



DELIBERA N° 33/2019 DEL COMITATO PORTUALE

Seduta del 20/12/2019

Il Comitato Portuale:

Con la presenza di Andrea AGOSTINELLI - *Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro* - Presidente del Comitato Portuale, e di Giancarlo SALVEMINI Comandante della Capitaneria di Porto di Gioia Tauro - *Vicepresidente del Comitato Portuale*, nonché di:

1. Alberto MANDRILLO - Comandante della Capitaneria di Porto di Corigliano Calabro - *Membro*;
2. Gabriele SERVIDIO - Delegato dal C.V. (CP) Giovanni GRECO, Comandante della Capitaneria di Porto di Crotona - *Membro*;
3. Franca VAMPO - Dirigente del Provveditorato Interregionale alle Opere Pubbliche Calabria - Sicilia - Ufficio Opere Marittime di Reggio Calabria - *Membro*;
4. Pietro PAOLETTI - Funzionario dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli di Stato - Ufficio delle Dogane di Catanzaro, delegato dal Direttore con nota prot. 6319 del 18/12/2019 - *Membro*;
5. Aldo ALESSIO - Sindaco del Comune di Gioia Tauro - *Membro*;
6. Gianluca GAETANO - Vicesindaco del Comune di San Ferdinando, delegato dal Sindaco con nota prot. 13446 del 17/12/2019 - *Membro*;
7. Flavio STASI - Sindaco del Comune di Corigliano Rossano - *Membro*;
8. Luigi GENGHI - Rappresentante della categoria degli armatori - *Membro*;
9. Francesco DE BONIS - Rappresentante della categoria degli imprenditori ex artt. 16 e 18 L. 84/94 - *Membro*;
10. Vito FODERARO - Rappresentante della categoria degli spedizionieri - *Membro*;
11. Azzurra NASO - Rappresentante dei dipendenti dell'Autorità Portuale - *Membro*;
12. Salvatore LAROCCA - Rappresentante dei lavoratori delle imprese operanti nell'ambito portuale - *Membro*;
13. Daniele CARATOZZOLO - Rappresentante dei lavoratori delle imprese operanti nell'ambito portuale - *Membro*;

- VISTA** la legge 28 Gennaio 1994 n. 84, e le successive modificazioni ed integrazioni, in tema di riordino della legislazione in materia portuale;
- VISTO** l'art. 8 comma, 11-bis, della legge 27/2/1998, n. 30, come modificato dall'art. 10 della L. 30/11/98, n. 413, che ha classificato il porto di Gioia Tauro di rilevanza economica internazionale, di categoria II classe I;
- VISTO** il D.P.R. 16 luglio 1998, istitutivo dell'Autorità Portuale del porto di Gioia Tauro, che ha conferito alla stessa i compiti di cui alla legge 84/94;

- VISTI** il D.M. in data 4 agosto 1998 col quale sono stati individuati i limiti della circoscrizione territoriale dell' Autorità Portuale modificati con il verbale di delimitazione n. 1/2002 del 12/2/2002 approvato con Decreto del Direttore Marittimo della Calabria n. 7/2002, ed i successivi DD.MM. del 29 dicembre 2006, del 5/3/2008 e del 6/8/2013, n. 300 con i quali la suddetta circoscrizione è stata estesa ai porti di Crotona, Corigliano Calabro (CS), Taureana di Palmi (RC) e Villa San Giovanni (RC);
- VISTO** l'art. 22 D.lgs. 169/2016, rubricato "Disposizioni transitorie e clausola di invarianza finanziaria", che al 1° comma dispone che gli organi delle sopresse Autorità portuali restano in carica sino all'insediamento dei nuovi organi delle AdSP, nominati ai sensi del suddetto decreto legislativo;
- VISTO** il D.M. n. 156 del 05.05.2016 con il quale il C.V. (CP) Andrea Agostinelli ed il C.F. (CP) Davide Giuseppe Barbagiovanni Minciullo sono stati nominati rispettivamente Commissario Straordinario e Commissario Straordinario Aggiunto dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro;
- VISTA** la nota M. INF.VPTM.U.0031093 in data 16/11/2016 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a mente della quale *"il Commissario, operando sulla base del decreto di nomina, con poteri e attribuzioni del Presidente, indicati dalla legge 28 gennaio 1994 n. 84 e successive modificazioni, nelle more delle nomina del Presidente della costituenda Autorità di Sistema Portuale, può considerarsi, in applicazione dell'art. 22 comma 1 del menzionato decreto 169/2016, prorogato nei termini previsti dal precedente decreto di nomina"*;
- VISTA** la Deliberazione del Comitato Portuale n. 122/2018 del 28/12/2018, con cui è stato approvato Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati, relativo al triennio 2019 – 2021;
- CONSIDERATO** che ai sensi dell'art. 9, comma 3, lett. a) della L. 84/94 e s.m.i. il Piano Operativo Triennale è soggetto a revisione annuale;
- CONSIDERATO** che si deve pertanto procedere alla revisione annuale del Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro relativo al triennio 2020 – 2022;
- CONSIDERATO** che il Collegio dei Revisori dei Conti, previsto dall'art. 7, comma 1, lett. d) della L. 84/94 e s.m.i., il quale svolge i compiti di cui al successivo art. 11, comma 3, è stato ricostituito con D.M. 19/11/2015, n. 383;
- CONSIDERATO** che il Comitato Portuale di Gioia Tauro è stato nominato, a seguito dell'espletamento della procedura elettiva prevista dal D.M. 105/99, con Decreto commissariale n. 84/2015 del 9/12/2015;
- VISTA** la nota prot. 25755 del 23/9/2016 con la quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – *Direzione Generale per la Vigilanza sulle*

autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne - Divisione 2, ha chiarito come gli organi operanti fino all'insediamento dei nuovi organi delle AdSP dovranno comunque valutare la necessità di adottare i provvedimenti di competenza;

VISTO l'art. 9, comma 3, lett. a) della L. 84/94 e s.m.i. che attribuisce al Comitato Portuale il compito di approvare Piano Operativo Triennale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati;

CONSIDERATO che nel corso della seduta del Comitato Portuale del 20/12/2019, il Piano Operativo Triennale dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati relativo al triennio 2020 – 2022, è stato sottoposto all'esame dell'organo per la prescritta approvazione;

VISTO l'esito della votazione che ha avuto luogo nel corso della seduta di cui al punto precedente (*votanti 15; favorevoli 15; contrari 0; astenuti 0*), come risulta dal verbale della seduta;

VISTI gli atti d'ufficio;

DELIBERA

E' approvato il Piano Operativo Triennale, concernente le strategie di sviluppo delle attività portuali e gli interventi volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati relativo al triennio 2020 – 2022 dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, nella formulazione allegata alla presente Delibera per farne parte integrante.

Copia delle presente Delibera unitamente al documento allegato sia inviata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in allegato al bilancio preventivo per la gestione finanziaria dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro per l'anno 2020.

Gioia Tauro, li 20/12/2019

IL SEGRETARIO DEL COMITATO PORTUALE
Dott. Pasquale FARAONE

IL SEGRETARIO GENERALE F.F.
Dott. Ing. Saverio SPATAFORA

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO
C.A. (CP) Andrea AGOSTINELLI



Piano Operativo Triennale

2020 - 2022





Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2020 - 2022

Premessa

Il Decreto Legislativo del 4 agosto 2016, n. 169 ha introdotto importanti modifiche alla legge 84/94 "Riordino della legislazione in materia portuale" riorganizzando i 57 i porti di rilevanza nazionale in nuove 15 Autorità di Sistema Portuale, successivamente portate a 16 giusto Decreto Legislativo 23 ottobre 2018 n 119 convertito con legge 17 dicembre 2018 n 136.

A seguito dei decreti sopra richiamati, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha preso la denominazione di " Autorità di Sistema dei Mari Tirreno Meridionale e Jonio" con competenze sui porti di Gioia Tauro, Crotona porto vecchio e nuovo, Corigliano Calabro, Palmi e Vibo Valentia.

La mancata nomina del Presidente del sistema portuale ha comportato la parziale applicazione di quanto previsto dal D.lgs. 169/2016 e l'Autorità Portuale di Gioia Tauro, ad oggi, ha mantenuto le funzioni e gli organi previsti prima della citata riforma.

Nonostante il percorso di trasformazione in ADSP non si sia perfezionato per le ragioni anzidette, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha comunque posto quali parametri di riferimento, nella redazione del presente documento programmatico, quelli indicati nel "Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica" (PSNSPL), approvato in via definitiva dal Consiglio dei Ministri il 7 agosto 2015 ed, in quanto tali, richiamati negli allegati al Documento di Economia e Finanza (DEF) dedicati alle infrastrutture anno 2016 – 2017 – 2018 - 2019.

