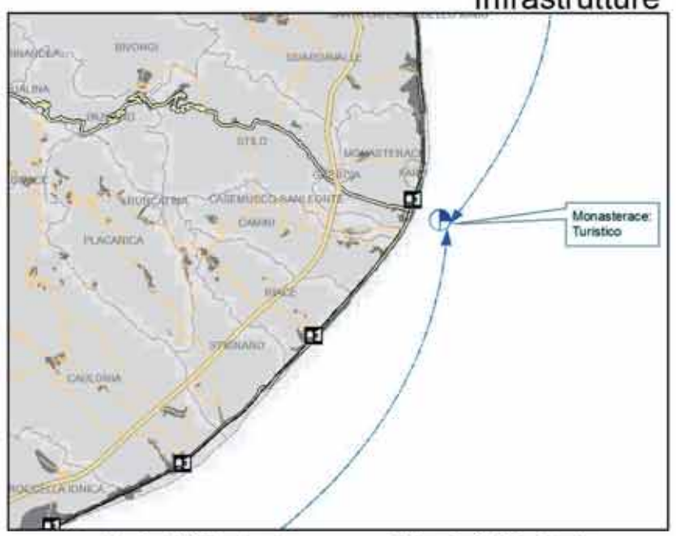
Ambiti



Tematismi Offerti: Turistico - Cuturale - Storico - Naturalistico - Culto - Enogastronomico

L'area è situata lungo la costa jonica all'estremità nord di Locri e vicino a Punta stilo e non è distante dalle infrastrutture aeroportuali di riferimento, con tempi di percorrenza che mediamente non superano l'ora.
Il territorio presenta numerose attrazioni e luoghi d'interesse, sia dal punto di vista culturale che paesaggistico. La proposta portuale si affianca ad un interessante livello di funzionalità turistica che gli permetterebbe di proporsi ad un diportismo nautico di tipo residenziale.

Infrastrutture



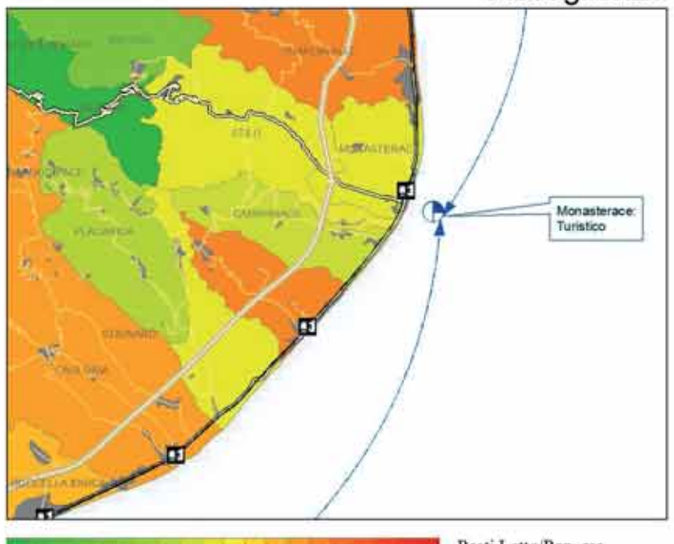
Portualità Regionale

Previsione	Esistenti
Porti cl <= 10 m	Porti cl <= 10 m
Porti cl <=24 m	Porti cl <= 24 m
Porti cl > 24 m	Porti cl > 24 m

Rete viaria Principale

- Raccordi
- Di progetto
- A3
- SS18 Tirrenica
- SC
- SP
- SS
- Traghetto
- Ferrovie
- Stazioni_FS
- Aeroporti
- Safe Route
- Croceristico

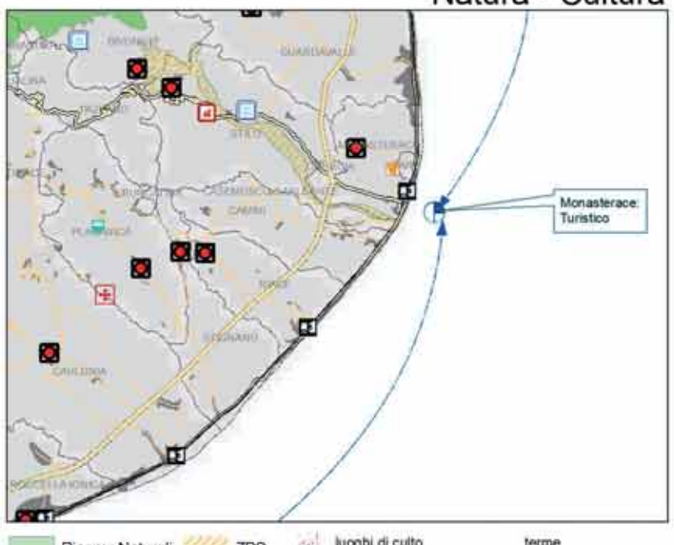
Accoglienza



Posti Letto/Pop. res.

IF= Indice di specializzazione turistica dei luoghi

Natura - Cultura



- Riserve Naturali
- Parchi Nazionali
- Parchi marini
- Riserva marina
- ZPS
- SIR
- SIN
- SIC
- luoghi di culto
- monumenti bizantini
- centri eccellenza
- centri abbandonati
- teatri
- musei valenza reg.
- musei valenza locale
- terme
- castelli
- manifestazioni
- aree archeologiche
- anfiteatri
- Universita
- Ospedali

REGIONE CALABRIA

Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio

LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA

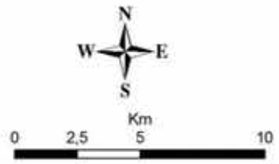
UAPIOP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO

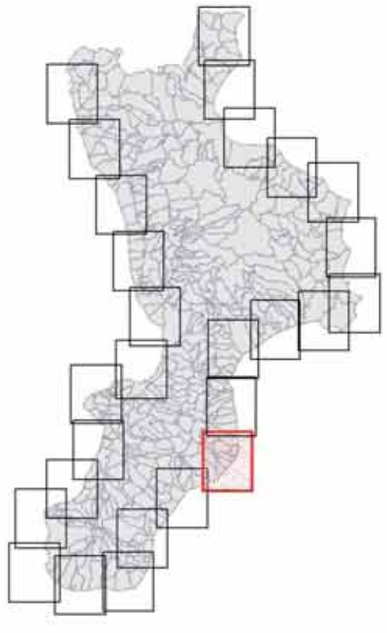
MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE

Analisi rete portuale

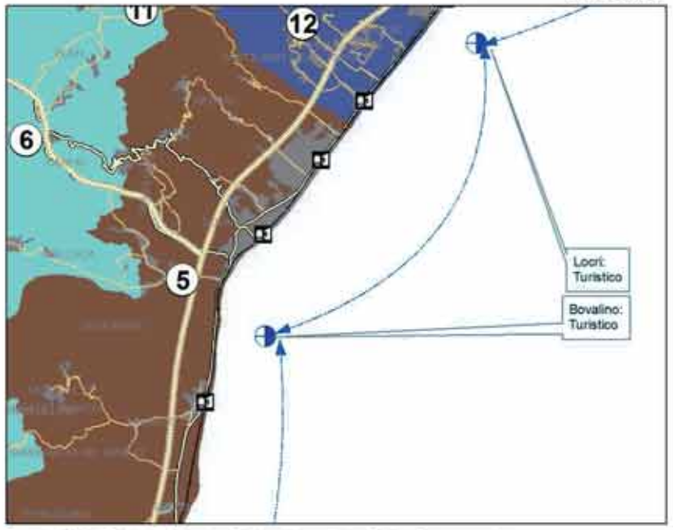
Area 12

Il Vicepresidente della Giunta Regionale	L'Assessore	Il direttore generale
On. Avv. Antonello Stasi	On. Dr. Pietro Aiello	Arch. Saverio Putorti





Ambiti



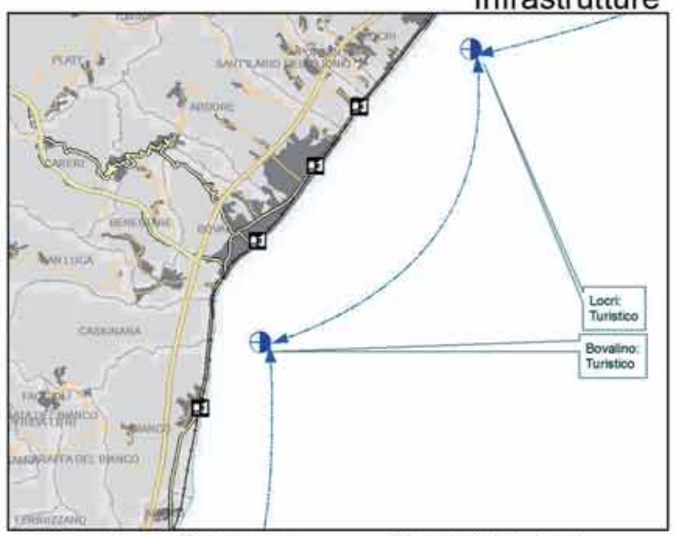
Tematismi Offerti: Turistico - Cuturale - Storico - Naturalistico - Culto - Enogastronomico

L'area della Locride, porzione di territorio del versante jonico reggino, presenta una struttura insediativa caratterizzata da un insieme lineare costiero dove sono situati i principali centri urbani e da una corona di piccoli comuni collinari gravitanti sulla costa. Il cuore del sistema è rappresentato da una piccola conurbazione che interessa i centri di Locri, Siderno, Gioiosa Jonica e Marina di Gioiosa.

La connessione con l'autostrada A3 è assicurata dalla SS 682 che garantisce al territorio un sufficiente livello di accessibilità automobilistica rispetto ai bacini d'origine dell'utenza turistica regionale, si segnala inoltre il progetto dell'asse stradale trasversale Bovalino-Bagnara che migliorerà ulteriormente la viabilità locale.

L'area è distante dalle infrastrutture aeroportuali di riferimento, con tempi di percorrenza mediamente superiori ad un'ora, presentando una limitata accessibilità rispetto alle tratte lunghe del trasporto aereo.

Infrastrutture



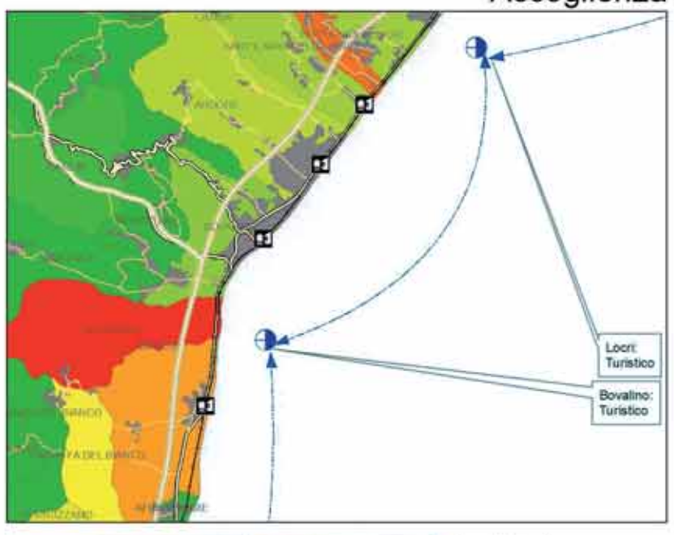
Portualità Regionale

Previsione	Esistenti
Porti cl <= 10 m	Porti cl <= 10 m
Porti cl <=24 m	Porti cl <= 24 m
Porti cl > 24 m	Porti cl > 24 m

Rete viaria Principale

- Raccordi
- Di progetto
- A3
- SS18 Tirrenica
- SC
- SP
- SS
- Traghetto
- Ferrovie
- Stazioni_FS
- Aeroporti
- Safe Route
- Croceristico

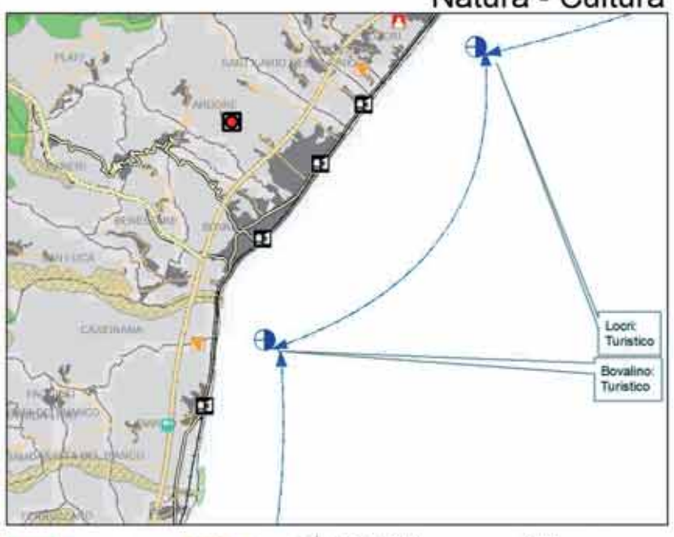
Accoglienza



Posti Letto/Pop. res.

IF= Indice di specializzazione turistica dei luoghi

Natura - Cultura



- Riserve Naturali
- Parchi Nazionali
- Parchi marini
- Riserva marina
- ZPS
- SIR
- SIN
- SIC
- luoghi di culto
- monumenti bizantini
- centri eccellenza
- centri abbandonati
- teatri
- musei valenza reg.
- musei valenza locale
- terme
- castelli
- manifestazioni
- aree archeologiche
- anfiteatri
- Universita
- Ospedali

REGIONE CALABRIA

Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio

LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA

UMPOP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO

MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE

Analisi rete portuale

Area 14

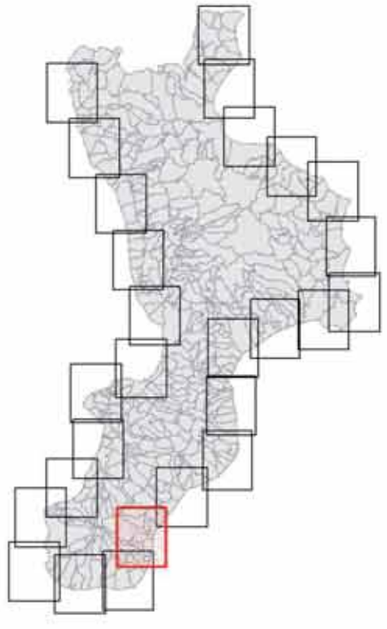
Il Vicepresidente della Giunta Regionale
On. Arch. Antonello Stasi

L'Assessore
On. Dr. Pietro Aiello

Il direttore generale
Arch. Saverio Putorti

N W E S

Km 0 2 4 8



REGIONE CALABRIA

Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio

LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO
DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA
LAPROP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO

MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE

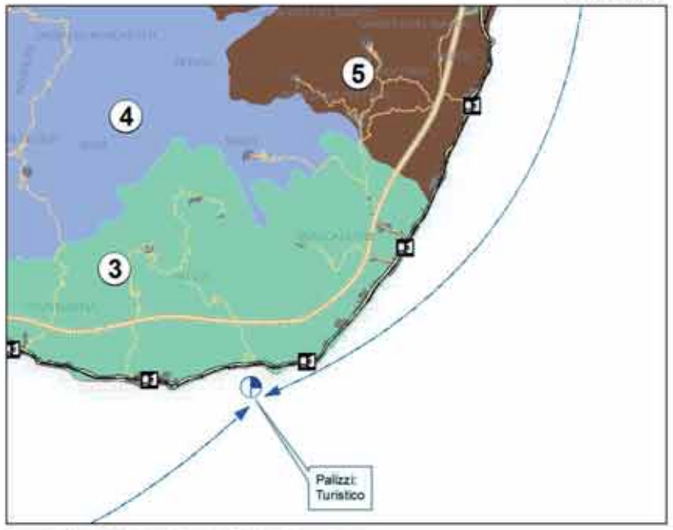
Analisi rete portuale
Area 15

Il Vicepresidente della Giunta Regionale
On. Arch. Antonello Stasi

L'Assessore
On. Dr. Pietro Aiello

Il direttore generale
Arch. Saverio Putorti

Ambiti



Infrastrutture

Tematismi Offerti: Turistico - Cuturale - Storico - Naturalistico

Le principali caratteristiche dell'area sono rappresentate dall'aspetto più selvaggio e meno interessato dai grandi flussi del turismo balneare, con lunghi tratti di costa privi di urbanizzazione; ciò rappresenta un elevato valore paesaggistico e naturalistico, in particolare in corrispondenza della località di Capo Spartivento.
L'area presenta un rilevante patrimonio culturale con numerosi luoghi e località minori di forte interesse, come ad esempio le aree archeologiche della Magna Grecia. Tali risorse sono adatte allo sviluppo di specifici prodotti legati all'escursionismo.
La connessione con l'autostrada A3 è assicurata dalla SS 682 che garantisce al territorio un sufficiente livello di accessibilità automobilistica. La distanza dalle infrastrutture aeroportuali di riferimento, con tempi di percorrenza mediamente superiori ad un'ora, comporta una limitata accessibilità rispetto alle tratte lunghe del trasporto aereo.