La suddetta attività di programmazione politico-istituzionale compiuta a livello nazionale ha trovato concreta attuazione nel "Piano Regionale Trasporti approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 157 dell'19.12.2016 della Regione Calabria.

Sulla scorta delle indicazioni recate nel "Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica", il Presidente della Regione Calabria ed il Presidente del Consiglio dei Ministri sottoscrivevano, in data 30 Aprile 2016, il "Patto per lo sviluppo della Regione Calabria - Attuazione degli interventi prioritari e individuazione delle aree di intervento strategiche per il territorio".

Con Delibera CIPE del 10 agosto 2016, n. 26 "*Fondo sviluppo e coesione 2014-2020: Piano per il Mezzogiorno - Assegnazione risorse*", recante l'approvazione degli Accordi



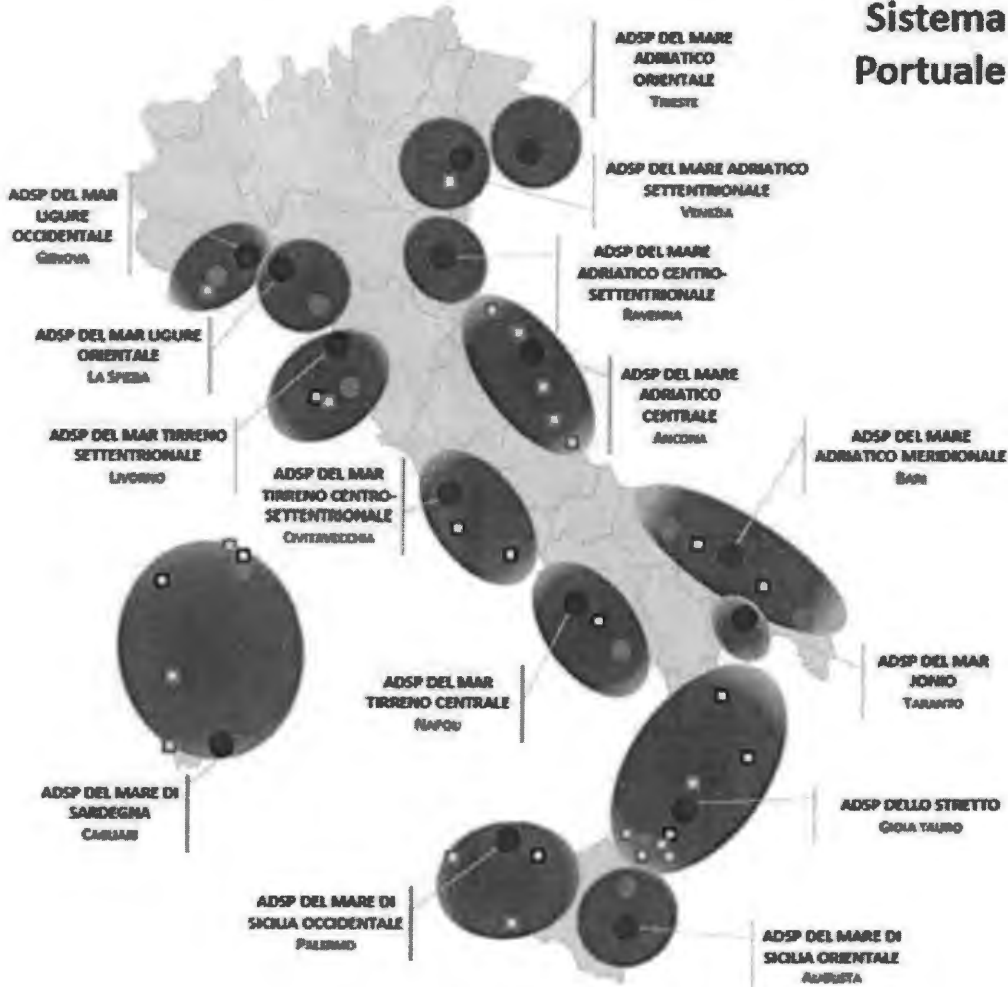
Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2020 - 2022

Interistituzionali denominati "Patti per il Sud", venivano assegnate alla Regione Calabria le correlate risorse a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione, nonché adottate le regole di funzionamento del medesimo Fondo.

Con la *Decisione di esecuzione della Commissione C(2015) 7227 del 20.10.2015*, veniva approvato il Programma Operativo Regionale "POR Calabria FESR FSE 2014-2020".

Le Autorità di Sistema Portuale



Porti di rilevanza economica nazionale

- Porto sede di Autorità di Sistema Portuale
- Altro porto già sede di Autorità Portuale
- Altro porto di rilevanza economica nazionale
- Altro porto incluso nel Sistema Portuale
- Sistema Portuale



Il Porto di Gioia Tauro nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica

Dall'anno 2015, sulle scorta delle linee tracciate nel "Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica", la programmazione dell'Ente per gli anni 2016-2018, 2017-2019, 2018-2020, 2019-2020 e la nuova programmazione 2020-2022, è stata improntata all'attuazione degli interventi strategici proposti nel "Piano dei Porti e della Logistica" redatto da questa Autorità Portuale, in applicazione dell'Art. 29, comma 2 decreto legge 12 Settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni nella legge 11 Novembre 2014, n. 164, trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Ufficio del Segretario Generale e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 11.12.2014 prot. 13844.

I progetti riportati nel "Piano dei Porti e della Logistica" predisposto dall'Autorità Portuale di Gioia Tauro tanto in fase di attuazione che di programmazione, risultavano idonei ad attuare strategie di sviluppo, tali da impattare non solo sul contesto socio-economico locale e regionale, ma anche in grado di rendere il porto di Gioia Tauro la "Porta del sud" per il collegamento in rete con gli altri porti e interporti italiani.

I principi ispiratori degli interventi in fase di realizzazione ed in programmazione rappresentano piena concretizzazione del concetto di "rilancio Italia" come piattaforma logistica all'interno del Mediterraneo e sono in grado di intercettare i traffici non solo marittimi, ma anche di tipo multimodale, grazie alle nuove infrastrutturazioni, ai servizi telematici idonei a gestire importanti flussi informativi.

La strategia proposta dall'Ente è stata ripresa nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e il porto CORE di Gioia Tauro è stato, per l'effetto, considerato un nodo strategico tale da "[...] *Costituire un nuovo gateway di ingresso da Sud per le merci con origine/destinazione i paesi/regioni dell'Europa continentale dalla svizzera all'Austria ed alla Baviera, fino ai paesi landlocked dell'Europa orientale (Sud della Polonia, Ungheria, Slovacchia e Repubblica Ceca in primo luogo e dei Balcani)....Aprire il "fronte Sud" per il sistema portuale italiano è una sfida che implica in primo luogo una stretta alleanza tra i porti, ferrovie e interporti, lungo i corridoi che dal mezzogiorno portano nel cuore dell'Europa Centro-Orientale*".

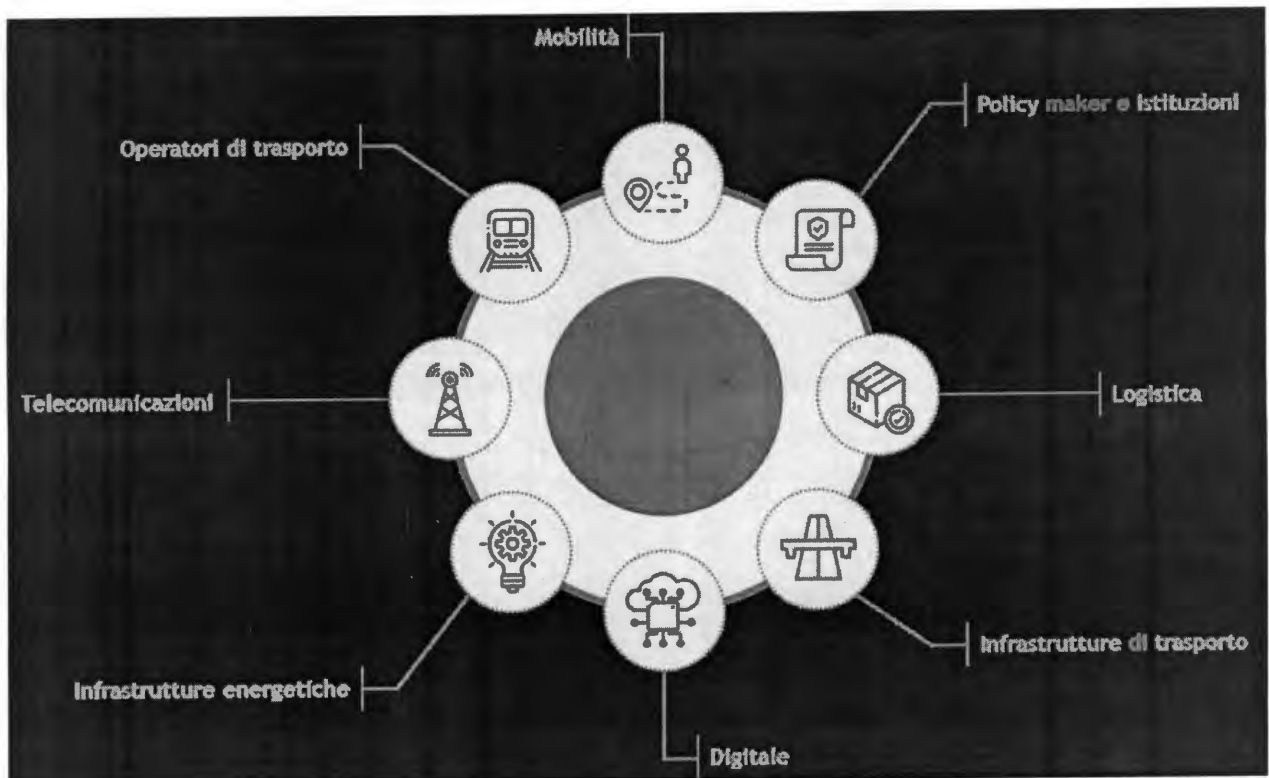
I Nodi Core e le Reti TEN-T



Le linee strategiche del documento di Economia e Finanza “Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia”

Il documento di economia e finanza 2019 nell'Allegato <Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia>: designa quale strategia primaria l'interconnessione degli Ecosistemi al fine di ampliare il perimetro dell'ecosistema delle infrastrutture, dei trasporti e del territorio, per sua natura articolato e complesso in termini di relazioni tra operatori pubblici e privati, su scala locale, nazionale e internazionale che è rappresentata dalla figura sottostante:

Tavola n. 1



L'interconnessione degli Ecosistemi attraverso l'impiego di tecnologie innovative dovrebbe facilitare l'interconnessione tra le diverse modalità.

Il miglioramento delle interconnessioni tra reti nazionali e tra modalità, il miglioramento dei livelli di interoperabilità delle reti, la risoluzione delle interferenze lungo la linea ferroviaria delle reti trans-europee di trasporto (TEN-T), l'ultimo miglio di collegamento dei porti core sono considerati "rilevanti" a livello comunitario. Tali reti definite dal



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2020 - 2022

Regolamento CE n.1315/2013 e finanziate attraverso il meccanismo CEF- Meccanismo per Connettere l'Europa stabilito dal Regolamento n.1316/2013, si configurano su un duplice livello, sulla base della priorità di completamento. In particolare, la rete centrale, o "Core Network", costituita dalle componenti di massima importanza strategica per la politica di trasporto trans-europea, dovrà essere completata entro il 2030, laddove l'orizzonte previsto per il completamento della rete globale, o "Comprehensive Network", avente l'obiettivo di realizzare la coesione territoriale, è fissato al 2050.

L'obiettivo è quello di sostenere la realizzazione coordinata tra i diversi stati e gestori d'infrastruttura della rete Core (e dunque dei progetti prioritari nazionali e transfrontalieri), la Commissione Europea ha adottato un approccio per "Corridoio" nell'ambito del quale sono stati identificati 9 Core Network Corridor Europei di cui 4 interessanti il territorio nazionale.

La modalità ferroviaria e marittima, sono ritenute, come da indirizzi comunitari, prioritarie sia per i traffici su scala nazionale che internazionale. I porti e gli interporti diventano, quindi, il fulcro per lo sviluppo del paese Italia.

Questo Ente pur avendo completato nel proprio ambito di competenza le infrastrutture di collegamento intermodale, riducendo le situazioni di pericolo e di promiscuità dei traffici che possono generare valore aggiunto al fine di consolidare ed ampliare la posizione dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro in questa categoria di traffico, si ritrova a dover subire la mancata attuazione della programmazione di RFI nei tempi previsti per come riportata nelle tavole n. 3 e n. 4.

L'Autorità Portuale di Gioia Tauro, che confluirà nell'Autorità di **Sistema dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio**, una volta perfezionatasi la relativa procedura, rappresenta uno dei nodi più importanti del Paese quale *porta di accesso sud* per tutte le merci che, nella direttrice SUEZ- GIBILTERRA attraversano il Mediterraneo, in quanto collegato ai corridoi ferroviari europei, grazie anche alla connessione con i principali interporti italiani, nonché per la posizione strategica per le rotte internazionali come è possibile riscontrare nella tavola n. 2.

Tavola n. 2



Consapevole del ruolo che Gioia Tauro può svolgere nella logistica e nel trasporto delle merci, l'Ente sta portando avanti a far data dal 2015 in linea con Piano Nazionale Portualità e della Logistica (approvazione DPCM 26 agosto 2015); D.lgs. n.169 del 2016; DM 18 novembre 2016 - "Risorsa Mare" progetti negli ambiti prioritari integrati che riguardano, come declinato anche nel DEF 2019 le strategie riportate al punto III.4 Porti e ed interporti:

- Ultimo e penultimo miglio ferroviari e stradali;
- Tecnologie per la velocizzazione delle procedure e aumento della capacità attuale;
- Miglioramento accessibilità marittima;
- Interventi selettivi per l'ampliamento della capacità terminal container e Ro-Ro.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2020 - 2022

Coerentemente con gli obiettivi e le strategie relativi ai porti declinate nel Documento di Economia e Finanza 2019, questo Ente nella sua programmazione già a far data dal 2015 ha avviato molti programmi trasversali indicati nel DEF 2019 e che di seguito vengono riportati.

Gli interventi in parte realizzati e in parte in programmazione sono tesi ad aumentare sia la **capacità portuale che l'accessibilità marittima**. Tutti gli interventi sono stati mirati ad aumentare la capacità portuale nei segmenti dei container ed a rafforzare il segmento Ro-Ro e, perseguendo il conseguimento degli obiettivi strategici nazionali, la possibilità di accogliere nella massima sicurezza le navi da 18.000/20.000 TEU coerentemente alle tipologie di traffici da attrarre se si considera che Gioia Tauro è l'unico porto Italiano in grado di accogliere questa tipologia di navi.

Il POT prevede, inoltre, nella parte programmatica anche la realizzazione del Bacino di carenaggio **attività industriale** ad alto valore aggiunto per il porto CORE.

Tra gli interventi sia in fase di realizzazione che di programmazione è prevista la **digitalizzazione della logistica e ICT**. In particolare con il completamento dei lavori e dei software previsti nell'intervento di *"Realizzazione di una piattaforma integrata di servizi mirata a offrire agli utenti e agli operatori del porto di Gioia Tauro una vasta gamma di servizi informativi ad alto valore aggiunto"* si raggiungerà l'obiettivo di efficientare la catena logistica anche grazie al dialogo con lo Sportello Unico Doganale in via di implementazione a livello nazionale e all'interoperabilità con la Piattaforma Logistica Nazionale.

Tale programma è stato previsto per i tre porti che ricadono nell'ambito della circoscrizione di questa Autorità Portuale di Gioia Tauro e sarà esteso a tutti i porti ricompresi nella futura ADSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.

Il progetto prevede tra l'altro la realizzazione del PCS (Port Community System) con la digitalizzazione dei manifesti e di quanto necessario per l'interoperabilità con la PLN (Piattaforma Logistica Nazionale) digitale ed in linea con le strategie del DEF.

Inoltre, per le merci che provengono dall'estero non UE o che sono ivi dirette, il sistema PCS è stato integrato in modo da velocizzare le operazioni di sdoganamento. Lo stesso è stato sviluppato e ampliato per velocizzare il transito nel porto anche attraverso lo "sdoganamento in mare" attività già da qualche anno operativa nel porto di Gioia Tauro.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2020 - 2022

La nuova programmazione prevede in linea con il DEF **l'efficientamento energetico ed ambientale**: sono stati individuati i progetti coerenti e sinergici finalizzati ad incrementare significativamente la sostenibilità ambientale dei porti di questa Autorità Portuale, sviluppate le tematiche relative all'efficientamento, al consumo energetico e all'innovazione tecnologica al fine di una riduzione delle emissioni inquinanti.

Tra gli interventi in programmazione è prevista la **manutenzione del patrimonio pubblico demaniale** già avviata nell'anno 2019: il programma ha l'obiettivo di garantire la corretta manutenzione del patrimonio pubblico demaniale nel sedime portuale intervenendo su banchine, piazzali, darsene, viabilità interna portuale.

L'intervento *"Completamento e sviluppo del comparto Nord-viabilità"* è stato riportato nel DEF – sezione porti – come intervento prioritario completato. L'opera che rientra tra il cosiddetto **Ultimo miglio stradale**, ha raggiunto l'obiettivo di migliorare l'accessibilità stradale del porto sia alle aree portuali che retroportuali separando la viabilità su gomma da quella su ferrovia.

Ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti: La programmazione attivata negli anni da questo Ente permette di creare con il "Nuovo terminal intermodale di Gioia Tauro" l'accessibilità ferroviaria del porto Core, condizioni competitive, efficaci ed efficienti per l'inoltro terrestre dei container, anche tramite ferrovia. Parallelamente alla dotazione infrastrutturale, questo ente si è fatto promotore per l'attivazione di un tavolo tecnico al fine di far definire con certezza gli interventi e le procedure necessarie per l'efficientamento del così detto ultimo miglio, portando alla luce la necessità di completare gli interventi previsti nella programmazione RFI di seguito riportata nelle tavole n. 3 e n. 4

Tavola n. 3

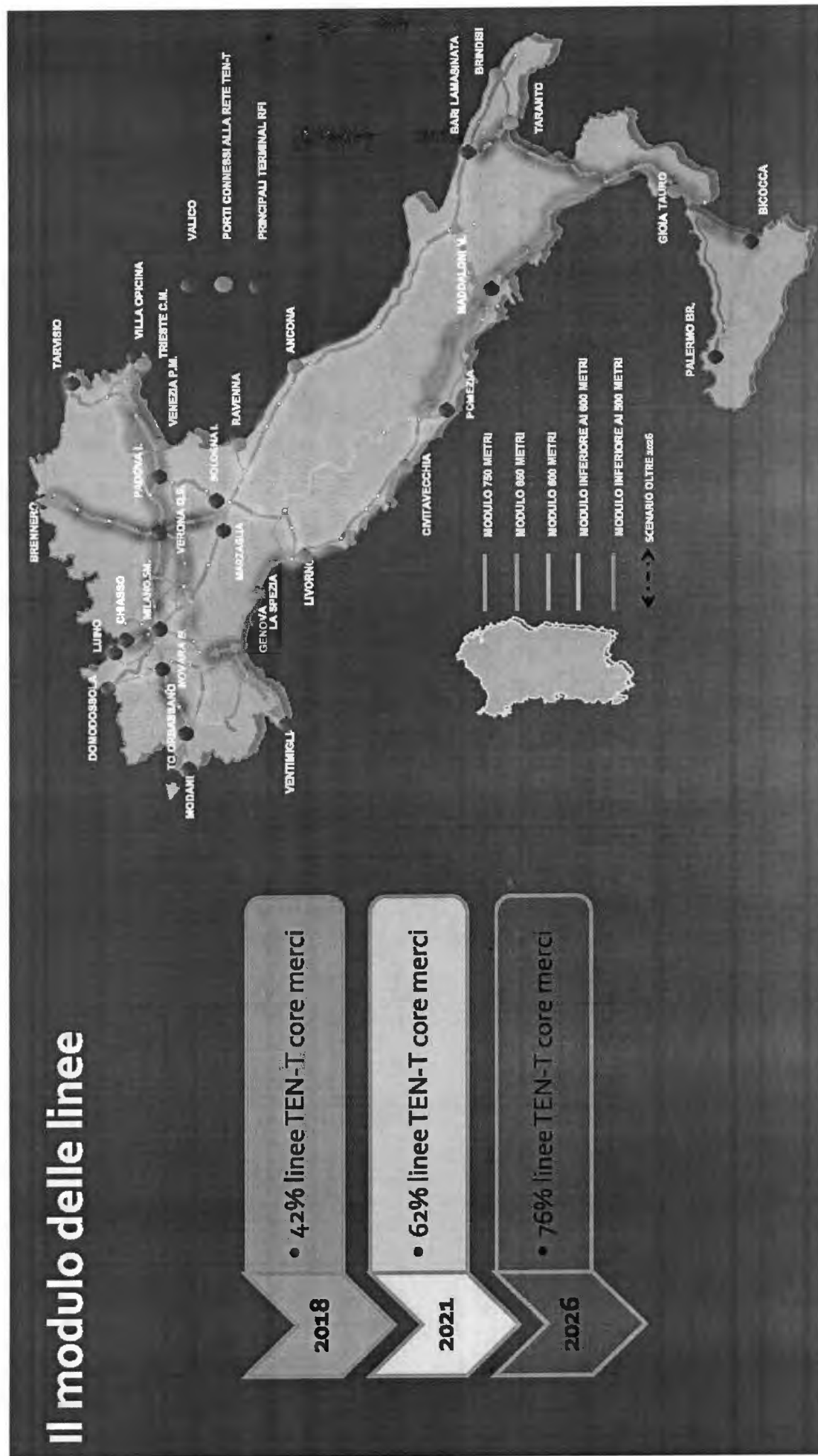
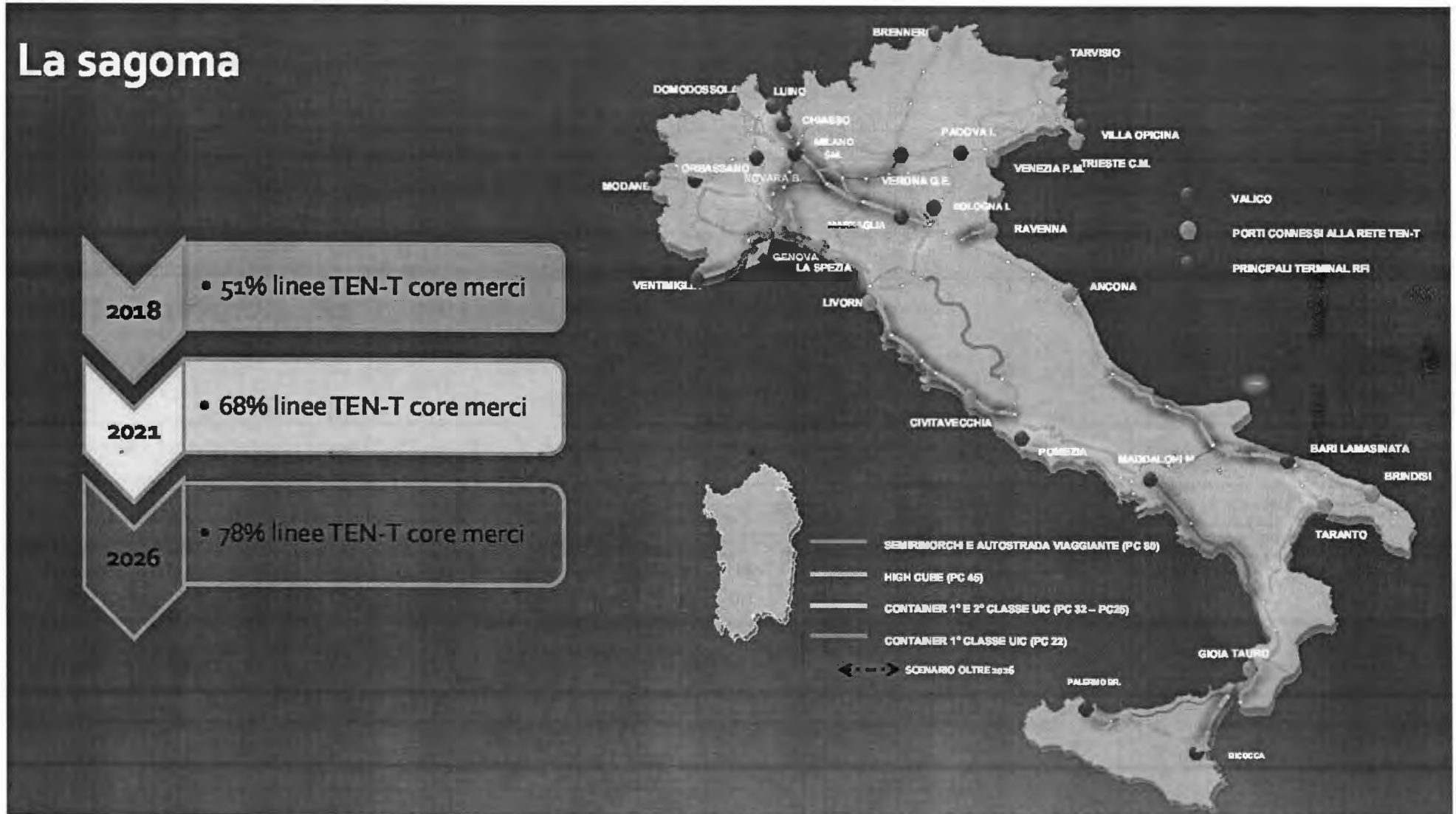


Tavola n. 4



In particolare l'Ente ha chiesto al MIT, alla Regione Calabria e a RFI:

- interventi di modernizzazione della tratta Rosarno–San Ferdinando e l'elettificazione del secondo binario di raccordo tra stazione di San Ferdinando (Porto) e la stazione di Rosarno (innesto alla rete nazionale RFI);
- la tempistica di realizzazione degli interventi nella stazione di Rosarno per il modulo 750, a cura di RFI;
- adeguamento al Modulo 750 della Stazione di San Ferdinando;
- collegamento diretto del terminal interporto con il raccordo ferroviario senza la necessità di entrare nella stazione di San Ferdinando per evitare la congestione della stessa (riduzione manovre);

interventi coordinati per raggiungere il potenziamento della linea ferrata, la semplificazione e lo snellimento delle regole relative ai vari anelli della catena – terminalizzazione, manovra, trazione –

Inoltre, per un sicuro sviluppo della viabilità su ferrovia, per come riportato nel Documento di Economia e Finanza 2019, è necessario intervenire su un sistema di incentivi certi, duraturi e proporzionati, che consentano di sviluppare servizi intermodali rapidi, economici ed affidabili.