Portualità Regionale

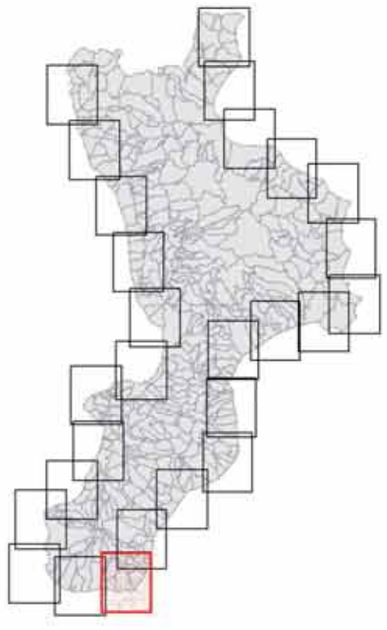
Previsione
- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <=24 m
- Porti cl > 24 m

Esistenti
- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <= 24 m
- Porti cl > 24 m

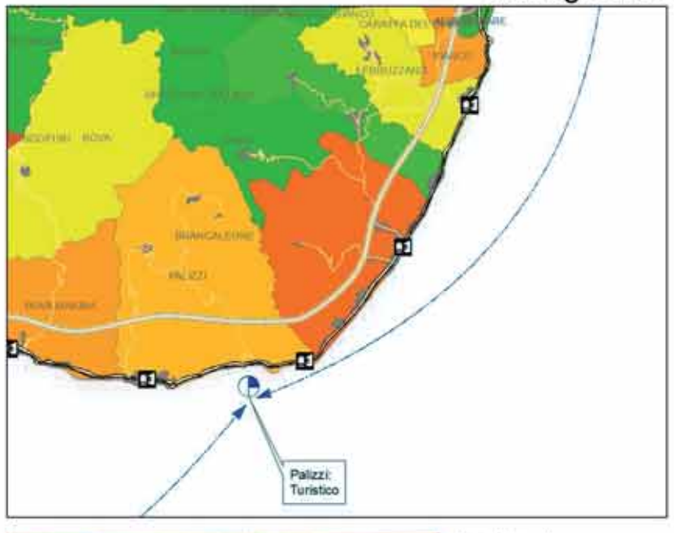
Rete viaria Principale
- Raccordi
- Di progetto
- A3
- SS18 Tirrenica
- SC
- SP
- SS
- Traghetto
- Ferrovie
- Stazioni_FS
- Aeroporti
- Safe Route
- Croceristico

N
W E
S

Km
0 2,5 5 10



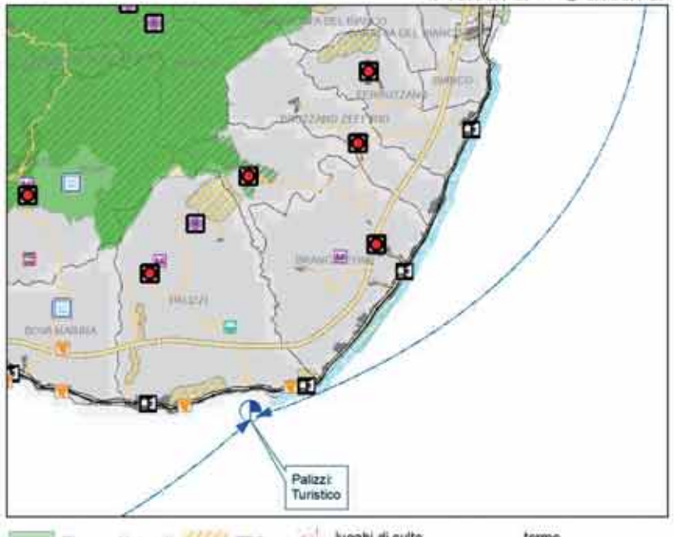
Accoglienza



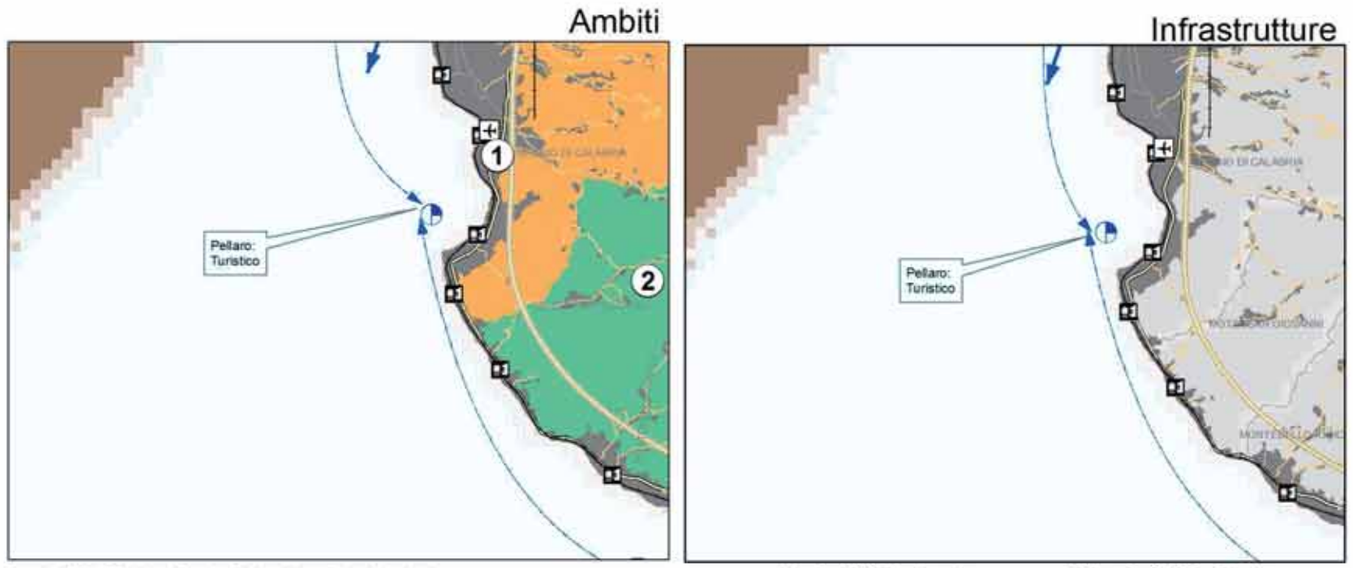
Posti Letto/Pop. res.

IF= Indice di specializzazione turistica dei luoghi

Natura - Cultura



- Riserve Naturali
- Parchi Nazionali
- Parchi marini
- Riserva marina
- ZPS
- SIR
- SIN
- SIC
- luoghi di culto
- monumenti bizantini
- centri eccellenza
- centri abbandonati
- teatri
- musei valenza reg.
- musei valenza locale
- terme
- castelli
- manifestazioni
- aree archeologiche
- anfiteatri
- Universita
- Ospedali



Tematismi Offerti: Turistico - Cuturale - Storico - Naturalistico- Archeologico

L'area, situata a sud della città metropolitana di Reggio Calabria, presenta un rilevante patrimonio culturale di forte interesse, adatto per uno sviluppo turistico legato al diportimo nautico.
I sufficienti livelli di accessibilità automobilistica ed aeroportuale consentono alla struttura portuale di Pellaro di attrarre il diportista in transito, facendo del porto in previsione una struttura a valenza interregionale.

Portualità Regionale

Previsione
- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <=24 m
- Porti cl > 24 m

Esistenti
- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <= 24 m
- Porti cl > 24 m

Rete viaria Principale
- Raccordi
- Di progetto
- A3
- SS18 Tirrenica
- SC
- SP
- SS
- Traghetto
- Ferrovie
- Stazioni_FS
- Aeroporti
- Safe Route
- Croceristico

Posti Letto/Pop. res.

IF= Indice di specializzazione turistica dei luoghi

- Riserve Naturali
- Parchi Nazionali
- Parchi marini
- Riserva marina
- ZPS
- SIR
- SIN
- SIC
- luoghi di culto
- monumenti bizantini
- centri eccellenza
- centri abbandonati
- teatri
- musei valenza reg.
- musei valenza locale
- terme
- castelli
- manifestazioni
- aree archeologiche
- anfiteatri
- Universita
- Ospedali

REGIONE CALABRIA

Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio

LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA

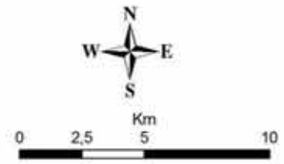
LaPIOP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO

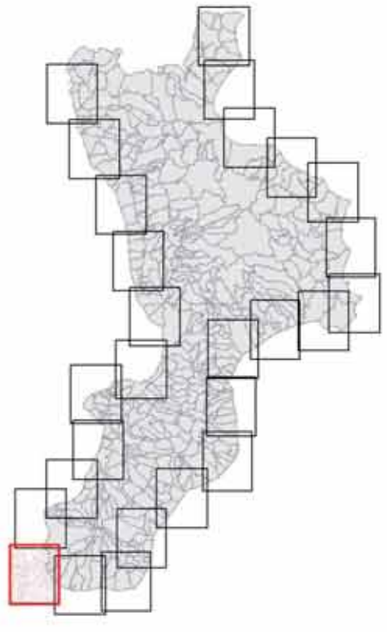
MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE

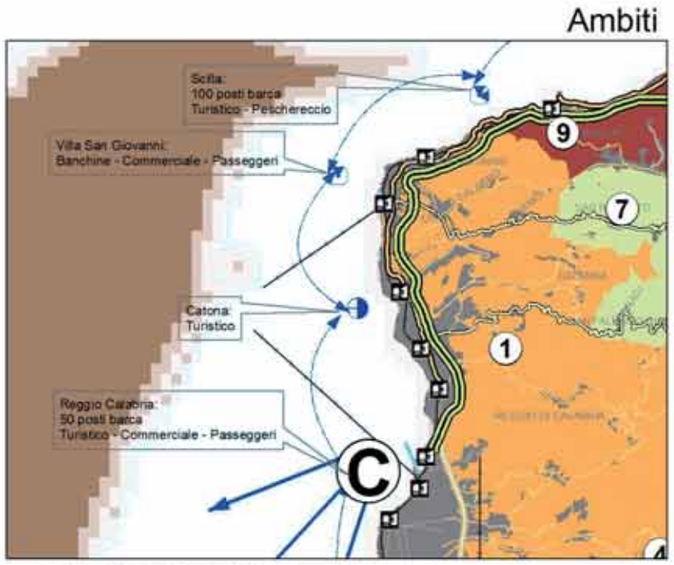
Analisi rete portuale

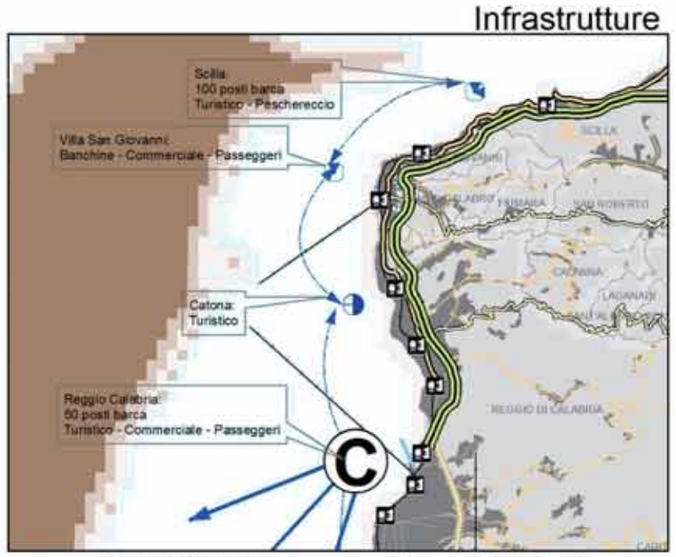
Area 17

Il Vicepresidente della Giunta Regionale	L'Assessore	Il direttore generale
On. Arch. Antonello Stasi	On. Dr. Pietro Aiello	Arch. Saverio Putorti









Tematismi Offerti: Turistico - Cuturale - Storico - Naturalistico- Archeologico

L'area, della citta metropolitana di Reggio Calabria, presenta un patrimonio culturale di elevato interesse, oltre ad una presenza business molto forte. Le risorse presenti sono adatte allo sviluppo di un turismo legato al diportismo nautico.
Il territorio presenta un adeguato livello di accessibilità automobilistica ed aeroportuale, che permetterebbe alla struttura portuale di Catona di poter proporsi ad un diportismo nautico di transito oltre che residenziale sovralocale.

Portualità Regionale

Previsione

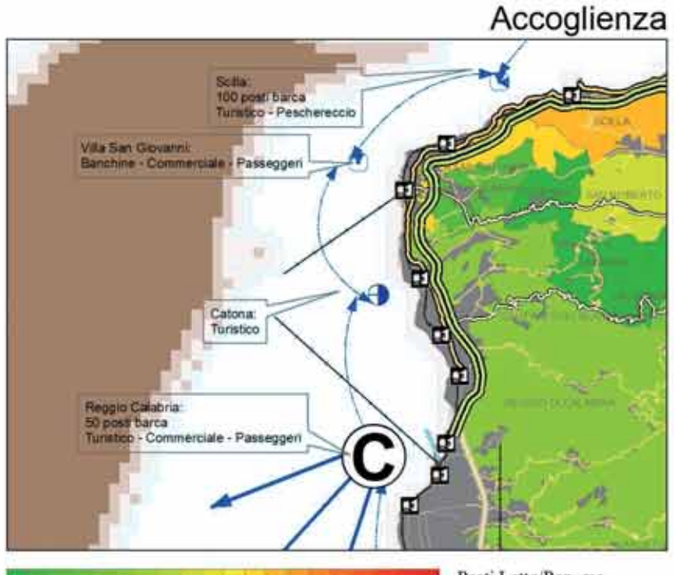
- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <=24 m
- Porti cl > 24 m

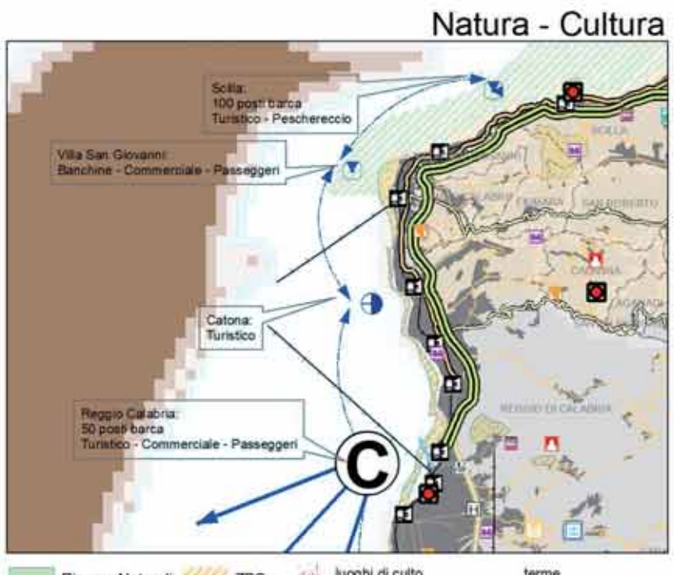
Esistenti

- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <= 24 m
- Porti cl > 24 m

Rete viaria Principale

- Raccordi
- Di progetto
- A3
- SS18 Tirrenica
- SC
- SP
- SS
- Traghetto
- Ferrovie
- Stazioni_FS
- Aeroporti
- Safe Route
- Croceristico





Posti Letto/Pop. res.

IF= Indice di specializzazione turistica dei luoghi

- Riserve Naturali
- Parchi Nazionali
- Parchi marini
- Riserva marina
- ZPS
- SIR
- SIN
- SIC
- luoghi di culto
- monumenti bizantini
- centri eccellenza
- centri abbandonati
- teatri
- musei valenza reg.
- musei valenza locale
- terme
- castelli
- manifestazioni
- aree archeologiche
- anfiteatri
- Universita
- Ospedali

REGIONE CALABRIA

Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio

LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA

UAPIOP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO

MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE

Analisi rete portuale

Area 18

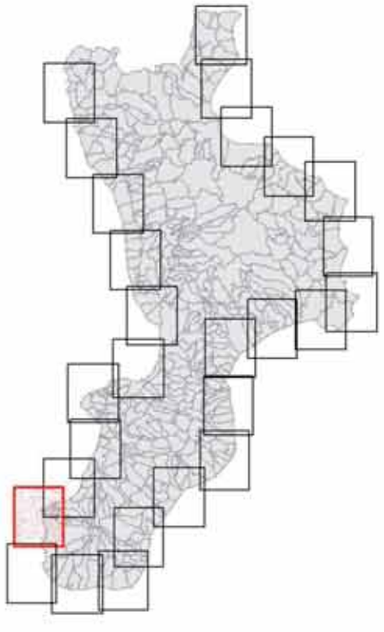
Il Vicepresidente della Giunta Regionale
On. Avv. Antonello Stasi

L'Assessore
On. Dr. Pietro Aiello

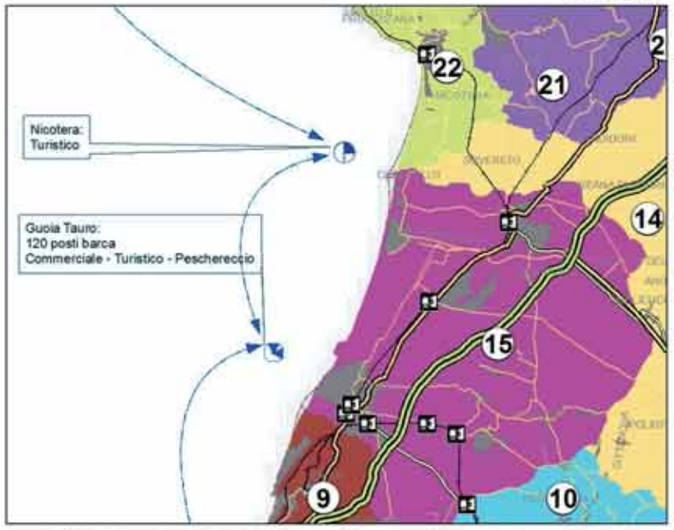
Il direttore generale
Arch. Saverio Putorti

N
W E
S

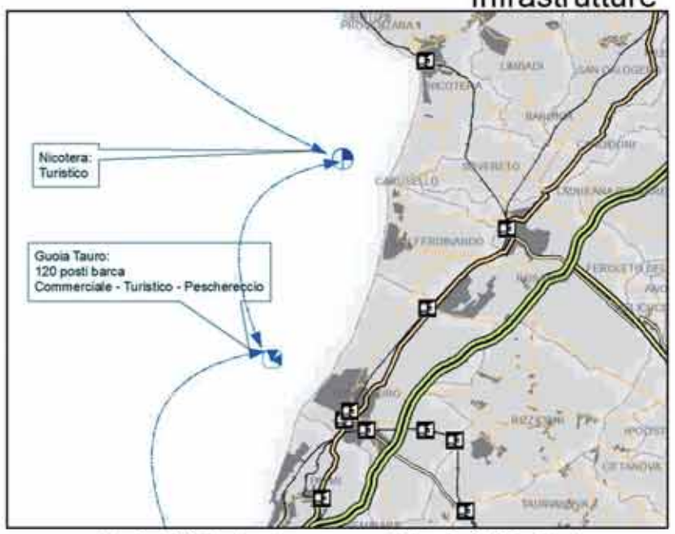
Km
0 2,5 5 10



Ambiti



Infrastrutture



Tematismi Offerti: Infrastrutture - Cuturale - Naturalistico - Enogastronomico

L'area, appartenente alla Costa degli Dei, esprime un'offerta turistica caratterizzata prevalentemente da una componente balneare, ormai matura e non diversificata, limitata hai soli mesi estivi (in particolare Giugno, Luglio ed Agosto). Questa vocazione si è andata sviluppando negli anni e ne ha rafforzzato il posizionamento competitivo attuale e potenziale all'interno della Regione, specialmente su quei segmenti della domanda turistica riconducibile alla fruizione di contesti "mare-sole-relax".

Per la presenza dell'autostrada A3, il territorio presenta un sufficiente livello di accessibilità automobilistica rispetto ai bacini d'origine dell'utenza turistica nazionale. L'accessibilità dell'area e decisamente avvantaggiata dalla prossimità dell'aeroporto Internazionale di Lamezia Terme.

La proposta di portualità nel territorio di Nicotera si inserisce pienamente nell'ottica di completamento dell'offerta turistica rivolgendosi ad un diportismo nautico sia di transito che residenziale.