Comunque la criticità più diffusa riguarda il cosiddetto ultimo e penultimo miglio, rispetto alla possibilità di accogliere treni di lunghezza con modulo 750 ed alla scarsa fluidità delle operazioni di manovra primaria e secondaria. Nel caso del porto di Gioia Tauro sono presenti più attori (Regione, CORAP, RFI) nella gestione della tratta inerente l'ultimo miglio che non semplifica la gestione dei terminal presenti nel Porto di Gioia Tauro.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2020 - 2022

Ciascun ambito prioritario del DEF 2019 è stato declinato nel POT come:

- ✓ Port Required (capacità di banchina) -Il trasporto marittimo-portuale – logistica a scala globale;
- ✓ Port Related (capacità di piazzali);
- ✓ Intermodalità e logistica - Il trasporto ferroviario - integrazione modale Gomma-Ferro-Nave;
- ✓ Security e servizi di interesse generali PCS.

Gli interventi principali previsti nel POT 2020-2022 riguardano:

Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale:

Manutenzione straordinaria delle banchine e potenziamento infrastrutturale e ricostruzione carta d'identità dell'infrastruttura;

Manutenzione straordinaria degli impianti tecnologici ed efficientamento energetico;

Capacità portuale che l'accessibilità marittima

Resecuzione banchine di ponente tratti G-H-I

Manutenzione straordinaria delle banchine e potenziamento infrastrutturale e ricostruzione carta d'identità dell'infrastruttura;

Attività industriale

Bacino di carenaggio - Impianto industriale

Efficientamento energetico ed ambientale:

Sviluppo di impianti di buncheraggio e rifornimento di combustibile LNG nell'ambito della direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo sulla realizzazione di una infrastruttura per combustibili alternativi.

Manutenzione straordinaria degli impianti tecnologici ed efficientamento energetico.

Digitalizzazione della logistica e ICT.

Adempimenti gestionali, potenziamento e aggiornamento sistemi in materia di security portuale - realizzazione impianto antintrusione e antiscavalciamento ed estensione del software del PCS.



2. I PORTI DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO





2.1 PORTO DI GIOIA TAURO

Nodo Logistico

L'Italia è uno dei Paesi leader nei traffici commerciali via mare nel bacino Mediterraneo, ricoprendo, tra l'altro il ruolo di terzo paese per quantità movimentate attraverso il transhipping, con il 13% del totale del traffico europeo dietro Olanda e Regno Unito.

Il peso, all'interno di questo particolare settore economico, del Mezzogiorno d'Italia è ormai quantificato, stabilmente, in circa il 28,8%.

Gioia Tauro si può considerare strategicamente al centro del mezzogiorno ed integrato con le infrastrutture già presenti e programmate a livello centrale sia con riferimento alle infrastrutture stradali che ferroviarie.

L'Autorità Portuale di Gioia Tauro è un nodo centrale e risponde appieno alla definizione delle Linee Guida Europee sulle TEN-T (Reg. UE 1315/2013) con il suo sistema di multimodalità del trasporto (marittima, ferroviaria, stradale, vie d'acqua e aeroportuale)

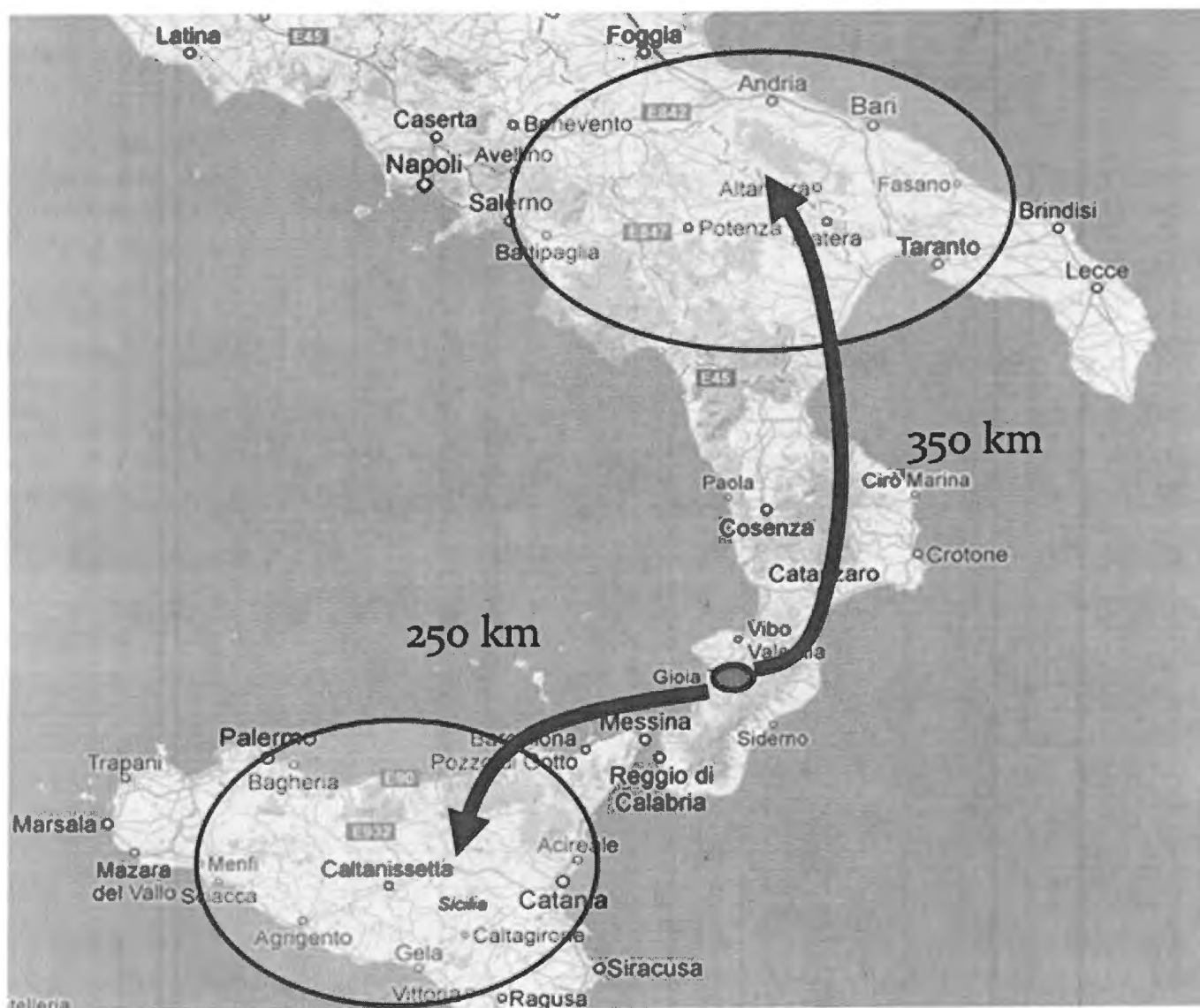
Il porto è collegato mediante la tangenziale Nord sia alla Statale 18 che dall'Autostrada A2 che è parte integrante della rete TEN-Te e ricopre un ruolo di primaria importanza per il collegamento dell'area di Gioia Tauro con il resto d'Italia, e collegata, attraverso un sistema di strade a pettine raccordate ai 5 svincoli esistenti, con i più importanti poli della Calabria: il capoluogo Reggio Calabria, Vibo Valentia e il comprensorio di Lamezia Terme, mentre restano escluse da un collegamento diretto con la A2 la fascia alto tirrenica raggiungibile con la strada statale n. 18. La fascia Ionica è collegata mediante una strada di scorrimento veloce di importanza strategica che connette il versante Tirrenico e quello Ionico della provincia di Reggio Calabria.

Il Raccordo di accesso al casello autostradale di Rosarno e il varco portuale sono adeguati a sostenere anche i volumi di traffico traggurati dalle previsioni di Piano, infatti, l'espansione dei volumi di transhipment di container e di auto nuove si ripercuote in misura molto limitata sul traffico lato terra. Anche la viabilità interna (da varco a ciascun terminal e viceversa) nel rispetto dei relativi perimetri, è disegnata sulla base del criterio dell'indipendenza dei percorsi di ingresso / uscita e della non interferenza rispetto alle aree e ai binari di carico / scarico su mezzo ferroviario, avendo realizzato un tratto sopraelevato come sovrappasso dei fasci di binari, e svincoli interni.

Porto di Gioia Tauro, contesto insediativo e infrastrutturale



Gioia Tauro come Hab di smistamento della gomma (cassi mobili, rimorchi) trovandosi al centro di un cerchio di raggio di 350 km.





Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2020 - 2022

Il porto di Gioia Tauro è servito dalla linea costiera tirrenica, Battipaglia-Reggio Calabria, classificata come parte della rete fondamentale nazionale, lungo la quale sono presenti – in territorio calabro – alcuni importanti stazioni/scali di snodo ferroviario, rispettivamente da nord a sud:

- Paola, da cui si dirama la linea di collegamento con Sibari riallacciandosi al tratto ionico della ferrovia;
- Lamezia Terme da cui si dirama il collegamento con Catanzaro Lido;
- Villa San Giovanni che è collegata con traghetti ferroviari a Messina.

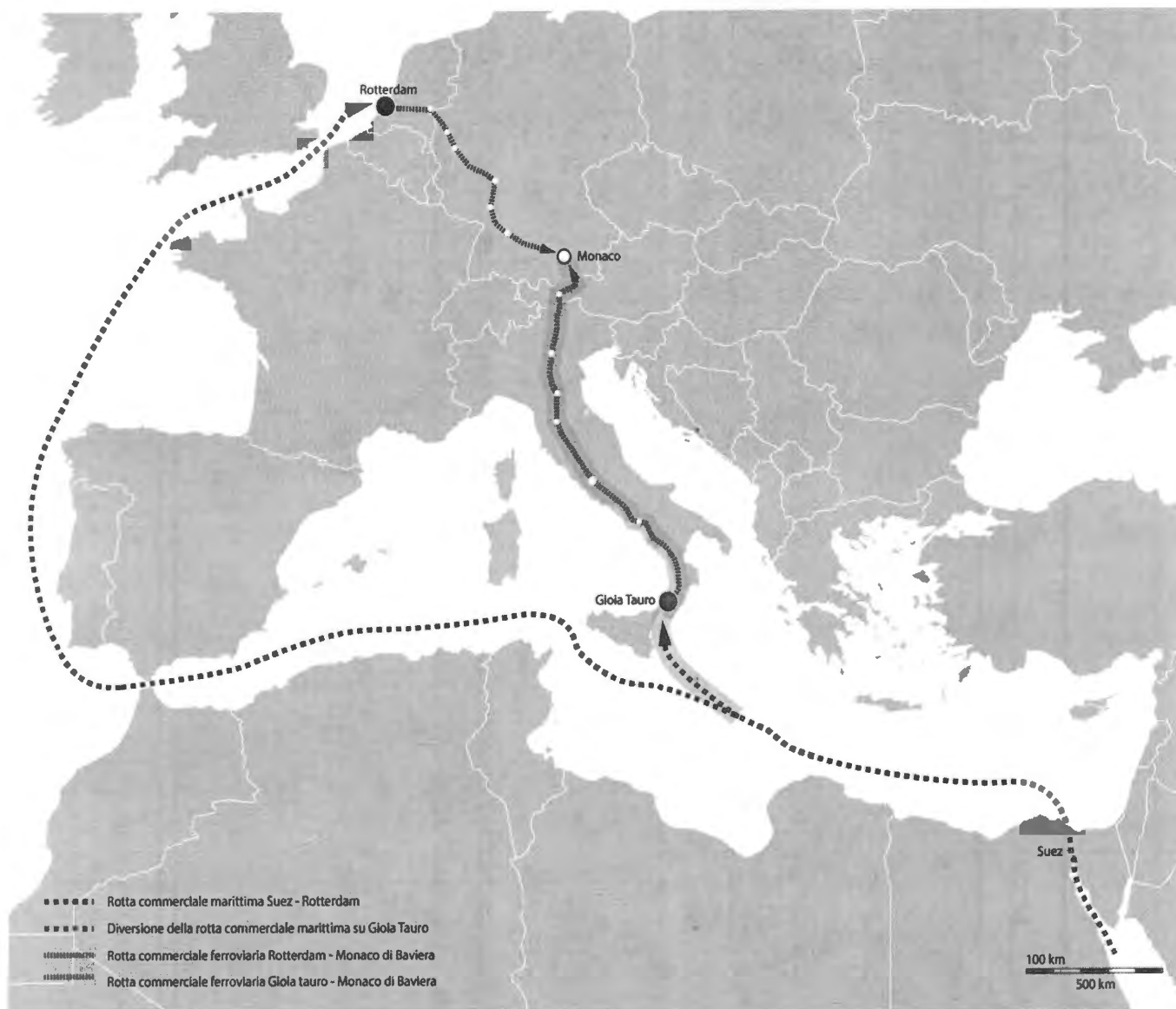
La linea, si caratterizza per alta densità di traffico ed elevata qualità dell'infrastruttura, è a doppio binario e a trazione elettrica. L'altezza della sagoma limite, nel tratto di linea ricadente nell'area, è di 3.940 mm (codifica FS P/C32); i valori massimi delle pendenze longitudinali sono compresi fra 1'1,1% e 1'1,3%; il carico assiale massimo ammissibile nella tratta ferroviaria in questione è di 22,5 ton/asse, ovvero 8 ton/m (codifica FS D4); **la potenzialità della linea è di circa 160 treni/giorno.**

Per quanto riguarda il corridoio Adriatico anch'esso di interesse per il traffico portuale, il gestore dell'infrastruttura RFI ha programmato interventi atti ad eliminare problemi di sagoma (ampliamento di alcune gallerie) e di capacità (raddoppio del binario sulla tratta Bari – Taranto, bretella di Palagiano, ecc.) di cui all'APQ "Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro" siglato il 28.09.2010 lavori ad oggi non ancora completati. **La capacità massima stimata lungo il corridoio adriatico, in esito agli interventi programmati, risulterà pari a 60 treni cargo al giorno.**

Per quanto riguarda il fronte mare, il nodo logistico grazie alle infrastrutture portuali, oggetto di ammodernamento e adeguamento sismico, rappresenta la "Porta del Sud" per le merci dirette: in Italia, sud Europa, nel Mediterraneo e nel mondo.