Portualità Regionale

Previsione

- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <=24 m
- Porti cl > 24 m

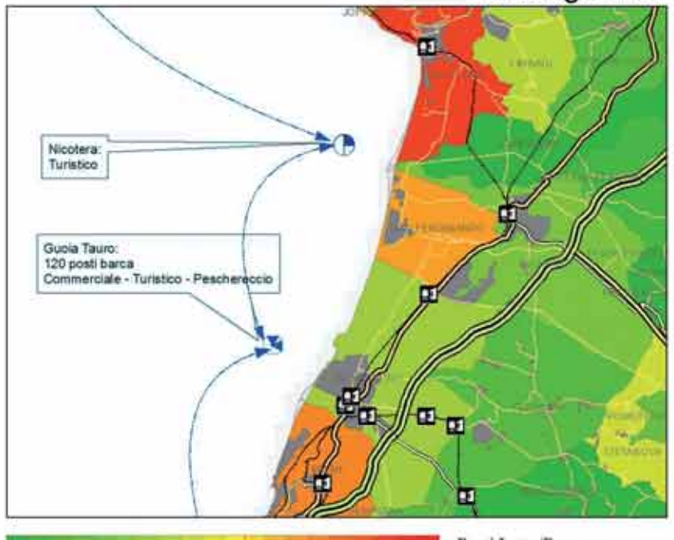
Esistenti

- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <= 24 m
- Porti cl > 24 m

Rete viaria Principale

- Raccordi
- Di progetto
- A3
- SS18 Tirrenica
- SC
- SP
- SS
- Traghetto
- Ferrovie
- Stazioni_FS
- Aeroporti
- Safe Route
- Croceristico

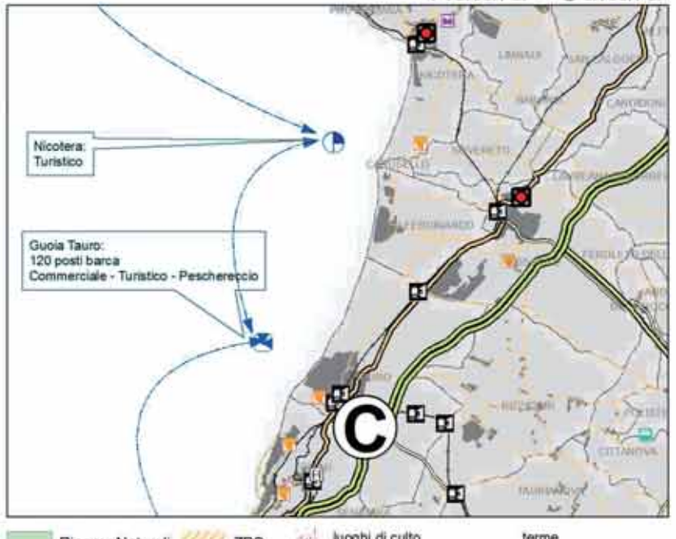
Accoglienza



Posti Letto/Pop. res.

IF= Indice di specializzazione turistica dei luoghi

Natura - Cultura



- Riserve Naturali
- Parchi Nazionali
- Parchi marini
- Riserva marina
- ZPS
- SIR
- SIN
- SIC
- luoghi di culto
- monumenti bizantini
- centri eccellenza
- centri abbandonati
- teatri
- musei valenza reg.
- musei valenza locale
- terme
- castelli
- manifestazioni
- aree archeologiche
- anfiteatri
- Universita
- Ospedali

REGIONE CALABRIA

Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio

LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA

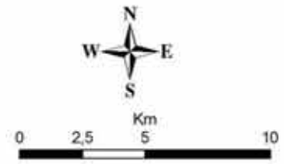
LAPROP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO

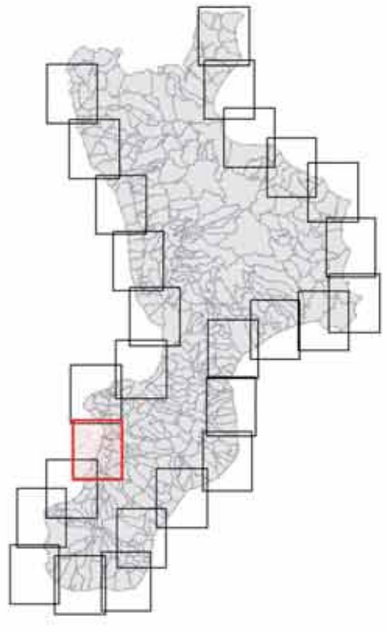
MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE

Analisi rete portuale

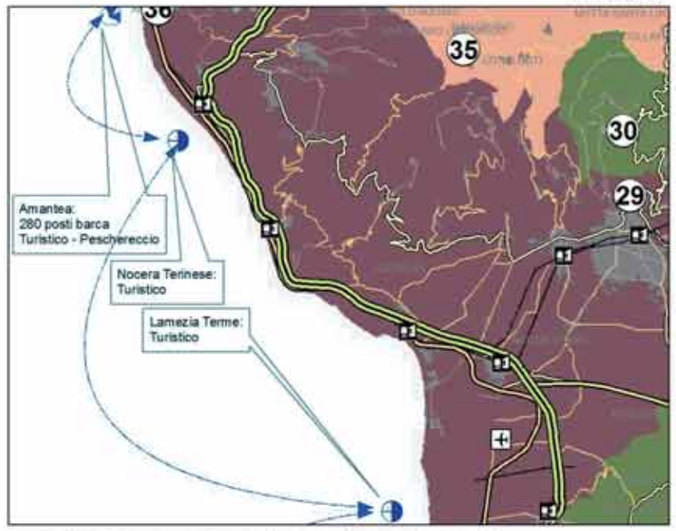
Area 20

Il Vicepresidente della Giunta Regionale	L'Assessore	Il direttore generale
On. Arch. Antonello Stasi	On. Dr. Pietro Aiello	Arch. Saverio Putorti

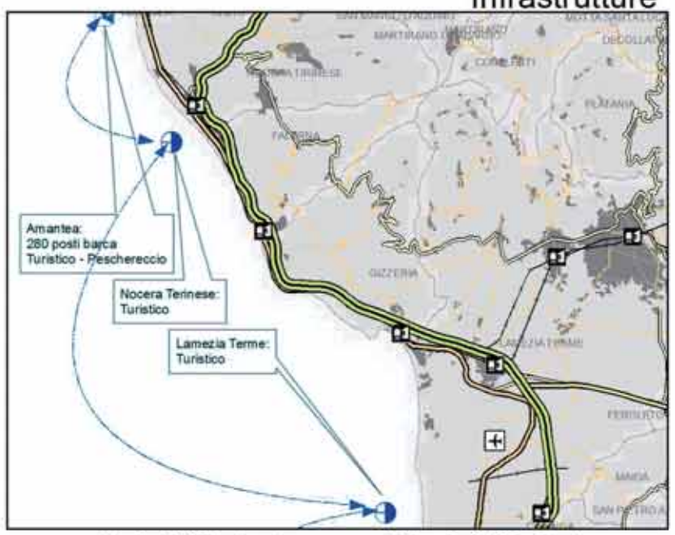




Ambiti



Infrastrutture



Tematismi Offerti: Infrastrutture - Cuturale - Naturalistico - Storico - Archeologico - Culto

La più vasta area del golfo di Sant'Eufemia dove la presenza di elementi di valore paesaggistico oltre che naturalistico assume declinazioni differenti in funzione della specifica località. Il sistema costiero, rappresentato da località di dimensioni medio piccole che si estendono da Nocera Terinese a Curinga, trova nel Parco marino dello Scoglio di Isca il suo principale elemento di interesse naturalistico, godendo di un buon inserimento paesaggistico considerando che rapidamente diventa collinare e montano, offrendo possibilità di escursioni nei vicini borghi.

Le ipotesi di costituire nell'area un accesso privilegiato per gli itinerari della nautica da diporto (itinerari già esistenti delle Eolie e dello Stretto), è valorizzata dalle specificità dell'enogastronomia locale che può essere considerata a titolo di servizio complementare da fruire una volta raggiunta l'area sulla base di altre motivazioni legate alla balneazione.

La presenza dell'autostrada A3, il territorio presenta un discreto livello di accessibilità automobilistica rispetto i bacini d'origine dell'utenza turistica nazionale.

Portualità Regionale

Previsione

- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <=24 m
- Porti cl > 24 m

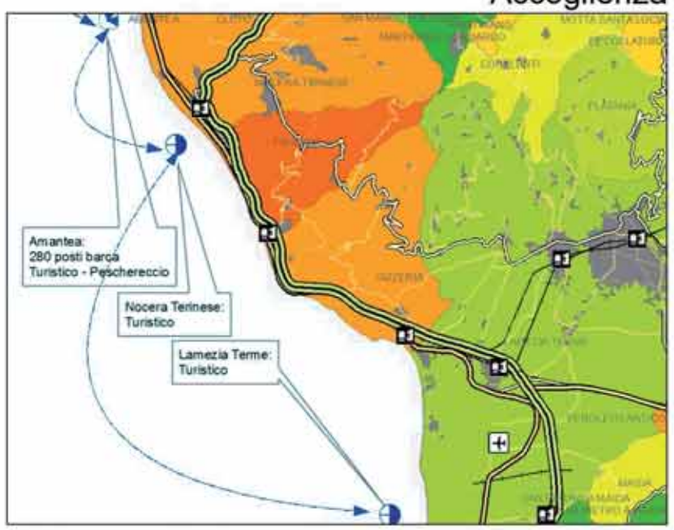
Esistenti

- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <= 24 m
- Porti cl > 24 m

Rete viaria Principale

- Raccordi
- Di progetto
- A3
- SS18 Tirrenica
- SC
- SP
- SS
- Traghetto
- Ferrovie
- Stazioni_FS
- Aeroporti
- Safe Route
- Croceristico

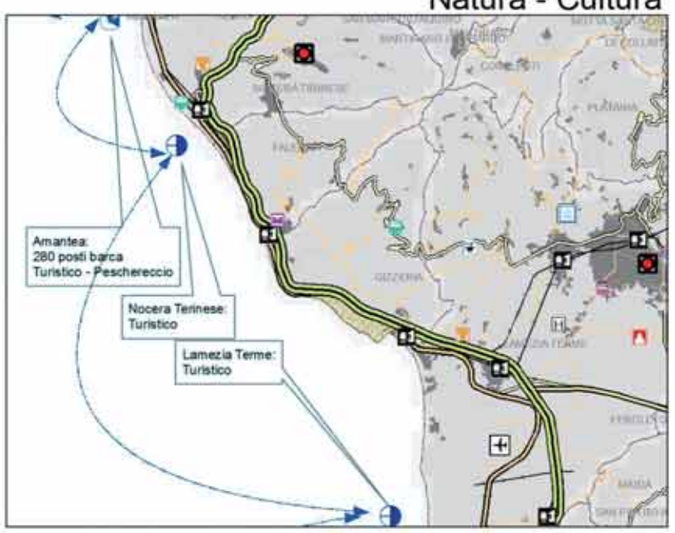
Accoglienza



Posti Letto/Pop. res.

IF= Indice di specializzazione turistica dei luoghi

Natura - Cultura



- Riserve Naturali
- Parchi Nazionali
- Parchi marini
- Riserva marina
- ZPS
- SIR
- SIN
- SIC
- luoghi di culto
- monumenti bizantini
- centri eccellenza
- centri abbandonati
- teatri
- musei valenza reg.
- musei valenza locale
- terme
- castelli
- manifestazioni
- aree archeologiche
- anfiteatri
- Universita
- Ospedali

REGIONE CALABRIA

Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio

LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA

UAPIOP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO

MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE

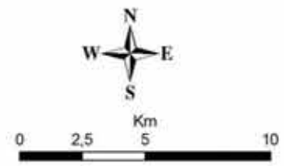
Analisi rete portuale

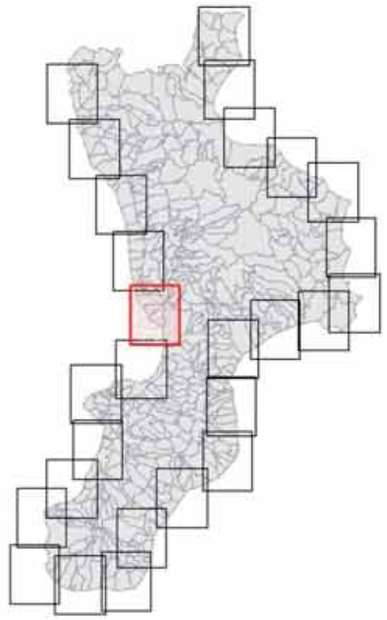
Area 23

Il Vicepresidente della Giunta Regionale
On. Arch. Antonello Stasi

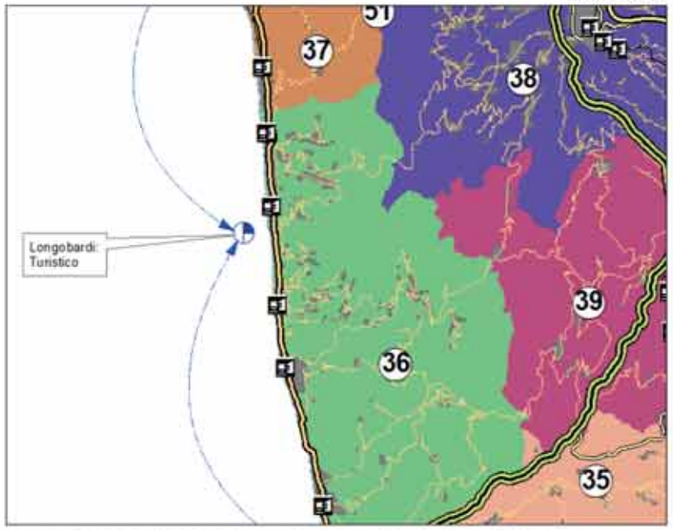
L'Assessore
On. Dr. Pietro Aiello

Il direttore generale
Arch. Saverio Putorti





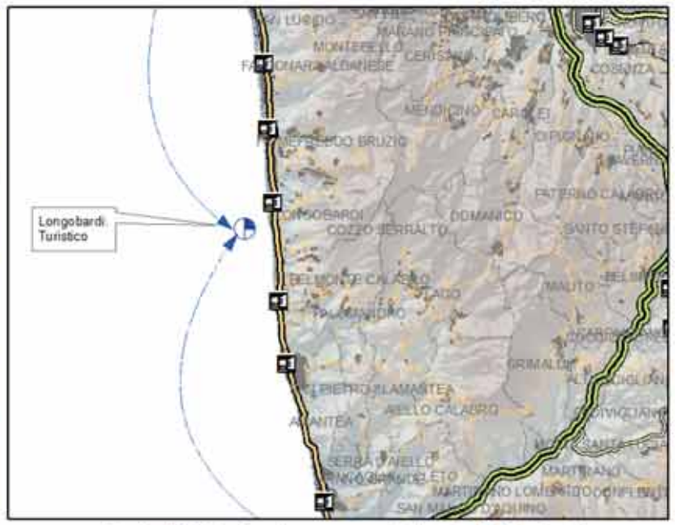
Ambiti



Tematismi Offerti: Culto - Naturalistico (Reventino) - Turismo - Culturale - Ricerca - Storico - Eventi

Si tratta di un sistema insediativo lineare costiero senza soluzione di continuità. I nuclei originari preesistenti erano tradizionalmente localizzati a pochi chilometri dalla costa sulle prime propaggini della Catena costiera paolana, mentre nella stretta fascia costiera fra la catena ed il mare negli ultimi anni si sono sviluppati insediamenti di seconde case alimentate dalla domanda interna. Il sistema si configura con una sufficiente specializzazione turistica, ma presenta, rilevanti problemi di recupero ambientale e paesaggistico. Le potenzialità di sviluppo del territorio sono legate soprattutto al settore turistico in virtù della presenza di un elevato livello di risorse naturali presenti sia nelle parti costiere che collinari e montane e da un rilevante patrimonio artistico (chiese, palazzi, castelli, centri storici). L'autostrada A3 a meno di 20 min. di macchina , oltre che la presenza di uno snodo ferroviario importante come quello di Paola, valorizzano le strutture di ricettività turistico alberghiera.L'ipotesi di costituire nell'area un accesso per la nautica da diporto legata ad un turismo stanziale, è valorizzata dalla peculiarità del territorio che può essere considerato a titolo di servizio complementare da fruire una volta raggiunta l'area sulla base di motivazioni legate alla balneazione.

Infrastrutture



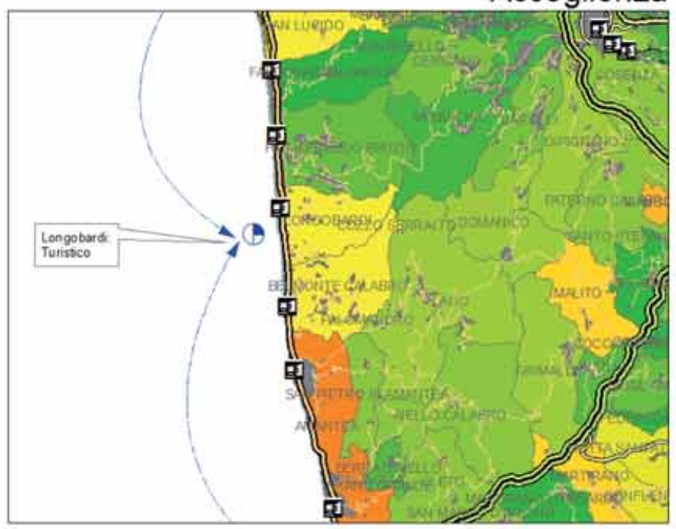
Portualità Regionale

Previsione
- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <=24 m
- Porti cl > 24 m

Esistenti
- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <= 24 m
- Porti cl > 24 m

Rete viaria Principale
- Aeroporti
- Stazioni_FS
- A3
- Raccordi
- Di progetto
- SS18 Tirrenica
- Ferrovie
- SC
- SP
- SS
- Traghetto
- Safe Route

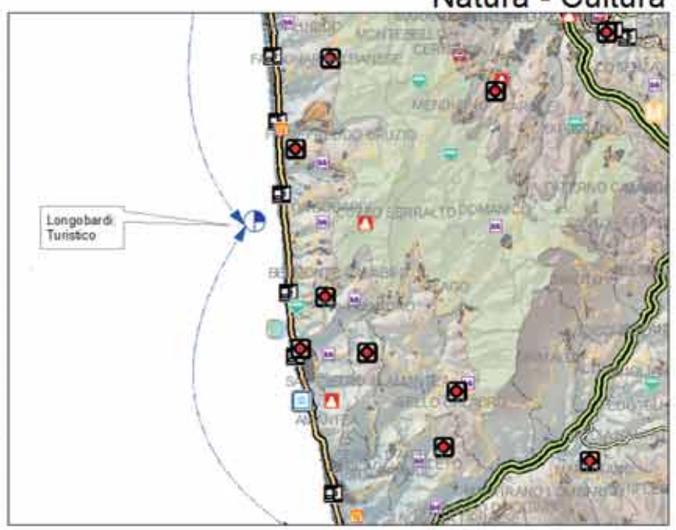
Accoglienza



Posti Letto/Pop. res.