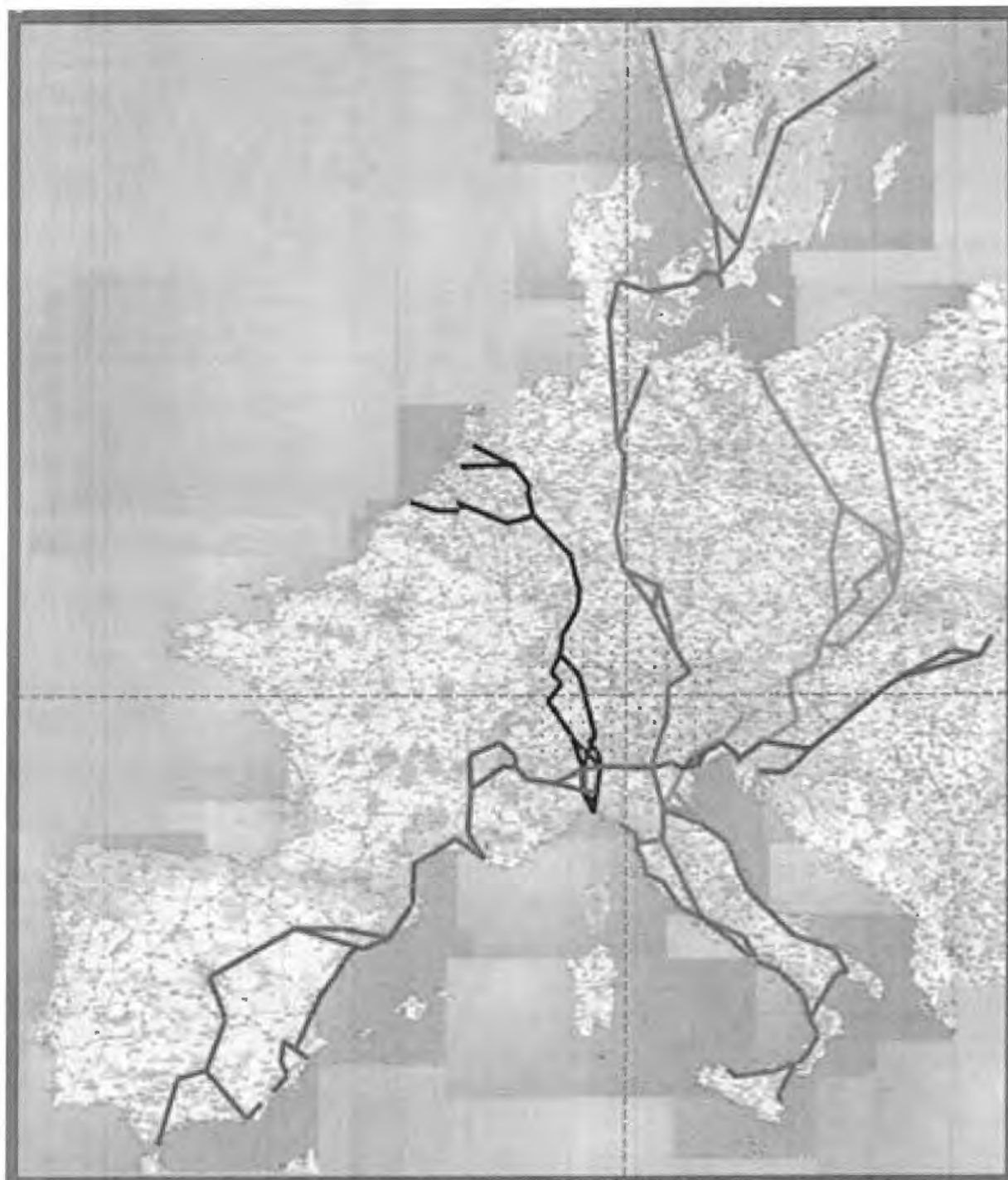


Segmento logistico di destinazione sud e cento Europa





Rete TEN-T Corridoi Ferroviari





Contesto strategico



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

Alla fine degli anni '70 erano già state realizzate le opere portuali principali (banchine, moli, bacini) programma arrestato agli inizi degli anni '80 per la nota crisi del comparto siderurgico.

Successivamente lo scalo è stato riconvertito da porto industriale a polifunzionale con l'esigenza di rimodulare i programmi di infrastrutturazione, l'assetto operativo ed i piani di sviluppo.

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



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2020 - 2022

La prevalenza della tipologia del traffico container che andava affermandosi nel bacino del mediterraneo alla fine degli anni '80, la centralità geografica di Gioia Tauro sia nell'area del Mediterraneo che lungo la direttrice del traffico marittimo Suez – Gibilterra, ne hanno orientato la futura caratterizzazione quale potenziale e competitivo scalo di transhipment di contenitori e merci unitizzate in genere.

L'attività operativa ha avuto inizio nel settembre 1995 e si è sviluppata a ritmo elevato fino a far assumere allo scalo in pochi anni il ruolo leader nel settore del transhipment nell'area del Mediterraneo. Ed ancora oggi, anche in presenza di nuovi scali portuali realizzati o in fase di realizzazione nell'area del Grande Maghreb, della importante crisi economica-commerciale che sta da alcuni anni interessando tutti i paesi occidentali, lo scalo di Gioia Tauro continua a rappresentare uno degli scali di trasbordo leader nell'area in questione.

La crisi dei mercati a partire dall'anno 2011 ha avuto un impatto commerciale sulla riduzione del traffico containers anche alla luce del cambio di vettori che solcavano il porto di Gioia Tauro.

I mancati investimenti della società terminalistica Contship sullo scalo calabrese ha portato ad una progressiva riduzione della capacità di movimentazione dei TEU.

Oggi grazie al cambiamento della compagine societaria di gestione del Terminal e al piano di investimenti previsti e in parte attuate da parte del terminalista con l'acquisto di nuovi S.C. per la movimentazione dei containers sul piazzale, con l'arrivo di tre nuove gru di banchina di ultima generazione per il trasbordo dei containers nave-piazzale-nave e del rifacimento ex novo delle vie di transito lungo i piazzali sarà possibile incrementare la movimentazione dei TEU secondo la previsione del piano industriale proposto dal Terminalista che porterà lo scalo Gioiese a movimentare più di 4.000.000,00 TEU.

L'Autorità Portuale potrà, quindi, rafforzare sia l'interscambi nel Mediterraneo che nel mondo diventando uno dei primi attori nel Transhipment.

L'Autorità Portuale di Gioia Tauro porta di ingresso delle merci che navigano sulle navi di ultima generazione, grazie alle sue infrastrutture portuali e al suo know-how, è in grado di porsi come attore principale nella rete della portualità e della logistica per la movimentazione dei containers e servire i porti Italiani e i mercati europei avendo già completato e in parte in via di completamento le infrastrutture necessarie ad un Hub



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2020 - 2022

portuale di tipo internazionale. L'intero sistema portuale e logistico italiano attraverso la realizzazione di una rete sinergica può, con pochi investimenti mirati, evitare la marginalizzazione degli altri porti italiani nella settore della movimentazione dei TEU, considerando la circostanza che le grandi navi madri se non solcano il porto di Gioia Tauro non solcheranno mai gli altri porti Italiani trovandosi gli stessi su rotte troppo settentrionali rispetto ai poli Gibilterra-Suez, oltre alla necessità che gli altri porti dovrebbero attingere ad ingenti investimenti non ripianabili neanche a medio termine.



Il nodo logistico, grazie alle infrastrutture portuali, si candida quale la cerniera economica, commerciale e trasportistica verso la dimensione marittima con i suoi 120 collegamenti di cui 60 nel Mediterraneo, nel mar Nero e insulare



e 60 internazionali: Americhe, Sud-Est Asiatico, Oceania e Nord Europa.



La Blue Economy evoluzione della Green Economy presente nel paese Italia dovrebbe favorire gli scambi a emissione zero, quindi rotte ferroviarie e navali di basso impatto.

Il Porto di Gioia Tauro è pronto alla sfida avendo programmato ed attuato infrastrutture per il pieno sviluppo del trasporto delle merci varie, non soltanto containerizzata, con i due terminal lato mare e lato terra. In particolare, in un contesto oramai decisamente orientato verso la liberalizzazione del mercato ferroviario, i terminal si propongono quali “independent terminal” nonché centro di smistamento a disposizione dei principali operatori ferroviari nazionali ed internazionali grazie anche alla disponibilità di connessioni ferroviarie intermodali con i principali terminal terrestri italiani e sud europei.

Le grandi superfici retroportuali presenti nell’ambito portuale di Gioia Tauro porto in grado di rispondere alle esigenze di attività industriali di tipo medio grandi.

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



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2020 - 2022

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

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

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

In direzione nord si sviluppa il canale portuale della lunghezza di circa 3,5 Km e larghezza di 250 m.

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

Le caratteristiche del porto sono, di seguito, brevemente elencate:

CARATTERISTICHE FISICHE DEL PORTO DI GIOIA TAURO	DIMENSIONI
Banchine	5.576 m
- Per transhipment containers	3.391 m
- Per transhipment e automobili ro-ro	144 m
- Per transhipment automobili	240 m
- Banchina Nord (TREVÌ)	430 m
- Primo scivolo ro-ro Ponente	220 m
- Secondo scivolo ro-ro Ponente	200 m
- Banchina di ponente I tratto	260 m
- Banchina di ponente II tratto	240 m
- Banchina di ponente (petrolifera)	194 m
- Per darsena e servizi	257 m
Area totale terminal containers	1.800.000,00 mq
Area Piazzale per lo stoccaggio containers	1.500.000,00 mq
Capacità di stoccaggio	75.000,00 TEU
Capacità annuale di movimentazione annua	5.000.000,00 TEU
Gru di banchina:	
- postpanamax	7
- superpostpanamax	12
- Gottwald	1
Area totale terminal automobili	275.000,00 mq
Area Piazzale per lo stoccaggio automobili	240.000,00 mq
Capacità di stoccaggio attuale	17.000,00 vetture



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2020 - 2022

Aree terminal ferroviari <ul style="list-style-type: none">- Terminal intermodale container- Terminal intermodale interporto- Terminal ferroviario area container- Terminal ferroviario area	70.000,00 mq 210.000,00 mq 30.000,00mq 3.300,00 mq
Aste ferroviarie <ul style="list-style-type: none">- 3 aste ferroviarie area Terminal intermodale container- 3 aste ferroviarie area Terminal intermodale interporto- 6 aste ferroviarie area a nord Terminal container- 1 raccordo ferroviario Terminal auto- 2 raccordi interporto area porto	ciascuna da 750 m ciascuna da 750 m ciascuna da 550 m unica asta da 250 m
Area logistica industriale <ul style="list-style-type: none">- Area ex Enel- Area ex Isotta Fraschini- Area interporto	500.000,00 mq 400.000,00 mq 280.000,00 mq



Concessioni

La principale area operativa è attualmente costituita dal **Terminal Container in concessione alla M.C.T. S.p.A.** che dispone di piazzali per lo stoccaggio e movimentazione dei contenitori e per le annesse lavorazioni di circa 1.558.047 mq.