IF= Indice di specializzazione turistica dei luoghi

Natura - Cultura



- Riserve Naturali
- Parchi Nazionali
- Parchi marini
- Riserva marina
- ZPS
- SIR
- SIN
- SIC
- monumenti bizantini
- centri eccellenza
- centri abbandonati
- teatri
- musei valenza reg.
- musei valenza locale
- terme
- castelli
- manifestazioni
- aree archeologiche
- anfiteatri
- Universita
- Ospedali

REGIONE CALABRIA

Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio

LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA

UdPCP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO

MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE

Analisi rete portuale

Area 24

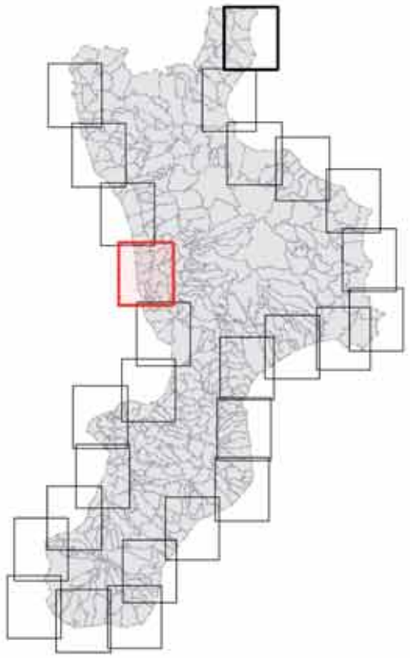
Il Vicepresidente della Giunta Regionale — Ch. Arch. Antonella Stasi

L'Assessore — Ch. Dr. Pietro Aiello

Il direttore generale — Arch. Saverio Putrelli

N W E S

Km 0 2,5 5 10



REGIONE CALABRIA

Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio

LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA

LUPIOP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO

MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE

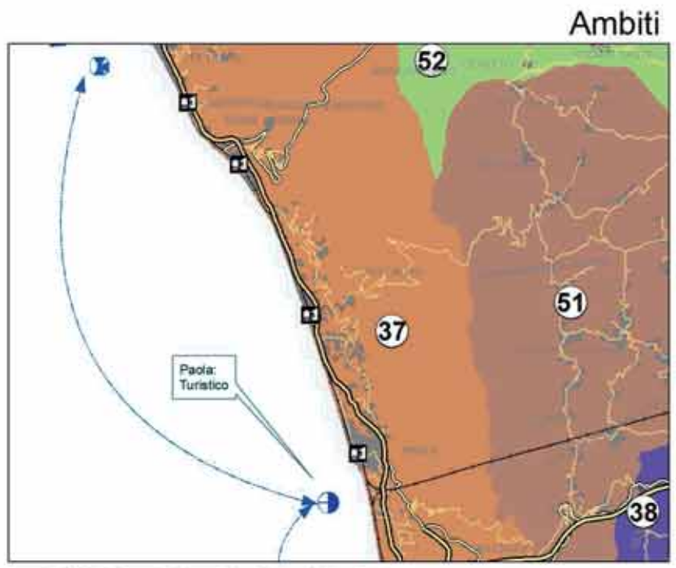
Analisi rete portuale

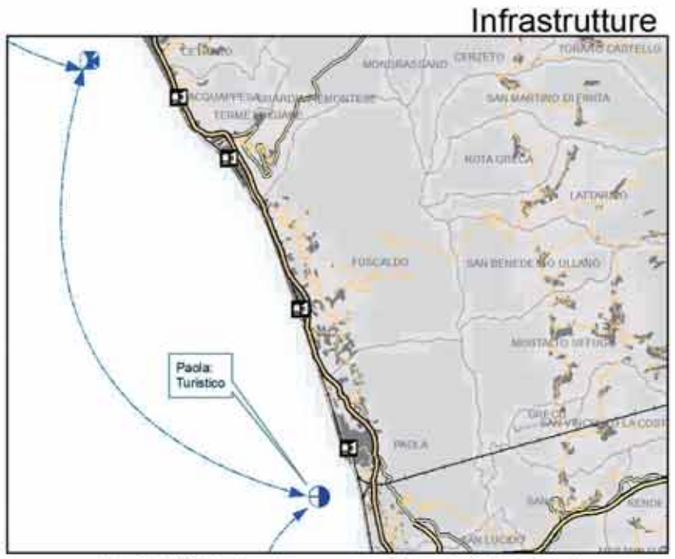
Area 25

Il Vicepresidente della Giunta Regionale
On. Arch. Antonella Stasi

L'Assessore
On. Dr. Pietro Aiello

Il direttore generale
Arch. Saverio Putorti





Tematismi Offerti: Cuturale - Naturalistico - Culto - Storico - Turistico

L'area del Paolano, caratterizzato da un sistema costiero di località di dimensioni medio piccole, ha come principale elemento naturalistico un inserimento paesaggistico con l'entroterra che rapidamente diventa collinare e montano offrendo buone possibilità di escursioni nei vicini borghi. Da considerare elemento molto forte la presenza del Santuario di San Francesco di Paola, che attira nel centro maggiore di Paola un numero elevato di fedeli.

Le ipotesi di costruire nell'area un accesso privilegiato legato alla nautica da diporto è valorizzata dalle risorse presenti e dall'enogastronomia locale che può diventare un servizio complementare da fruire una volta raggiunta l'area sulla base di altre motivazioni di viaggio.

La presenza dell'autostrada A3 a poco più di 20 min. di macchina e la SS 18 Tirrenica, oltre che la presenza di uno snodo ferroviario importante come quello di Paola, concedono all'area un accettabile livello di accessibilità capace di offrirsi ad un bacino d'origine turistica sia locale che nazionale.

Portualità Regionale

Previsione

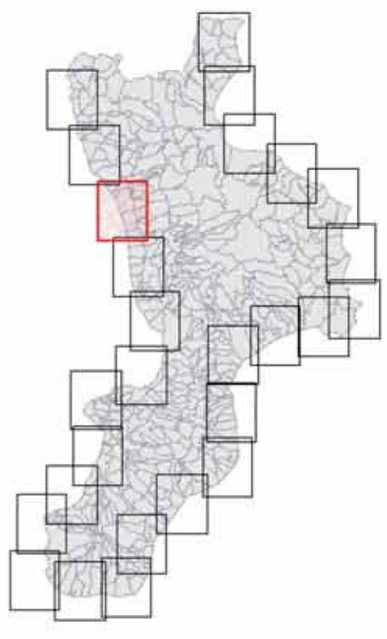
- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <=24 m
- Porti cl > 24 m

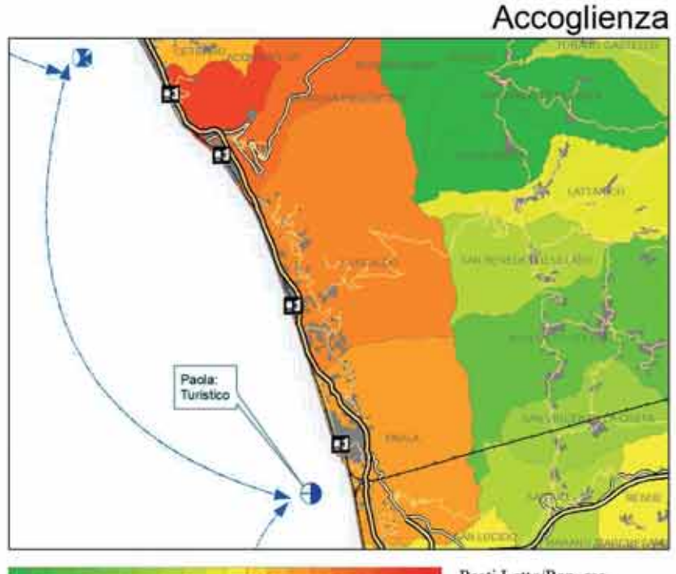
Esistenti

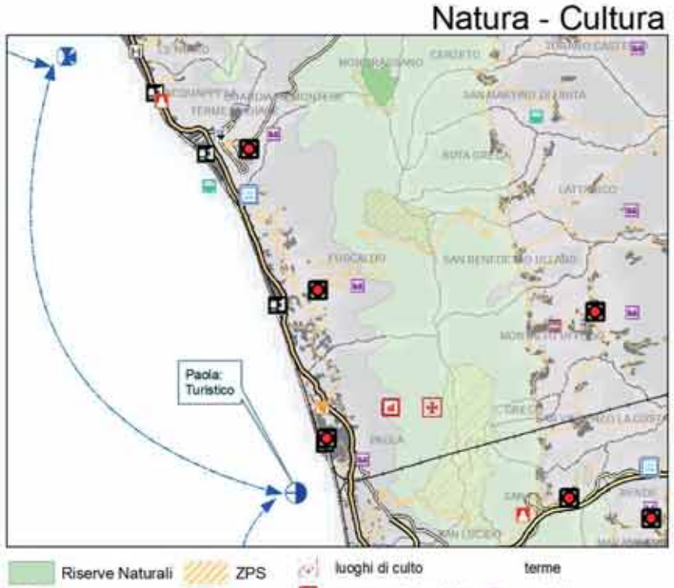
- Porti cl <= 10 m
- Porti cl <= 24 m
- Porti cl > 24 m

Rete viaria Principale

- Raccordi
- Di progetto
- A3
- SS18 Tirrenica
- SC
- SP
- SS
- Traghetto
- Ferrovie
- Stazioni_FS
- Aeroporti
- Safe Route
- Croceristico





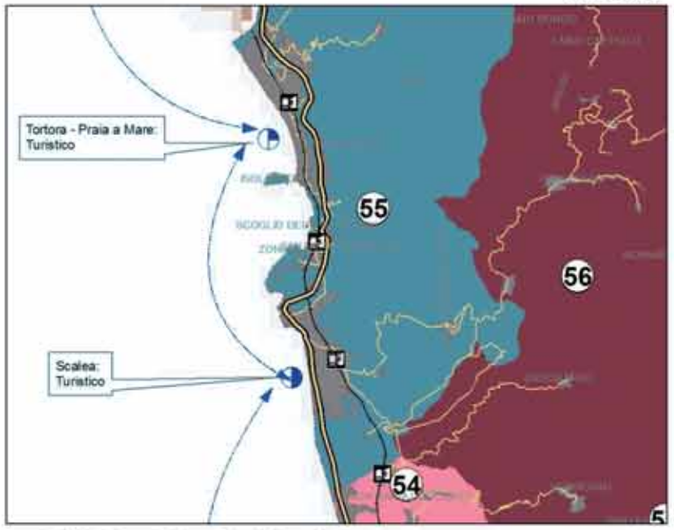


Posti Letto/Pop. res.

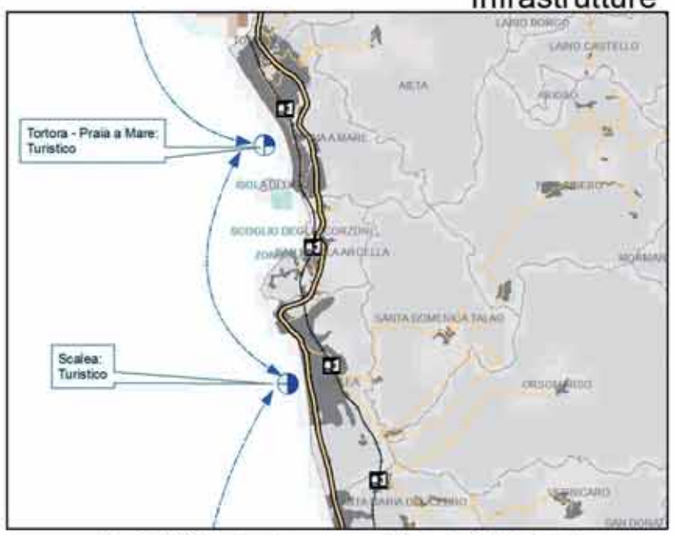
IF= Indice di specializzazione turistica dei luoghi

- Riserve Naturali
- Parchi Nazionali
- Parchi marini
- Riserva marina
- ZPS
- SIR
- SIN
- SIC
- luoghi di culto
- monumenti bizantini
- centri eccellenza
- centri abbandonati
- teatri
- musei valenza reg.
- musei valenza locale
- terme
- castelli
- manifestazioni
- aree archeologiche
- anfiteatri
- Universita
- Ospedali

Ambiti



Infrastrutture



Tematismi Offerti: Cuturale - Naturalistico - Turismo - Storico

L'area, dell'alto tirreno Cosentino, presenta un'estensione particolarmente contenuta, gran parte coincidente con la fascia costiera che si estende sulla pedemontana tirrenica del massiccio del Pollino. La dominanza dell'elemento paesaggistico riconducibile alla risorsa mare ne determina un'offerta turistica prevalentemente balneare. L'asse viario principale e la SS 18 Tirrenica Inferiore, la vicinanza con l'autostrada A3 (meno di 30 min.) colloca l'area ad un buon livello di accessibilità automobilistica rispetto ai bacini d'origine dell'utenza turistica nazionale. Sul versante della portualità ad oggi non esiste un vero porto, ma bensì uno specchio acqueo a ridosso dell'isola di Dino dove nel periodo estivo ormeggiano piccole imbarcazioni da diporto e da pesca. Il PTCP prevede la realizzazione di porti pescherecci/turistici con circa 300/400 posti barca, il comune si è dotato di Piano Spiaggia in cui conferma la concessione demaniale dello specchio d'acqua.

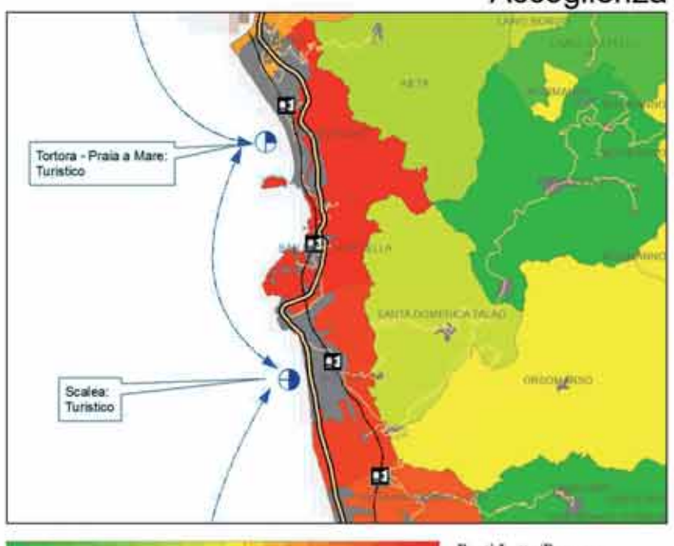
Portualità Regionale

Previsione	Esistenti
Porti cl <= 10 m	Porti cl <= 10 m
Porti cl <=24 m	Porti cl <= 24 m
Porti cl > 24 m	Porti cl > 24 m

Rete viaria Principale

- Raccordi
- Di progetto
- A3
- SS18 Tirrenica
- SC
- SP
- SS
- Traghetto
- Ferrovie
- Stazioni_FS
- Aeroporti
- Safe Route
- Croceristico

Accoglienza



Natura - Cultura

Posti Letto/Pop. res.

IF= Indice di specializzazione turistica dei luoghi

- Riserve Naturali
- Parchi Nazionali
- Parchi marini
- Riserva marina
- ZPS
- SIR
- SIN
- SIC
- luoghi di culto
- monumenti bizantini
- centri eccellenza
- centri abbandonati
- teatri
- musei valenza reg.
- musei valenza locale
- terme
- castelli
- manifestazioni
- aree archeologiche
- anfiteatri
- Universita
- Ospedali

REGIONE CALABRIA

Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio

LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA

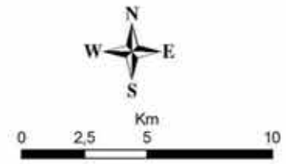
LAPROP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO

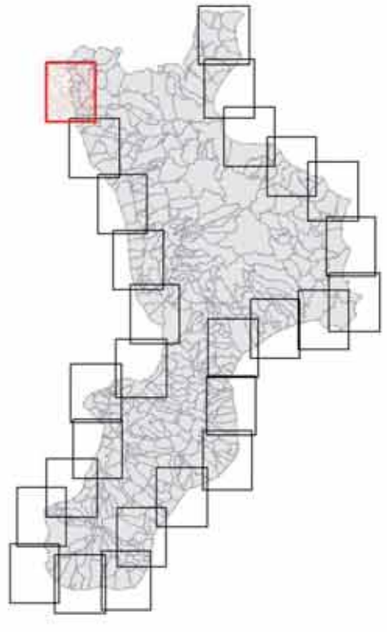
MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE

Analisi rete portuale

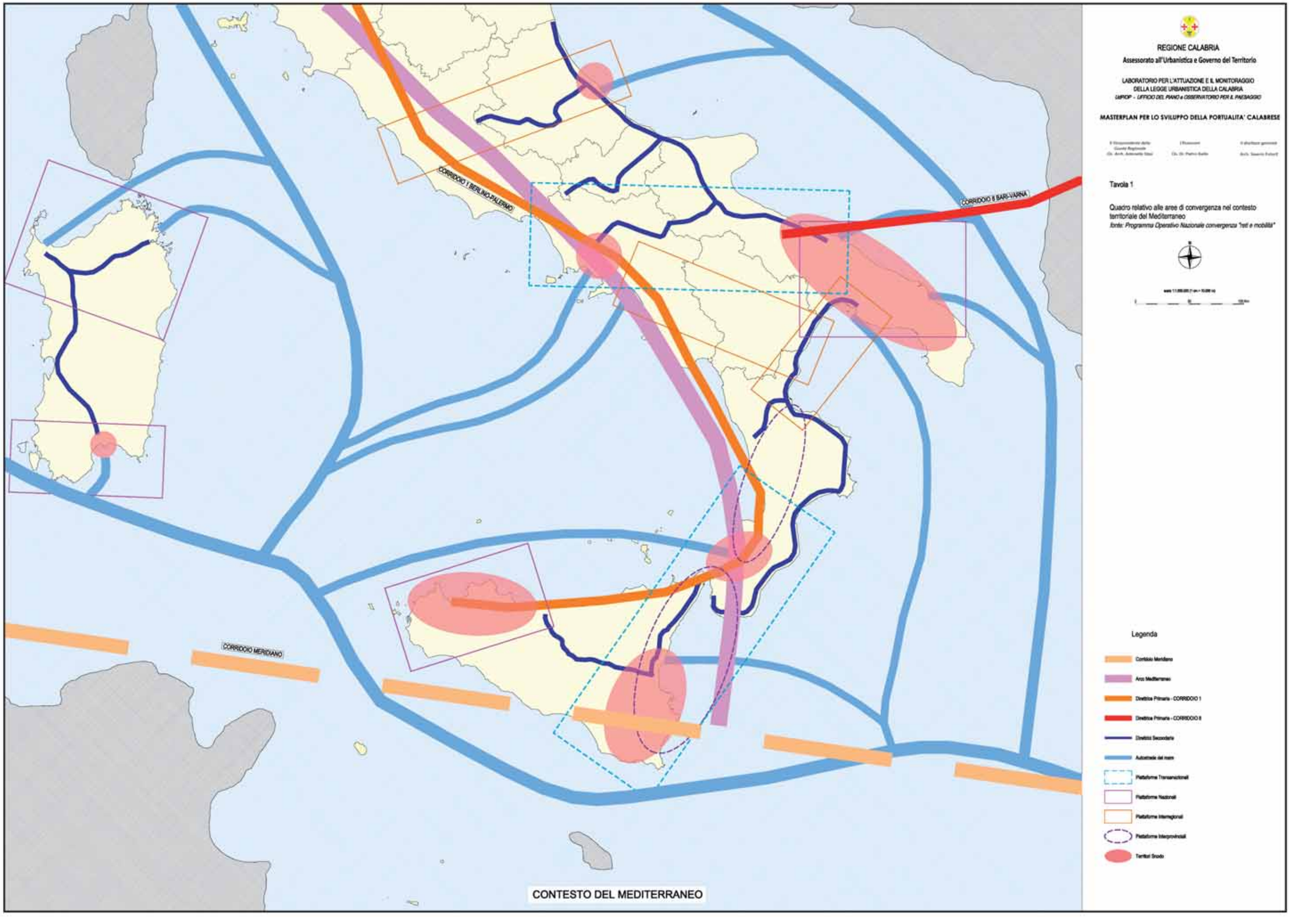
Area 27

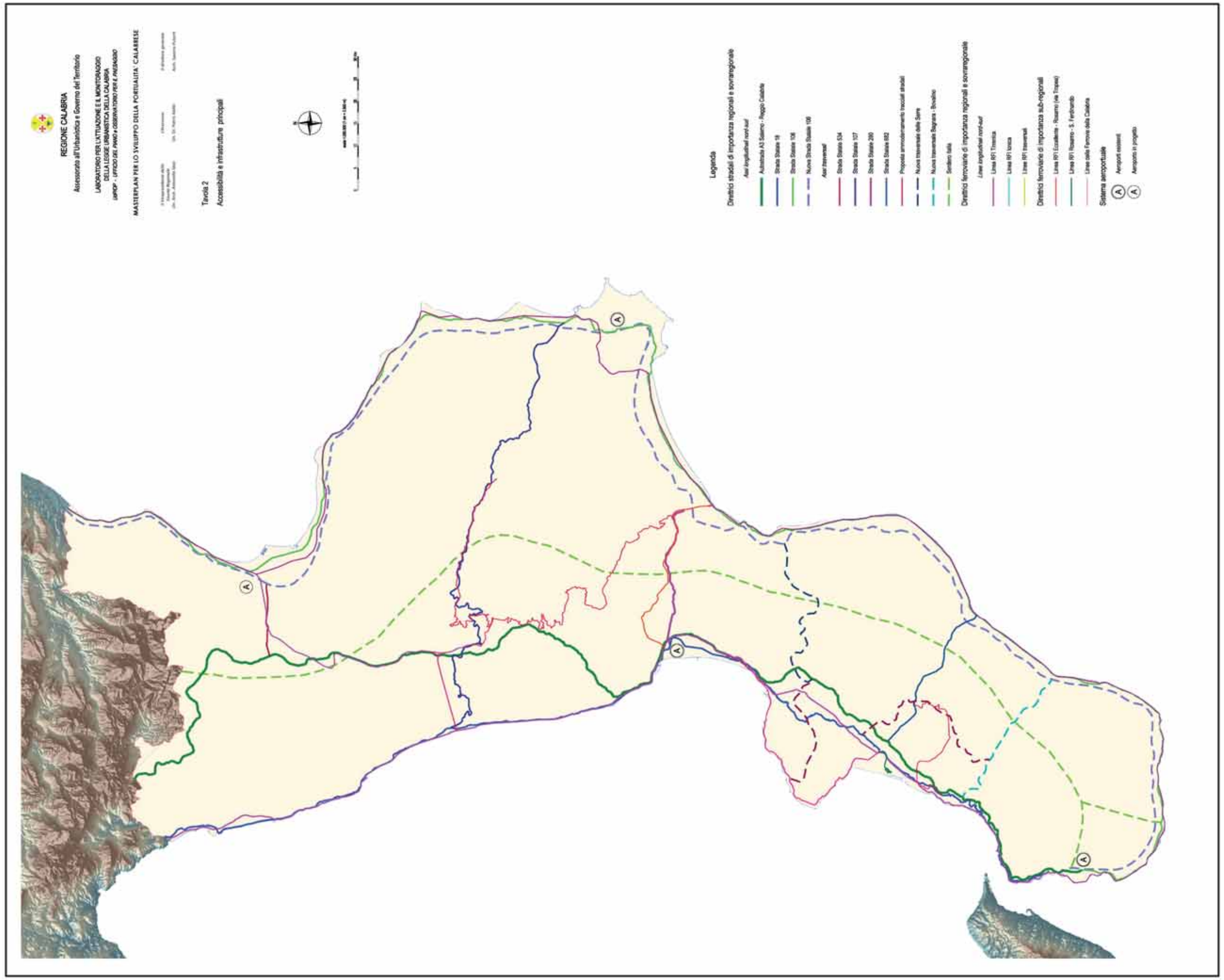
Il Vicepresidente della Giunta Regionale	L'Assessore	Il direttore generale
On. Arch. Antonella Stasi	On. Dr. Pietro Aiello	Arch. Saverio Putorti

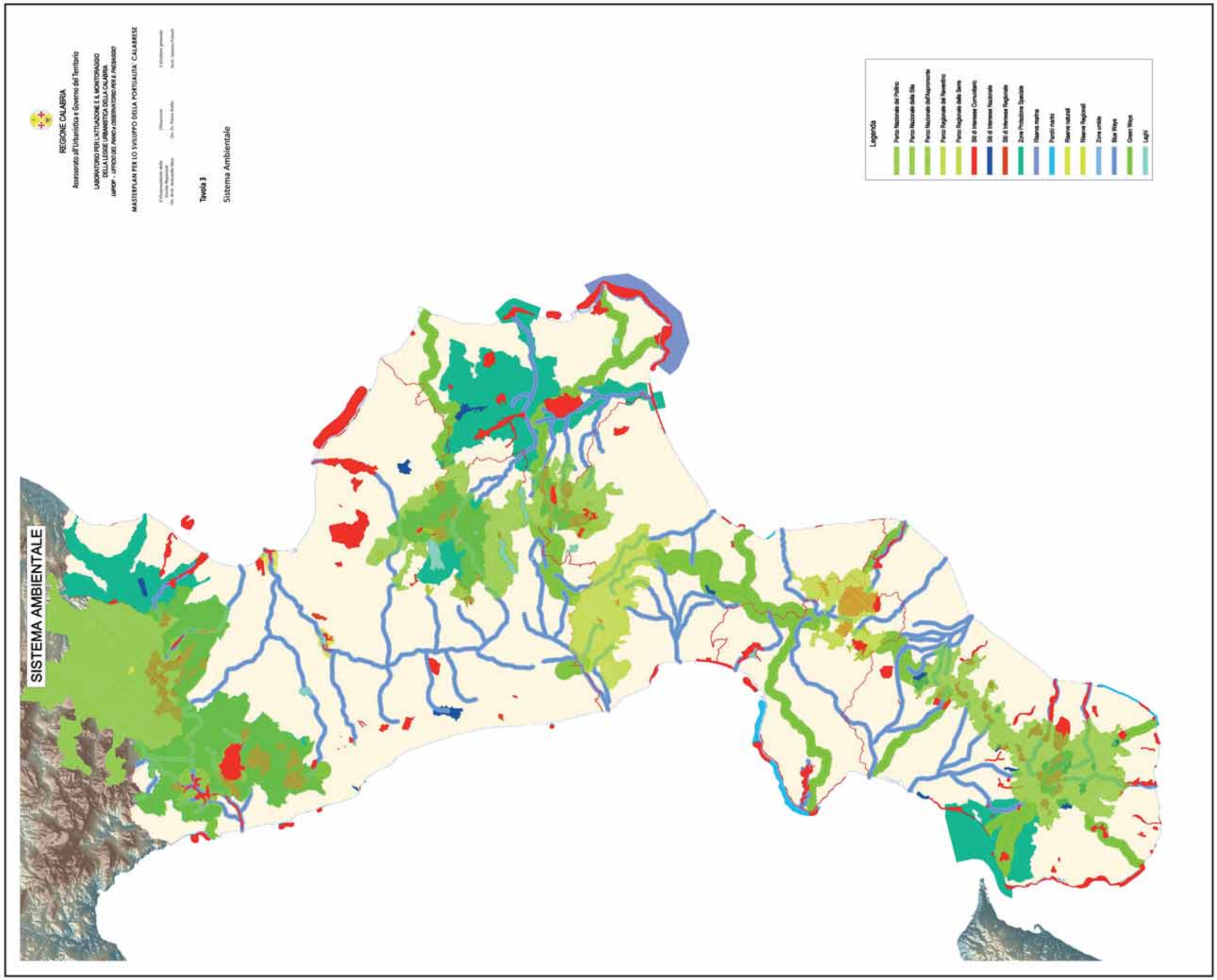


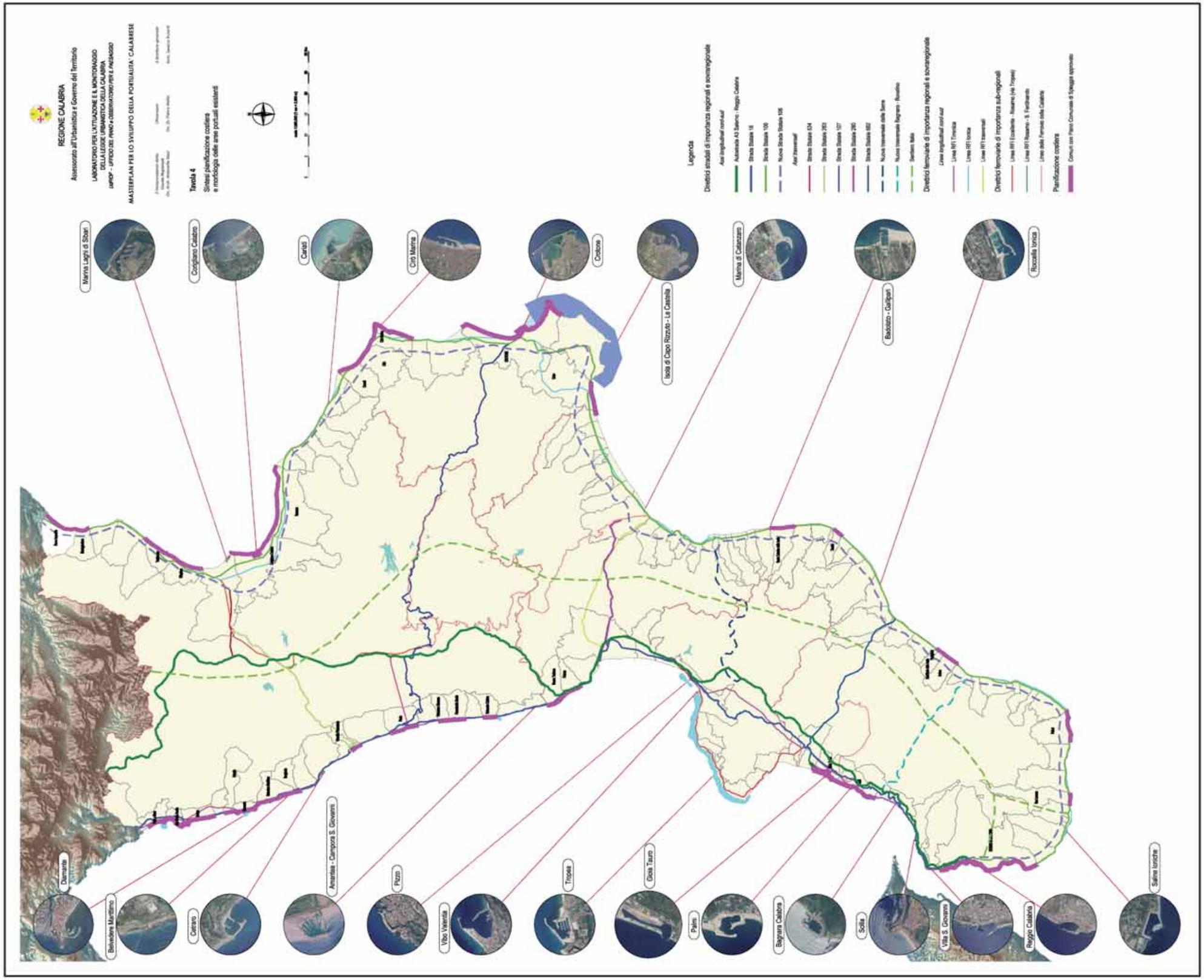


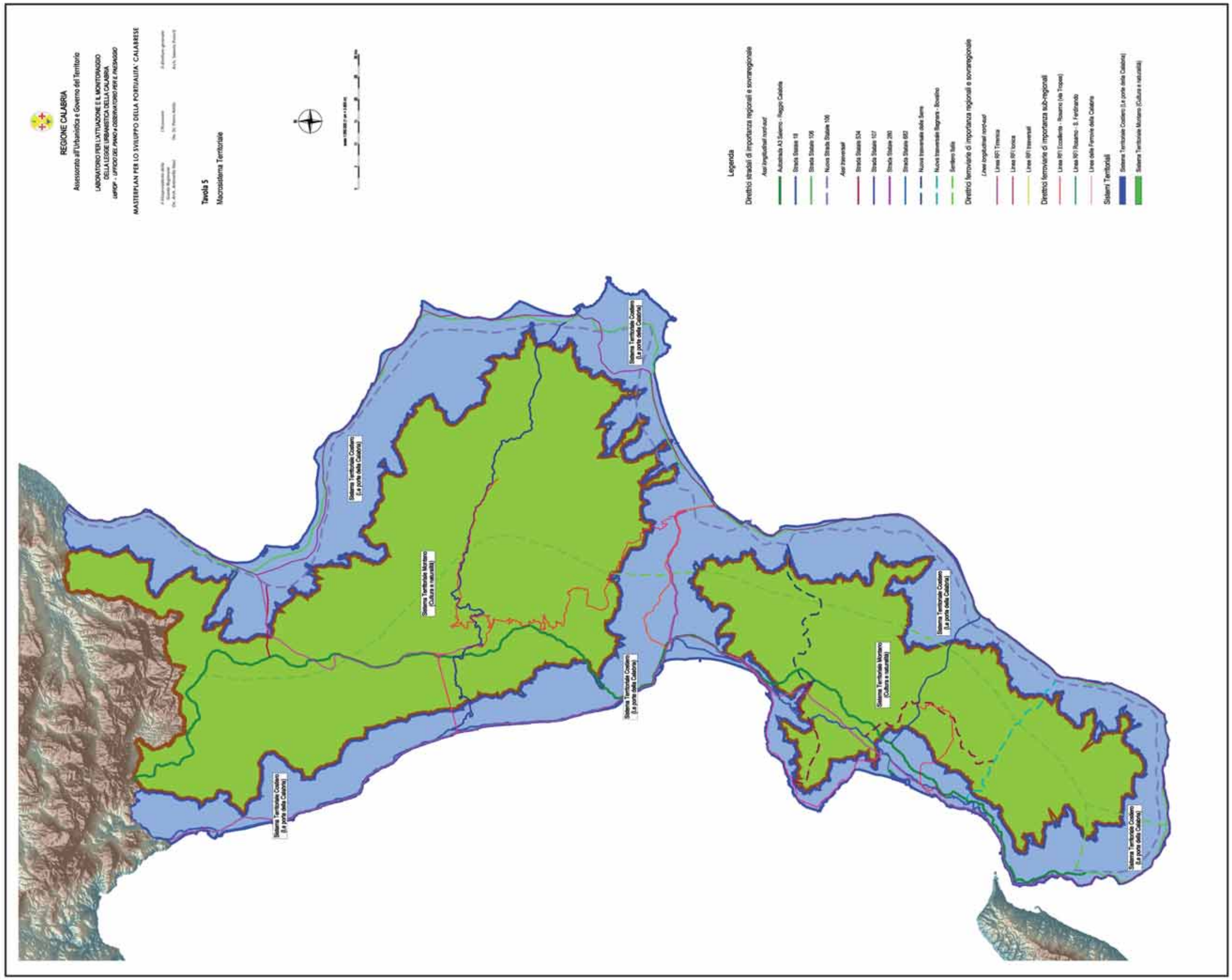
ELABORATI GRAFICI

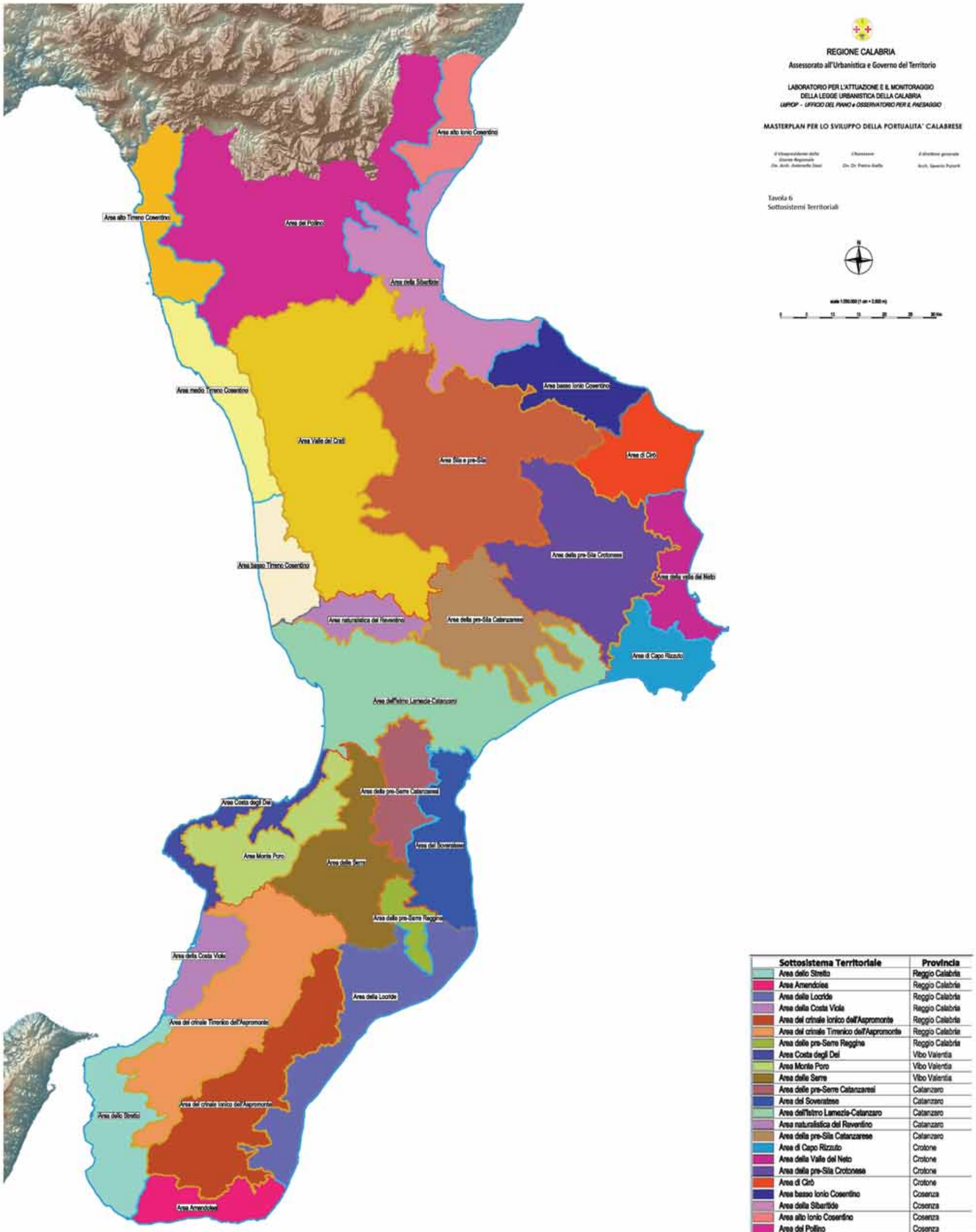

REGIONE CALABRIA
Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio
LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO
DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA
MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE
Tavola 1
Quadro relativo alle aree di convergenza nel contesto territoriale del Mediterraneo
CORRIDOIO I BERLINO-PALERMO
CORRIDOIO II BARI-VARNA
CORRIDOIO MERIDIANO
Legenda
CONTESTO DEL MEDITERRANEO


REGIONE CALABRIA
Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio
LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA
UMOP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO
MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE
Tavola 2
Accessibilità e infrastrutture principali
Legenda
Direttrici stradali di importanza regionali e sovraregionali
Asse longitudinale nord-sud
Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria
Strada Statale 18
Strada Statale 106
Nuova Strada Statale 106
Asse trasversale
Strada Statale 534
Strada Statale 107
Strada Statale 280
Strada Statale 682
Proposta ammodernamento tracciati stradali
Nuova trasversale della Sarre
Nuova trasversale Bagnara - Bovalino
Sentiero Italia
Direttrici ferroviarie di importanza regionali e sovraregionali
Linee longitudinali nord-sud
Linea RFI Tirrenica
Linea RFI Ionica
Linea RFI trasversali
Direttrici ferroviarie di importanza sub-regionali
Linea RFI Eccellente - Rosarno (via Tropea)
Linea RFI Rosarno - S. Ferdinando
Linee delle Ferrovie della Calabria
Sistema aeroportuale
Aeroporti esistenti
Aeroporto in progetto


REGIONE CALABRIA
Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio
LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA
UMPOP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO
MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE
Tavola 3
Sistema Ambientale
SISTEMA AMBIENTALE
Legenda
Parco Nazionale del Pollino
Parco Nazionale della Sila
Parco Nazionale dell'Aspromonte
Parco Regionale del Reventino
Parco Regionale della Serre
Siti d'interesse Comunitario
Siti d'interesse Nazionale
Siti d'interesse Regionale
Zone Protezione Speciale
Riserva marina
Parchi marini
Riserve naturali
Riserve Regionali
Zone umide
Blue Ways
Green Ways
Laghi


REGIONE CALABRIA
Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio
LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA
UMPOF - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO
MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE
Tavola 4
Sintesi pianificazione costiera e morfologia delle aree portuali esistenti
Legenda
Direttrici stradali di importanza regionali e sovraregionale
Direttrici ferroviarie di importanza regionali e sovraregionale
Direttrici ferroviarie di importanza sub-regionali
Pianificazione costiera
Marina Lagni di Sibari
Corigliano Calabro
Cariati
Cirò Marina
Crotone
Isola di Capo Rizzuto - Le Castella
Marina di Catanzaro
Badolato - Guardavalle
Roccella Ionica
Diamante
Belvedere Marittimo
Cetraro
Amantea - Campora S. Giovanni
Pizzo
Vibo Valentia
Tropea
Gioia Tauro
Palmi
Bagnara Calabra
Scilla
Villa S. Giovanni
Reggio Calabria
Saline Ioniche


REGIONE CALABRIA
Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio
LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA
UAPGP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO
MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE
Tavola 5
Macrosistema Territoriale
Legenda
Direttrici stradali di importanza regionali e sovraregionale
Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria
Strada Statale 18
Strada Statale 106
Nuova Strada Statale 106
Strada Statale 534
Strada Statale 107
Strada Statale 280
Strada Statale 682
Nuova trasversale delle Serre
Nuova trasversale Bagnara - Bovalino
Sentiero Italia
Direttrici ferroviarie di importanza regionali e sovraregionale
Linea RFI Tirrenica
Linea RFI Ionica
Linea RFI trasversali
Direttrici ferroviarie di importanza sub-regionali
Linea RFI Eccellente - Rosarno (via Tropea)
Linea RFI Rosarno - S. Ferdinando
Linee delle Ferrovie della Calabria
Sistemi Territoriali
Sistema Territoriale Costiero (La porte della Calabria)
Sistema Territoriale Montano (Cultura e naturalità)
Sistema Territoriale Costiero (La porte della Calabria)
Sistema Territoriale Montano (Cultura e naturalità)
Sistema Territoriale Costiero (La porte della Calabria)
Sistema Territoriale Costiero (La porte della Calabria)
Sistema Territoriale Montano (Cultura e naturalità)
Sistema Territoriale Costiero (La porte della Calabria)
Sistema Territoriale Costiero (La porte della Calabria)


REGIONE CALABRIA
Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio
LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO
DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA
UIP/OP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO
MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE
Tavola 6
Sottosistemi Territoriali
Area alto Ionio Cosentino
Area alto Tirreno Cosentino
Area del Pollino
Area della Sibaritide
Area medio Tirreno Cosentino
Area basso Ionio Cosentino
Area Valle del Crati
Area Sila e pre-Sila
Area di Cirò
Area della pre-Sila Crotonese
Area basso Tirreno Cosentino
Area della valle del Neto
Area naturalistica del Raventino
Area della pre-Sila Catanzarese
Area di Capo Rizzuto
Area dell'Istmo Lamezia-Catanzaro
Area della pre-Serre Catanzaresi
Area Costa degli Dei
Area del Soveratese
Area Monte Poro
Area delle Serre
Area delle pre-Serre Reggine
Area della Costa Viola
Area della Locride
Area del crinale Tirrenico dell'Aspromonte
Area del crinale Ionico dell'Aspromonte
Area dello Stretto
Area Amendolea
Sottosistema Territoriale | Provincia
Area dello Stretto | Reggio Calabria
Area Amendolea | Reggio Calabria
Area della Locride | Reggio Calabria
Area della Costa Viola | Reggio Calabria
Area del crinale Ionico dell'Aspromonte | Reggio Calabria
Area del crinale Tirrenico dell'Aspromonte | Reggio Calabria
Area delle pre-Serre Reggine | Reggio Calabria
Area Costa degli Dei | Vibo Valentia
Area Monte Poro | Vibo Valentia
Area delle Serre | Vibo Valentia
Area delle pre-Serre Catanzaresi | Catanzaro
Area del Soveratese | Catanzaro
Area dell'Istmo Lamezia-Catanzaro | Catanzaro
Area naturalistica del Raventino | Catanzaro
Area della pre-Sila Catanzarese | Catanzaro
Area di Capo Rizzuto | Crotone
Area della Valle del Neto | Crotone
Area della pre-Sila Crotonese | Crotone
Area di Cirò | Crotone
Area basso Ionio Cosentino | Cosenza
Area della Sibaritide | Cosenza
Area alto Ionio Cosentino | Cosenza
Area del Pollino | Cosenza
Area alto Tirreno Cosentino | Cosenza
Area medio Tirreno Cosentino | Cosenza
Area basso Tirreno Cosentino | Cosenza
Area Valle del Crati | Cosenza
Area Sila e pre-Sila | Cosenza

REGIONE CALABRIA

Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio

LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA

UMPOP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO

MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE

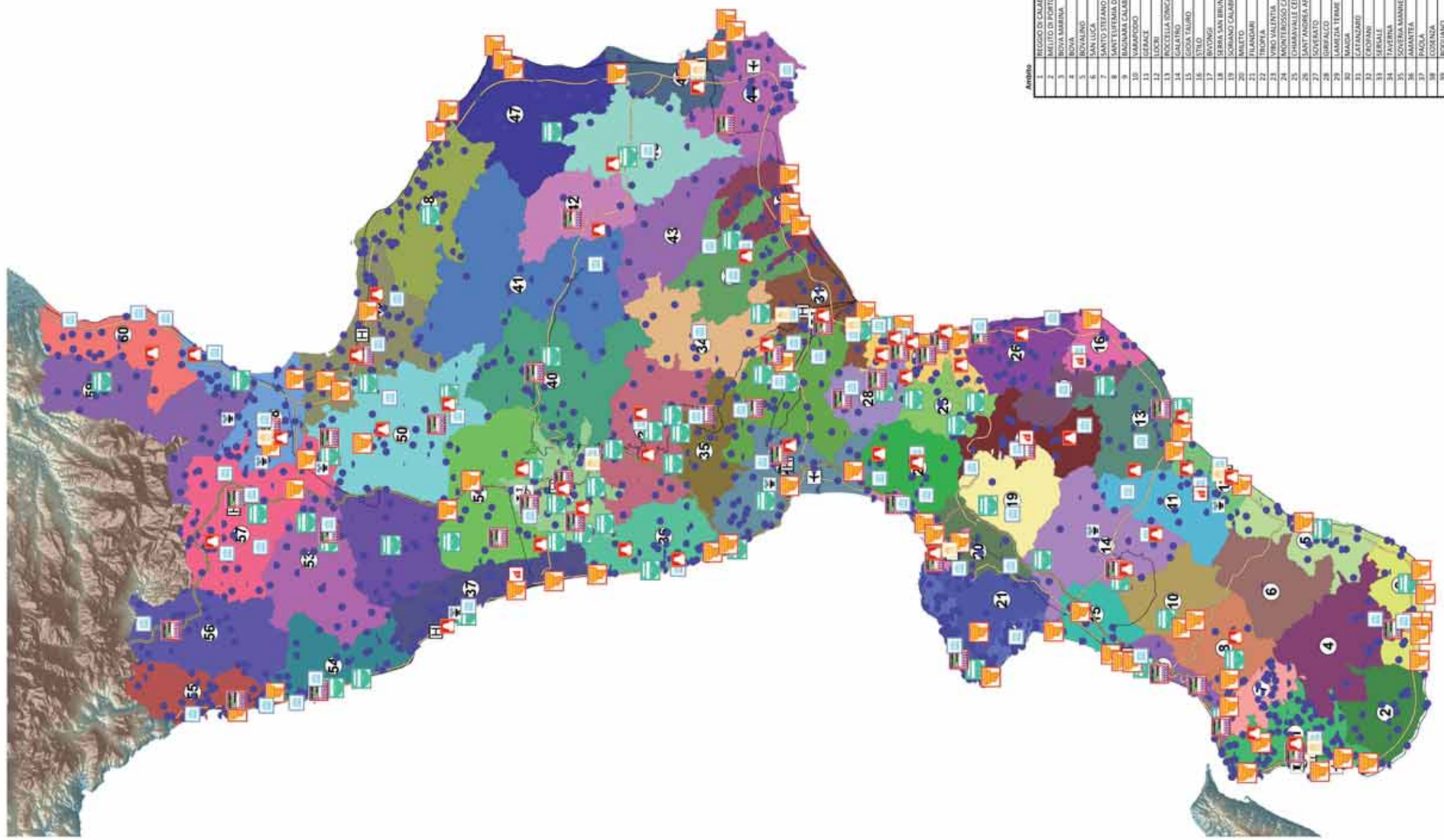
Il Vicepresidente della Giunta Regionale
Dott. Ing. Antonio Scalzo

Il Dirigente
Dott. Ing. Pietro Iudice

Il direttore generale
Arch. Saverio Putrino

Tavola 7

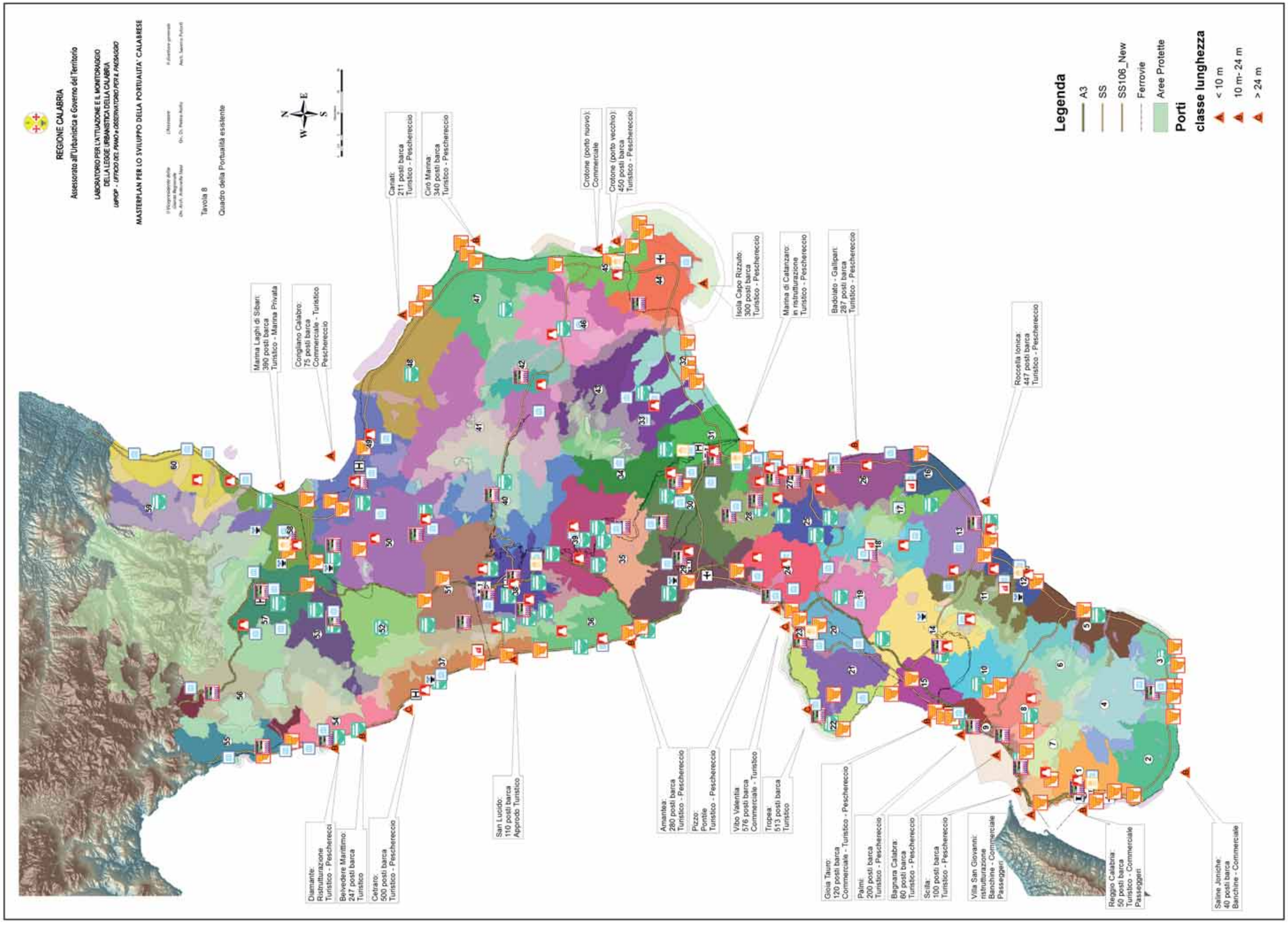
Ambiti Territoriali con Attrattori

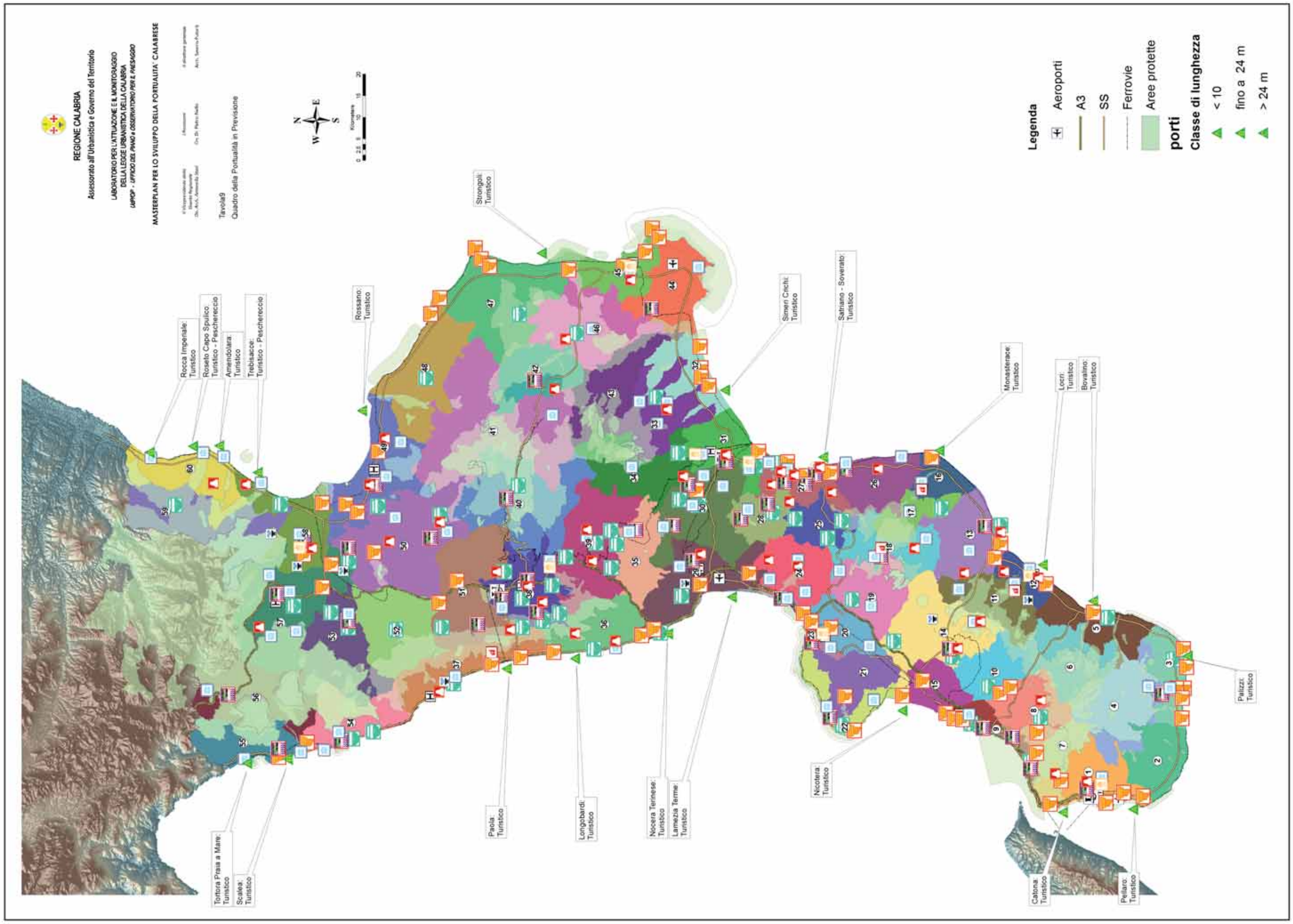


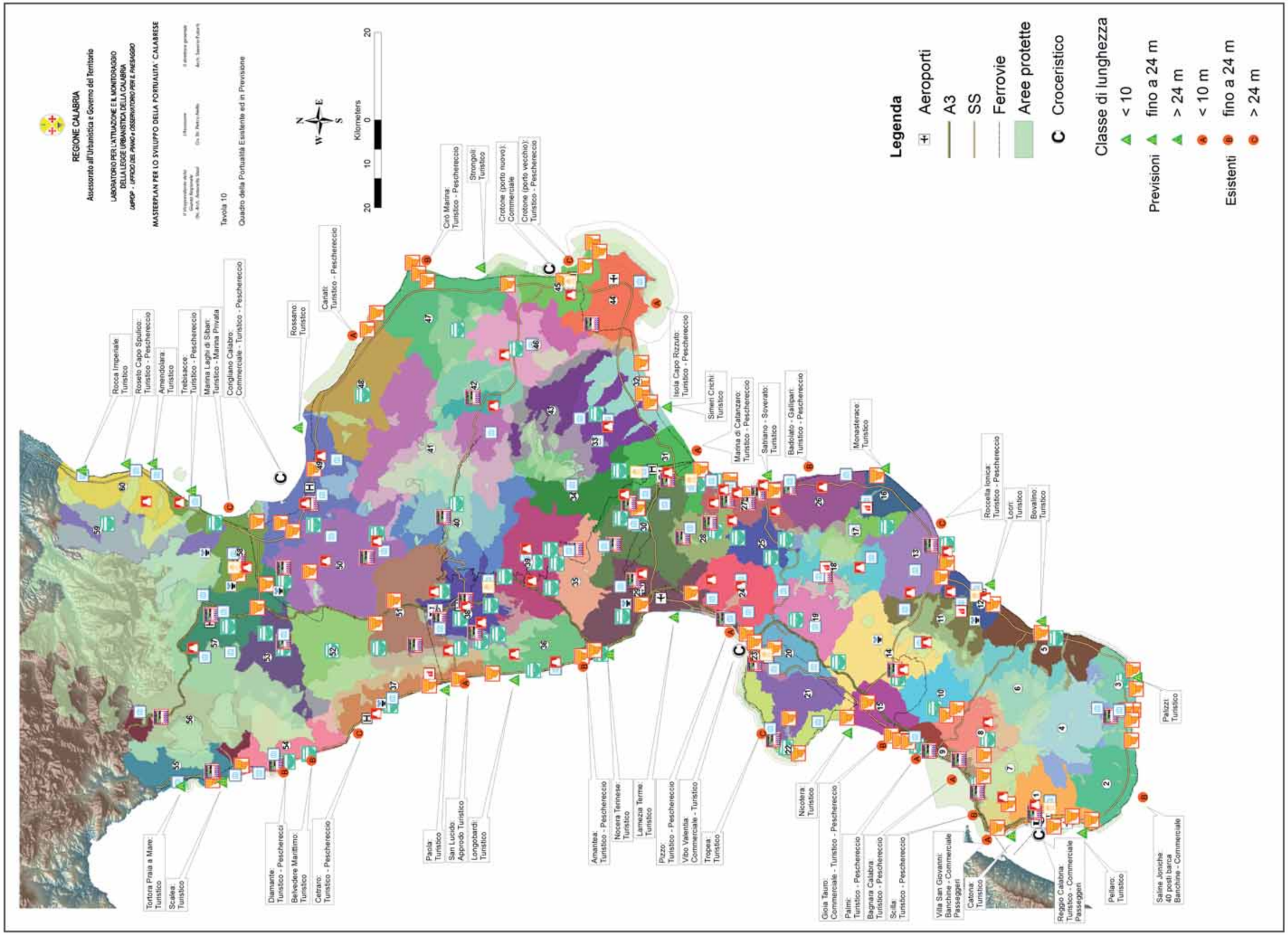
Sintesi degli elementi attrattori

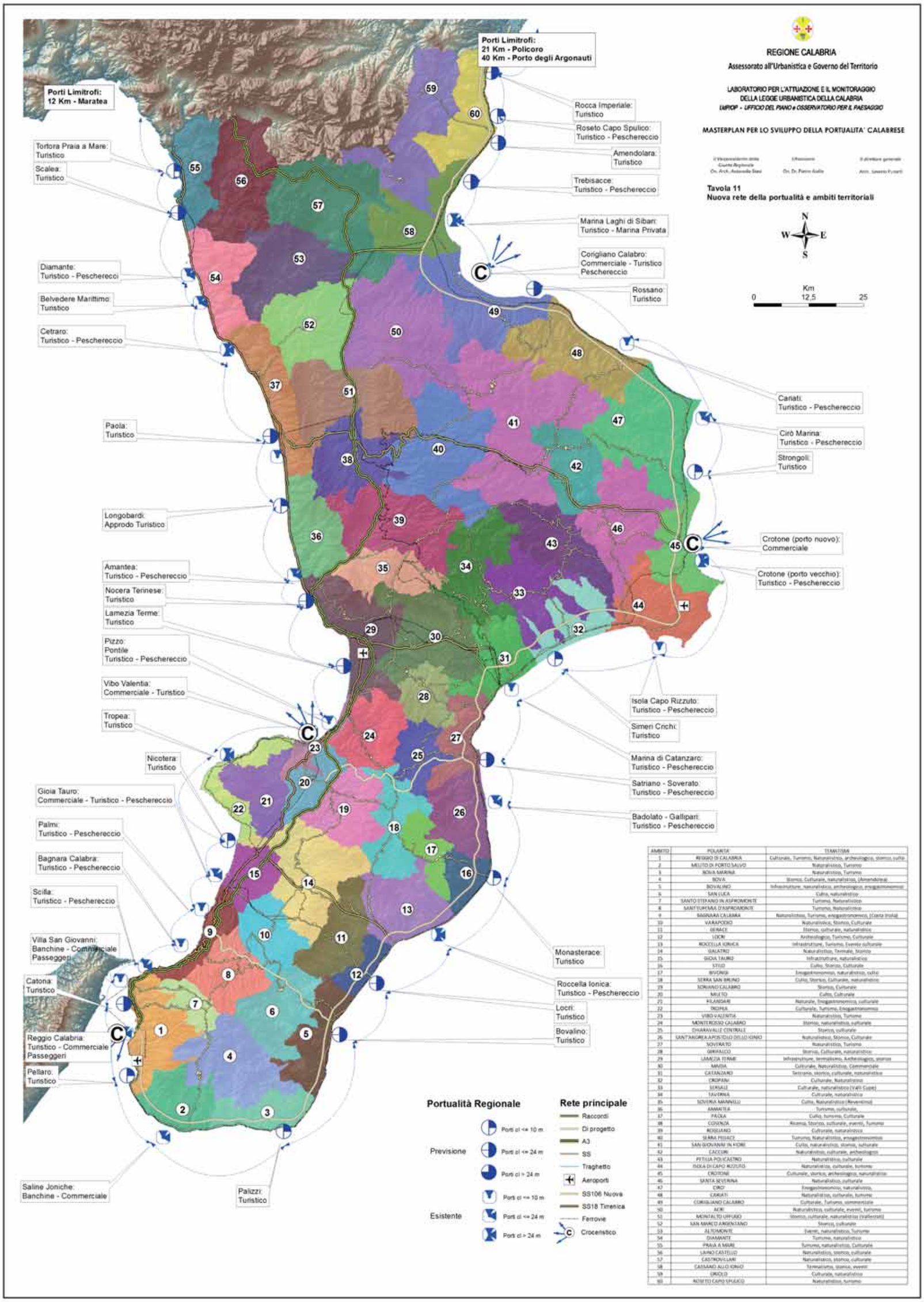
- Centri storici d'eccellenza
- Centri storici abbandonati o in via di abbandono
- Siti archeologici
- Siti termali
- Sistema dei castelli
- Abbazie e Santuari di notevole rilevanza
- Musei a valenza regionale
- Musei a valenza locale
- Luoghi di culto
- Teatri
- Anfiteatri
- Manifestazioni ed eventi culturali
- Stazioni di Sci

Ambito	Polarità	Tematismi/attrattori
1	REGGIO DI CALABRIA	Culturale, Turismo, Naturalistico, archeologico, storico, culto
2	MELITO DI PORTO SALVO	Naturalistico, Turismo
3	BOVA MARINA	Naturalistico, Turismo
4	BOVA	Storico, Culturale, naturalistico, (Amendolea)
5	BOVALINO	Infrastrutture, naturalistico, archeologico, enogastronomico
6	SAN LUCA	Culto, naturalistico
7	SANTO STEFANO IN ASPROMONTE	Turismo, Naturalistico
8	SANT'EUFEMIA D'ASPROMONTE	Turismo, Naturalistico
9	BAGNARA CALABRA	Naturalistico, Turismo, enogastronomico, (Costa Viola)
10	VARAPODIO	Naturalistico, Storico, Culturale
11	GERACE	Storico, culturale, naturalistico
12	LOCRI	Archeologico, Turismo, Culturale
13	ROCCELLA IONICA	Infrastrutture, Turismo, Evento culturale
14	GALATRO	Naturalistico, Termale, Storico
15	GIOIA TAURO	Infrastrutture, naturalistico
16	STILO	Culto, Storico, Culturale
17	BIVONGI	Enogastronomico, naturalistico, culto
18	SERRA SAN BRUNO	Naturalistico, Storico, Culturale
19	SORIANO CALABRO	Storico, Culturale
20	MILETO	Culto, Culturale
21	FILADARI	Naturale, Enogastronomico, culturale
22	TROPEA	Culturale, Turismo, Enogastronomico
23	VIBO VALENTIA	Naturalistico, Turismo
24	MONTEROSSO CALABRO	Storico, naturalistico, culturale
25	CHIARAVALLE CENTRALE	Storico, culturale
26	SANT'ANDREA APOSTOLO DELLO JONIO	Naturalistico, Storico, Culturale
27	SOVERATO	Naturalistico, Turismo
28	GIRIFALCO	Storico, Culturale, naturalistico
29	LAMEZIA TERME	Infrastrutture, termalismo, Archeologico, storico
30	MAIDA	Culturale, Naturalistico, Commerciale
31	CATANZARO	Terziario, storico, culturale, naturalistico
32	CROPANI	Culturale, Naturalistico
33	SERSALE	Culturale, naturalistico (Yall Cape)
34	TAVERNA	Culturale, naturalistico
35	SOVERIA MANNELLI	Culto, Naturalistico (Neverino)
36	AMANTEA	Turismo, culturale
37	PAOLA	Culto, turismo, Culturale
38	COSENZA	Ricerca, Storico, culturale, eventi, Turismo
39	ROGLIANO	Culturale, naturalistico
40	SERRA PEDACE	Turismo, Naturalistico, enogastronomico
41	SAN GIOVANNI IN FIORE	Culto, naturalistico, storico, culturale
42	CACCURI	Naturalistico, culturale, archeologico
43	PETILIA POLICASTRO	Naturalistico, culturale
44	ISOLA DI CAPO RIZZUTO	Naturalistico, culturale, turismo
45	CROTONE	Culturale, storico, archeologico, naturalistico
46	SANTA SEVERINA	Naturalistico, culturale
47	CIRO'	Enogastronomico, naturalistico,
48	CARIATI	Naturalistico, culturale, turismo
49	CORIGLIANO CALABRO	Culturale, Turismo, commerciale
50	MORMANNO	Naturalistico, culturale, eventi, turismo
51	SAN MARCO ARGENTANO	Storico, culturale
52	ALTOMONTE	Eventi, naturalistico, Turismo
53	FIUMEFREDDO	Turismo, naturalistico, Culturale
54	DIAMANTE	Turismo, culturale, storico, culturale
55	LAINO CASTELLO	Naturalistico, storico, culturale
56	CASTROVILLARI	Naturalistico, storico, culturale
57	CASSANO ALLO JONIO	Termalismo, storico, culturale
58	CORIGLIANO	Turismo, naturalistico, eventi
59	CERCHIARA	Culturale, naturalistico
60	ROSETO CAPO SPULICO	Naturalistico, turismo

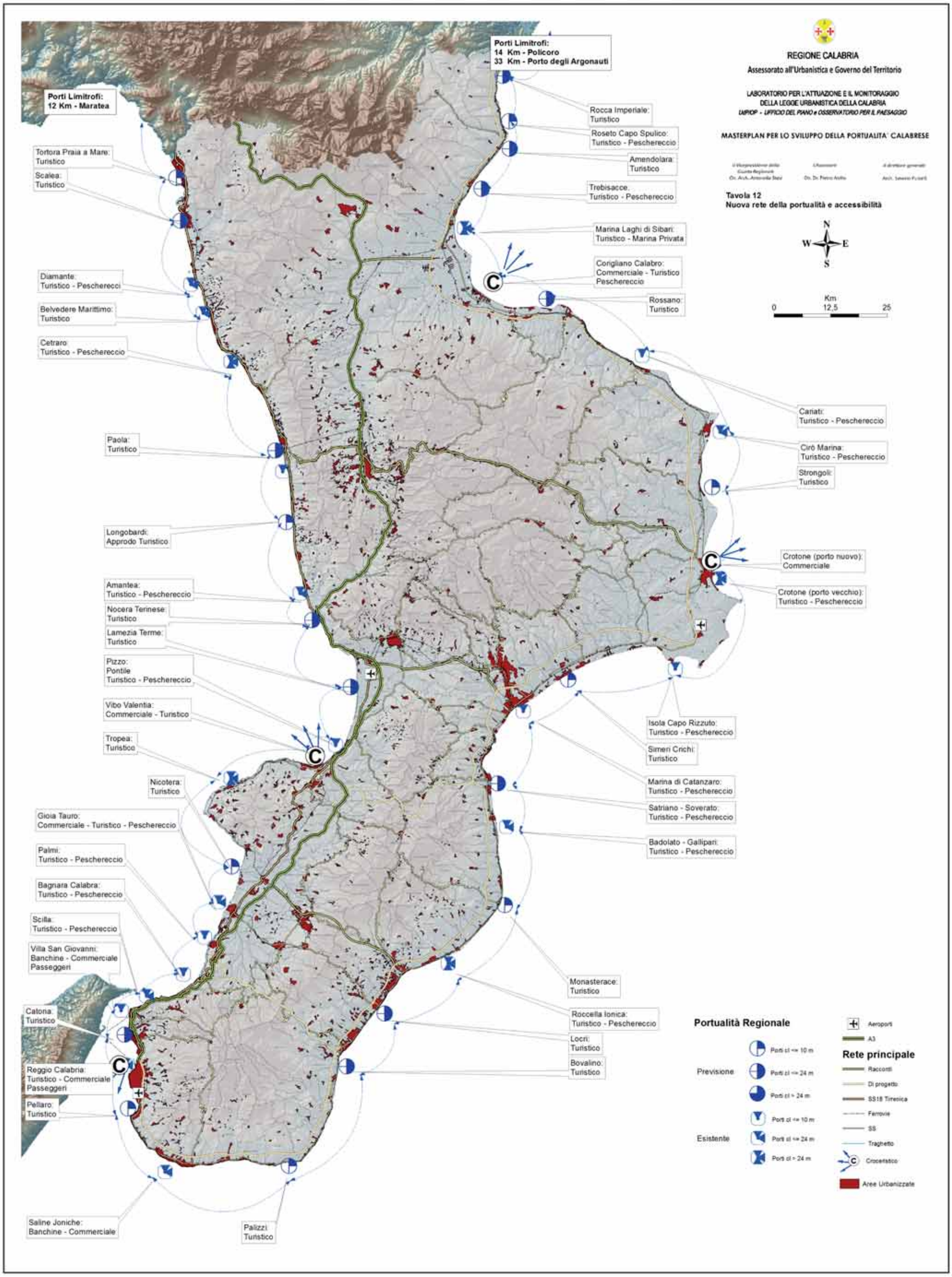

REGIONE CALABRIA
Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio
LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA
UMPOP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO
MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE
Tavola 8
Quadro della Portualità esistente
Legenda
A3
SS
SS106_New
Ferrovie
Aree Protette
Porti
classe lunghezza
< 10 m
10 m- 24 m
> 24 m
Marina Laghi di Sibari: 390 posti barca Turistico - Marina Privata
Corigliano Calabro: 75 posti barca Commerciale - Turistico Pescherecciò
Cariati: 211 posti barca Turistico - Pescherecciò
Cirò Marina: 340 posti barca Turistico - Pescherecciò
Crotone (porto nuovo): Commerciale
Crotone (porto vecchio): 450 posti barca Turistico - Pescherecciò
Isola Capo Rizzuto: 300 posti barca Turistico - Pescherecciò
Marina di Catanzaro: in ristrutturazione Turistico - Pescherecciò
Badolato - Gallipari: 287 posti barca Turistico - Pescherecciò
Roccella Ionica: 447 posti barca Turistico - Pescherecciò
Diamante: Ristrutturazione Turistico - Pescherecci
Belvedere Marittimo: 247 posti barca Turistico
Cetraro: 500 posti barca Turistico - Pescherecciò
San Lucido: 110 posti barca Approdo Turistico
Amantea: 280 posti barca Turistico - Pescherecciò
Pizzo: Pontile Turistico - Pescherecciò
Vibo Valentia 576 posti barca Commerciale - Turistico
Tropea 513 posti barca Turistico
Gioia Tauro: 120 posti barca Commerciale - Turistico - Pescherecciò
Palmi: 200 posti barca Turistico - Pescherecciò
Bagnara Calabra: 60 posti barca Turistico - Pescherecciò
Scilla: 100 posti barca Turistico - Pescherecciò
Villa San Giovanni: ristrutturazione Banchine - Commerciale Passeggeri
Reggio Calabria: 50 posti barca Turistico - Commerciale Passeggeri
Saline Joniche: 40 posti barca Banchine - Commerciale

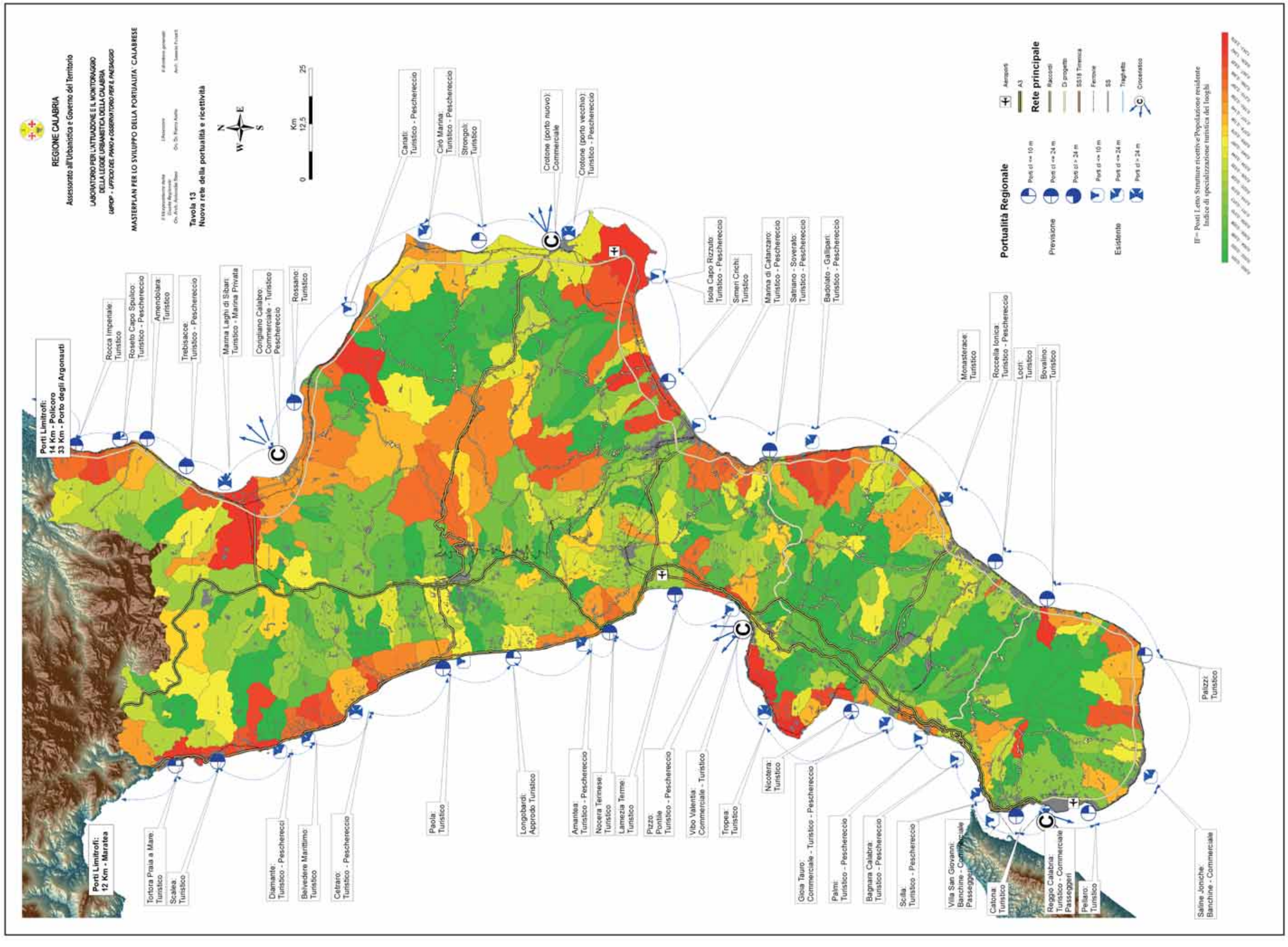

REGIONE CALABRIA
Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio
LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA
UMPOP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO
MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE
Tavola9
Quadro della Portualità in Previsione
N
W
E
S
Kilometri
Legenda
Aeroporti
A3
SS
Ferrovie
Aree protette
porti
Classe di lunghezza
< 10
fino a 24 m
> 24 m
Rocca Imperiale: Turistico
Roseto Capo Spulico: Turistico - Peschereccio
Amendolara: Turistico
Trebisacce: Turistico - Peschereccio
Rossano: Turistico
Strongoli: Turistico
Simeri Crichi: Turistico
Sathiano - Soverato: Turistico
Monasterace: Turistico
Locri: Turistico
Bovalino: Turistico
Palizzi: Turistico
Tortora Praia a Mare: Turistico
Scalea: Turistico
Paola: Turistico
Longobardi: Turistico
Nocera Terinese: Turistico
Lamezia Terme: Turistico
Nicotera: Turistico
Catona: Turistico
Peliaro: Turistico

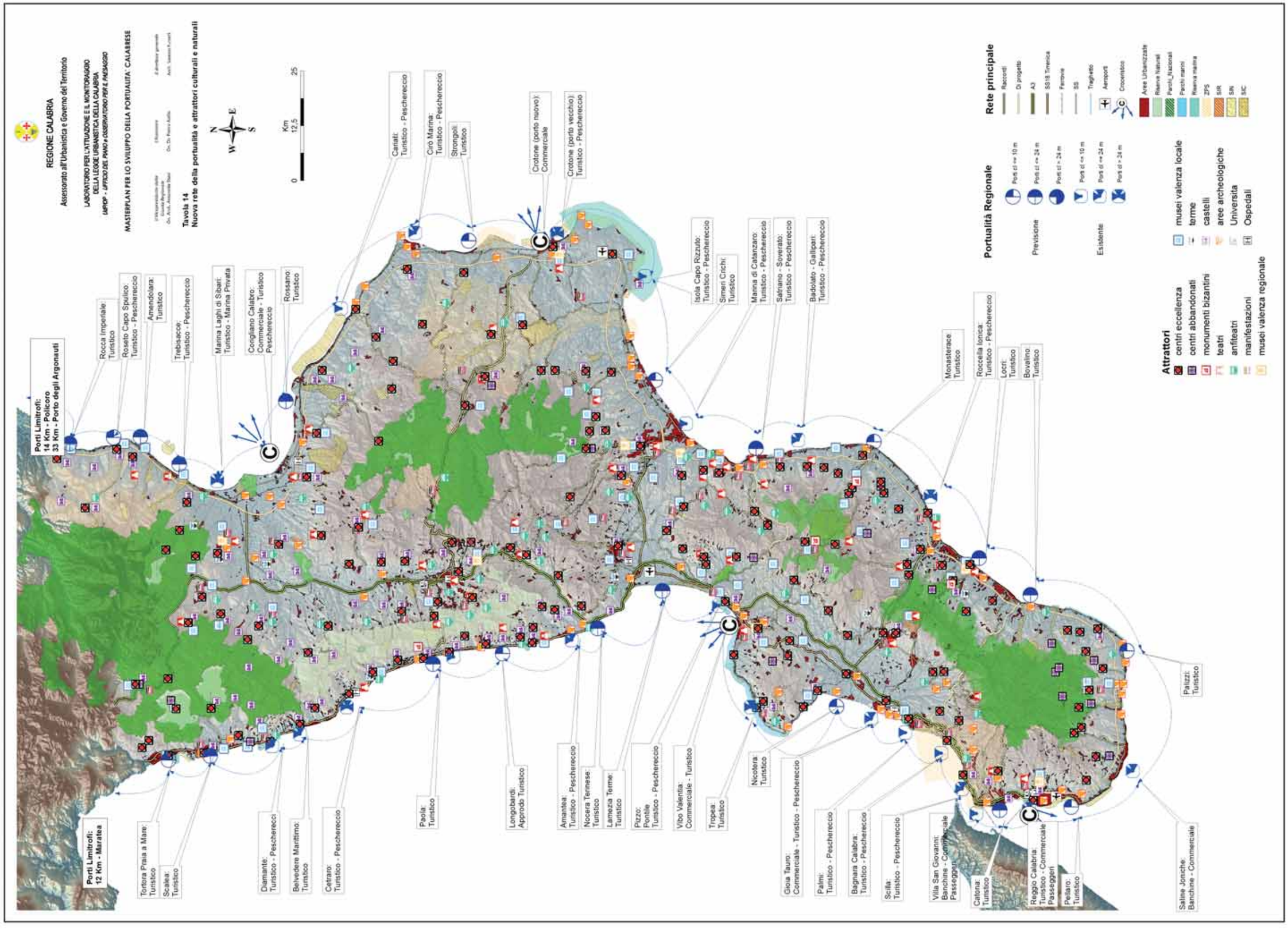

REGIONE CALABRIA
Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio
LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA
UMPOP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO
MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE
Tavola 10
Quadro della Portualità Esistente ed in Previsione
Kilometers
Legenda
Aeroporti
A3
SS
Ferrovie
Aree protette
Croceristico
Classe di lunghezza
Previsioni
< 10
fino a 24 m
> 24 m
Esistenti
< 10 m
fino a 24 m
> 24 m
Rocca Imperiale: Turistico
Roseto Capo Spulico: Turistico - Pescherecci
Amendolara: Turistico
Trebisacce: Turistico - Pescherecci
Marina Laghi di Sibari: Turistico - Marina Privata
Corigliano Calabro: Commerciale - Turistico - Pescherecci
Rossano: Turistico
Cariati: Turistico - Pescherecci
Cirò Marina: Turistico - Pescherecci
Strongoli: Turistico
Crotone (porto nuovo): Commerciale
Crotone (porto vecchio): Turistico - Pescherecci
Isola Capo Rizzuto: Turistico - Pescherecci
Simeri Crichi: Turistico
Marina di Catanzaro: Turistico - Pescherecci
Satriano - Soverato: Turistico
Badolato - Gallipari: Turistico - Pescherecci
Monasterace: Turistico
Roccella Ionica: Turistico - Pescherecci
Locri: Turistico
Bovalino: Turistico
Palizzi: Turistico
Tortora Praia a Mare: Turistico
Scalea: Turistico
Diamante: Turistico - Pescherecci
Belvedere Marittimo: Turistico
Cetraro: Turistico - Pescherecci
Paola: Turistico
San Lucido: Approdo Turistico
Longobardi: Turistico
Amantea: Turistico - Pescherecci
Nocera Terinese: Turistico
Lamezia Terme: Turistico
Pizzo: Turistico - Pescherecci
Vibo Valentia: Commerciale - Turistico
Tropea: Turistico
Nicotera: Turistico
Gioia Tauro: Commerciale - Turistico - Pescherecci
Palmi: Turistico - Pescherecci
Bagnara Calabra: Turistico - Pescherecci
Scilla: Turistico - Pescherecci
Villa San Giovanni: Banchine - Commerciale Passeggeri
Catona: Turistico
Reggio Calabria: Turistico - Commerciale Passeggeri
Pellaro: Turistico
Saline Joniche: 40 posti barca Banchine - Commerciale



AMBITO	POLARITA'	TEMATISMI
1	REGGIO DI CALABRIA	Culturale, Turismo, Naturalistico, archeologico, storico, culto
2	MELITO DI PORTO SALVO	Naturalistico, Turismo
3	BOVA MARINA	Naturalistico, Turismo
4	BOVA	Storico, Culturale, naturalistico, (Amendolea)
5	BOVALINO	Infrastrutture, naturalistico, archeologico, enogastronomico
6	SAN LUCA	Culto, naturalistico
7	SANTO STEFANO IN ASPROMONTE	Turismo, Naturalistico
8	SANT'EUFEMIA D'ASPROMONTE	Turismo, Naturalistico
9	BAGNARA CALABRA	Naturalistico, Turismo, enogastronomico, (Costa Isola)
10	VARAPODIO	Naturalistico, Storico, Culturale
11	GERACE	Storico, culturale, naturalistico
12	LOCRI	Archeologico, Turismo, Culturale
13	ROCCELLA IONICA	Infrastrutture, Turismo, Evento culturale
14	GIALATRO	Naturalistico, Termale, Storico
15	GIOIA TAURO	Infrastrutture, naturalistico
16	STILO	Culto, Storico, Culturale
17	BIVONGI	Enogastronomico, naturalistico, culto
18	SERRA SAN BRUNO	Culto, Storico, Culturale, naturalistico
19	SORIANO CALABRO	Storico, Culturale
20	MILETO	Culto, Culturale
21	FILANDARI	Naturale, Enogastronomico, culturale
22	TROPEA	Culturale, Turismo, Enogastronomico
23	VIBO VALENTIA	Naturalistico, Turismo
24	MONTEROSSO CALABRO	Storico, naturalistico, culturale
25	CHIARAVALLE CENTRALE	Storico, culturale
26	SANT'ANDREA APOSTOLO DELLO IONIO	Naturalistico, Storico, Culturale
27	SOVERATO	Naturalistico, Turismo
28	GIRIFALCO	Storico, Culturale, naturalistico
29	LAMEZIA TERME	Infrastrutture, termalismo, Archeologico, storico
30	MAIDA	Culturale, Naturalistico, Commerciale
31	CATANZARO	Terziario, storico, culturale, naturalistico
32	CROPANI	Culturale, Naturalistico
33	SERSALE	Culturale, naturalistico (Valli Cupe)
34	TAVERNA	Culturale, naturalistico
35	SOVERIA MANNELLI	Culto, Naturalistico (Reventino)
36	AMANTEA	Turismo, culturale,
37	PAOLA	Culto, turismo, Culturale
38	COSENZA	Ricerca, Storico, culturale, eventi, Turismo
39	ROSSIANO	Culturale, naturalistico
40	SERRA PEDACE	Turismo, Naturalistico, enogastronomico
41	SAN GIOVANNI IN FIORE	Culto, naturalistico, storico, culturale
42	CACCURI	Naturalistico, culturale, archeologico
43	PETILIA POLICASTRO	Naturalistico, culturale
44	ISOLA DI CAPO RIZZUTO	Naturalistico, culturale, turismo
45	CROTONE	Culturale, storico, archeologico, naturalistico
46	SANTA SEVERINA	Naturalistico, culturale
47	CIRO'	Enogastronomico, naturalistico,
48	CARIATI	Naturalistico, culturale, turismo
49	CORIGLIANO CALABRO	Culturale, Turismo, commerciale
50	ACRI	Naturalistico, culturale, eventi, turismo
51	MONTALTO UFFUGO	Storico, culturale, naturalistico (Vallecrati)
52	SAN MARCO ARGENTANO	Storico, culturale
53	ALTOMONTE	Eventi, naturalistico, Turismo
54	DIAMANTE	Turismo, naturalistico
55	PRAIA A MARE	Turismo, naturalistico, Culturale
56	LAINO CASTELLO	Naturalistico, storico, culturale
57	CASTROVILLARI	Naturalistico, storico, culturale
58	CASSANO ALLO IONIO	Termalismo, storico, eventi
59	ORIOLO	Culturale, naturalistico
60	ROSETO CAPO SPULICO	Naturalistico, turismo


REGIONE CALABRIA
Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio
LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA
UMPIOP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO
MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE
Tavola 12
Nuova rete della portualità e accessibilità
N
W
E
S
Km
0
12,5
25
Porti Limitrofi:
12 Km - Maratea
Porti Limitrofi:
14 Km - Policoro
33 Km - Porto degli Argonauti
Tortora Praia a Mare: Turistico
Scalea: Turistico
Diamante: Turistico - Pescherecci
Belvedere Marittimo: Turistico
Cetraro: Turistico - Peschereccio
Paola: Turistico
Longobardi: Approdo Turistico
Amantea: Turistico - Peschereccio
Nocera Terinese: Turistico
Lamezia Terme: Turistico
Pizzo: Pontile Turistico - Peschereccio
Vibo Valentia: Commerciale - Turistico
Tropea: Turistico
Nicotera: Turistico
Gioia Tauro: Commerciale - Turistico - Peschereccio
Palmi: Turistico - Peschereccio
Bagnara Calabra: Turistico - Peschereccio
Scilla: Turistico - Peschereccio
Villa San Giovanni: Banchine - Commerciale Passeggeri
Catona: Turistico
Reggio Calabria: Turistico - Commerciale Passeggeri
Pellaro: Turistico
Saline Joniche: Banchine - Commerciale
Palizzi: Turistico
Rocca Imperiale: Turistico
Roseto Capo Spulico: Turistico - Peschereccio
Amendolara: Turistico
Trebisacce: Turistico - Peschereccio
Marina Laghi di Sibari: Turistico - Marina Privata
Corigliano Calabro: Commerciale - Turistico Peschereccio
Rossano: Turistico
Cariati: Turistico - Peschereccio
Cirò Marina: Turistico - Peschereccio
Strongoli: Turistico
Crotone (porto nuovo): Commerciale
Crotone (porto vecchio): Turistico - Peschereccio
Isola Capo Rizzuto: Turistico - Peschereccio
Simeri Crichi: Turistico
Marina di Catanzaro: Turistico - Peschereccio
Satriano - Soverato: Turistico - Peschereccio
Badolato - Gallipari: Turistico - Peschereccio
Monasterace: Turistico
Roccella Ionica: Turistico - Peschereccio
Locri: Turistico
Bovalino: Turistico
Portualità Regionale
Previsione
Esistente
Porti cl <= 10 m
Porti cl <= 24 m
Porti cl > 24 m
Aeroporti
A3
Rete principale
Racconti
Di progetto
SS18 Tirrenica
Ferrovie
SS
Traghetto
Crocieristico
Aree Urbanizzate


REGIONE CALABRIA
Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio
LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA
MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE
Tavola 13
Nuova rete della portualità e ricettività
Km
0 12,5 25
Portualità Regionale
Rete principale
Previsione
Esistente
Porti Limitrofi: 12 Km - Maratea
Porti Limitrofi: 14 Km - Policoro 33 Km - Porto degli Argonauti
Tortora Praia a Mare: Turistico
Scalea: Turistico
Diamante: Turistico - Peschereccì
Belvedere Marittimo: Turistico
Cetraro: Turistico - Pescherecciо
Paola: Turistico
Longobardi: Approdo Turistico
Amantea: Turistico - Pescherecciо
Nocera Terinese: Turistico
Lamezia Terme: Turistico
Pizzo: Pontile Turistico - Pescherecciо
Vibo Valentia: Commerciale - Turistico
Tropea: Turistico
Nicotera: Turistico
Gioia Tauro: Commerciale - Turistico - Pescherecciо
Palmi: Turistico - Pescherecciо
Bagnara Calabra: Turistico - Pescherecciо
Scilla: Turistico - Pescherecciо
Villa San Giovanni: Banchine - Commerciale Passeggeri
Catona: Turistico
Reggio Calabria: Turistico - Commerciale Passeggeri
Pellaro: Turistico
Palizzi: Turistico
Saline Joniche: Banchine - Commerciale
Roccella Ionica: Turistico - Pescherecciо
Locri: Turistico
Bovalino: Turistico
Monasterace: Turistico
Isola Capo Rizzuto: Turistico - Pescherecciо
Simeri Crichi: Turistico
Marina di Catanzaro: Turistico - Pescherecciо
Satriano - Soverato: Turistico - Pescherecciо
Badolato - Gallipari: Turistico - Pescherecciо
Crotone (porto nuovo): Commerciale
Crotone (porto vecchio): Turistico - Pescherecciо
Cariati: Turistico - Pescherecciо
Cirò Marina: Turistico - Pescherecciо
Strongoli: Turistico
Rocca Imperiale: Turistico
Roseto Capo Spulico: Turistico - Pescherecciо
Amendolara: Turistico
Trebisacce: Turistico - Pescherecciо
Marina Laghi di Sibari: Turistico - Marina Privata
Corigliano Calabro: Commerciale - Turistico Pescherecciо
Rossano: Turistico


REGIONE CALABRIA
Assessorato all'Urbanistica e Governo del Territorio
LABORATORIO PER L'ATTUAZIONE E IL MONITORAGGIO DELLA LEGGE URBANISTICA DELLA CALABRIA
UMPOP - UFFICIO DEL PIANO e OSSERVATORIO PER IL PAESAGGIO
MASTERPLAN PER LO SVILUPPO DELLA PORTUALITA' CALABRESE
Tavola 14
Nuova rete della portualità e attrattori culturali e naturali
Km
0
12,5
25
N
E
S
W
Porti Limitrofi:
14 Km - Policoro
33 Km - Porto degli Argonauti
Porti Limitrofi:
12 Km - Maratea
Rocca Imperiale: Turistico
Roseto Capo Spulico: Turistico - Pescherecci
Amendolara: Turistico
Trebisacce: Turistico - Pescherecci
Marina Laghi di Sibari: Turistico - Marina Privata
Corigliano Calabro: Commerciale - Turistico Pescherecci
Rossano: Turistico
Cariati: Turistico - Pescherecci
Cirò Marina: Turistico - Pescherecci
Strongoli: Turistico
Crotone (porto nuovo): Commerciale
Crotone (porto vecchio): Turistico - Pescherecci
Isola Capo Rizzuto: Turistico - Pescherecci
Simeri Crichi: Turistico
Marina di Catanzaro: Turistico - Pescherecci
Satriano - Soverato: Turistico - Pescherecci
Badolato - Gallipari: Turistico - Pescherecci
Monasterace: Turistico
Roccella Ionica: Turistico - Pescherecci
Locri: Turistico
Bovalino: Turistico
Palizzi: Turistico
Tortora Praia a Mare: Turistico
Scalea: Turistico
Diamante: Turistico - Pescherecci
Belvedere Marittimo: Turistico
Cetraro: Turistico - Pescherecci
Paola: Turistico
Longobardi: Approdo Turistico
Amantea: Turistico - Pescherecci
Nocera Terinese: Turistico
Lamezia Terme: Turistico
Pizzo: Porto/le Turistico - Pescherecci
Vibo Valentia: Commerciale - Turistico
Tropea: Turistico
Nicotera: Turistico
Gioia Tauro: Commerciale - Turistico - Pescherecci
Palmi: Turistico - Pescherecci
Bagnara Calabra: Turistico - Pescherecci
Scilla: Turistico - Pescherecci
Villa San Giovanni: Banchine - Commerciale Passeggeri
Catona: Turistico
Reggio Calabria: Turistico - Commerciale Passeggeri
Pellaro: Turistico
Saline Joniche: Banchine - Commerciale
Portualità Regionale
Previsione
Esistente
Porti di <= 10 m
Porti di <= 24 m
Porti di > 24 m
Rete principale
Raccordi
Di progetto
A3
SS18 Tirrenica
Ferrovie
SS
Traghetto
Aeroporti
Crocerstoco
Aree Urbanizzabili
Riserve Naturali
Parchi_Nazionali
Parchi marini
Riserva marina
ZPS
SIR
SIN
SIC
Attrattori
centri eccellenza
centri abbandonati
monumenti bizantini
teatri
anfiteatri
manifestazioni
musei valenza regionale
musei valenza locale
terme
castelli
aree archeologiche
Universita
Ospedali