Si sviluppa lungo il lato Est del canale e fruisce di circa 3.400,00 m di banchine operative di cui 3.000,00 con fondali da 18 (alti fondali) a -16 l.m.m e gli ultimi 400 m a -14.50 m

Il terminal è dotato, per la movimentazione di contenitori da banchina/nave e viceversa, di 20 *Gantry Crane* (gru di banchina su rotaie), di cui n° 7 del tipo postpanamax e n° 12 del tipo *superpostpanamax*, n° 1 Gru mobile del tipo Gottwald (è previsto l'arrivo di ulteriori 2 Gottwald entro dicembre 2019) e un congruo numero di mezzi minori.

Per la movimentazione sul piazzale il terminal attualmente è dotato di n. 128 Straddle Carriers, di n. 5 Multitrailer, di n. 4 Reach Stackers e di n. 9 Front Stackers.



L'area adiacente al bacino di evoluzione nord ospita il **Terminal Auto**, in concessione alla società **Auto Terminal Gioia Tauro S.p.A.** con una superficie di piazzali per la movimentazione, stoccaggio e distribuzione di veicoli ed annessi lavorazioni di circa 270.000 mq. Il Terminal è dotato, inoltre, di un centro tecnico (PDI) attrezzato per l'erogazione di servizi a valore aggiunto (lavaggio/deceratura e ceratura, installazione di parti accessorie, interventi di verniciatura e riparazione danni).

Il Terminal fruisce di circa 370 m di banchina Lo-Lo, di due accosti Ro-Ro e di raccordo ferroviario.



Oltre ai due principali concessionari sopra indicati, all'interno del porto vi sono aziende minori che operano nel campo della logistica.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2020 - 2022

SERVIZI TECNICO NAUTICI

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

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

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

2.2 Porto di Crotona



Il porto di Crotona, classificato con D.M. 04.12.1976 nella prima classe della seconda categoria dei porti nazionali, è costituito da due bacini distinti, non comunicanti tra di loro. Il minore, situato nella zona E-SE della città, è più antico ed è denominato *Porto Vecchio*, il principale, situato nella zona nord della città è denominato *Porto Nuovo*.

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

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



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2020 - 2022

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

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

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

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

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

Sono assicurati i servizi tecnico nautici di pilotaggio, rimorchio ed ormeggio.

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

2.3 Porto di Corigliano Calabro



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

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



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2020 - 2022

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

Le caratteristiche tecnico – dimensionali del porto sono:

- larghezza imboccatura: 185 metri; bacino di evoluzione: diametro operativo 600 metri circa; larghezza seconda imboccatura (di separazione del bacino di evoluzione dalle darsene e delimitata dal pennello interno – in testata banchina 1 – e dalla massicciata antistante la stazione marittima): 200 metri;
- *banchina 1* (banchina est): lunghezza 750 metri destinata all'ormeggio di navi da carico in operazioni commerciali. L'andamento della banchina non è rettilineo per tutta la sua lunghezza: vi è un primo tratto lungo 700 metri misurati dalla radice ed un secondo tratto lungo 50 metri che, in prosecuzione, si congiunge con il pennello interno. Le bitte sono posizionate ad intervalli di 25 metri; *banchina n. 2*: lunghezza 180 metri di cui 35 metri interessati da uno scivolo, adibito all'eventuale ormeggio di traghetti e navi ro-ro, posizionato nei pressi della radice banchina 1. Sulla banchina trovano collocazione n.9 bitte di cui n.3 dedicate allo scivolo; *banchina 3*: lunghezza 420 metri lungo i quali sono posizionate n. 16 bitte; *banchina 4*: lunghezza 180 metri lungo i quali sono posizionate n. 7 bitte; *banchina 5*: lunghezza 420 metri di cui 100 metri destinati al naviglio di Stato. Sulla banchina sono collocate n.20 bitte, di cui n.6 nell'area riservata al naviglio di Stato;
- *banchina 6*: lunghezza 70 metri destinata al naviglio di Stato. Sulla banchina trovano collocazione n.7 bitte;*banchina 7* (banchina ovest): lunghezza 450 metri lungo i quali sono posizionate n.28 bitte. Tutte le banchine sono alte circa 3 metri sul livello del mare, tranne la banchina 5 (nei primi 100 metri misurati dalla radice), la 6 e la 7 che sono alte circa 1 metro e mezzo sul livello del mare.

La superficie dei piazzali operativi è la seguente:

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



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2020 - 2022

I fondali sono:

- a -12m s.l.m.m. nell'imboccatura porto; nel bacino di evoluzione e nella darsena 1 (darsena est - levante);
- a -7m s.l.m.m. nella darsena 2 (darsena ovest - ponente).

Porto di Palmi



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

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

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

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



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2020 - 2022

Nord dagli scogli di Mezzo. Il suo andamento, inizialmente ortogonale alla linea di riva, si sviluppa parallelamente alle isobate direzione Sud-Nord, mentre il tratto terminale si protende in direzione SudEst-NordOvest.

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

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

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

3. *Lo stato dell'arte del porto di Gioia Tauro: accessibilità marittima, multimodalità, digitalizzazione del porto.*

All'attualità, con il completamento degli interventi previsti nella programmazione 2007-2013 e 2014-2020, è stata rafforzata l'infrastruttura portuale: a tal riguardo, la banchina di levante, con fondali tra -18/17 metri, è in grado di accogliere in contemporanea 4 grandi navi portacontaineri (c.d. navi madri).

Il piazzale retrostante della banchina di ponente è collegato, attraverso la intervenuta realizzazione del terminal intermodale, con i principali interporti nazionali e transeuropei attraverso i corridoi delle reti TEN-T.

Oggi il porto *core* di Gioia Tauro, attraverso le infrastrutture già realizzate, è in grado di divenire uno tra gli attori principali nella strategia di **connettere l'Italia** attraverso la logistica multimodale.

Si è quindi raggiunto l'obiettivo della piena mobilità delle merci e dell'accessibilità all'Europa.





La Zona Economica Speciale - ZES

La ZES della Calabria, ai sensi del D.l. 91/2017 e del Reg. UE 1315/2013, è incentrata sul porto CORE di Gioia Tauro. L'Autorità Portuale di Gioia Tauro, gestisce anche i porti calabresi di Crotona, Corigliano e Palmi con alle spalle i vari insediamenti industriali ed è il punto di forza della ZES Calabria, l'obiettivo è quello di creare condizioni economiche, finanziarie e amministrative favorevoli allo sviluppo di imprese già operanti nelle aree interessate e di stimolare l'insediamento di nuove imprese con riferimento a quelle strettamente connesse alle attività di import ed export.

Infatti, secondo la normativa di istituzione delle ZES di cui al D.l. 91/2017 "Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno convertito in legge il 1° agosto 2017, una Zona Economica Speciale è definita come un'area geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti, purché presentino un nesso economico funzionale, e comprendente almeno un'area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell'11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

L'obiettivo che si intende raggiungere è quello della costruzione di un sistema ZES regionale che, a partire dal porto CORE e dal suo retroporto, collegato ai porti e interporti nazionali, gli aeroporti e le aree produttive retroportuali, sia in grado di rafforzare le relazioni economico funzionali già esistenti, affinché siano volano per nuovi investitori interessati ad operare in un ambito territoriale che offre un "servizio" aggiunto quale è quello di connetterli agevolmente, grazie alle caratteristiche anche infrastrutturali ed alla mission del porto di Gioia Tauro, al resto del mondo.

A tale scopo l'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha previsto, con i lavori in fase di esecuzione e nel presente documento di programmazione (POT 2020 - 2022), una serie di interventi finalizzati al rafforzamento dei servizi presenti nei porti di competenza di questa Autorità Portuale e alla urbanizzazione di quelle aree rientranti nella ZES e non ancora dotate di infrastrutture primarie.



4. IL PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2020 – 2022

Il Piano Operativo Triennale 2020-2022 dell'Autorità Portuale di *Gioia Tauro* si riferisce alle attività previste in ciascuno degli scali della circoscrizione portuale e come già puntualizzato nel POT 2019-2021, e, in quanto tale, si colloca, in termini di continuità, all'interno dell'avviato processo di infrastrutturazione portuale coprendo un orizzonte temporale che può essere visto come un momento di transizione verso la pianificazione di un nuovo sviluppo infrastrutturale che, per portata e dimensioni, richiederà un impegno particolarmente forte sia da parte di questa Autorità Portuale sia da parte della Regione Calabria che degli Organi centrali di Governo.

Il nuovo Piano Operativo viene redatto tenendo in considerazione il "Patto per lo sviluppo della Regione Calabria", sottoscritto il 30 aprile 2016 tra il Governo e la Regione Calabria, confluito nell'atto del 27 luglio 2016 "Accordo di Programma di cui all'art. 15 della legge 7 agosto 1990 n. 241" e di quanto previsto nella nuova programmazione regionale POR 2014-2020, coerentemente con le strategie del PSNPL e dell'allegato 3-bis al DEF 2019. Inoltre alcuni nuovi interventi riguardano la qualificazione dell'area ex Enel e di manutenzione e qualificazione del patrimonio esistente.

Infatti, se il completamento di alcune opere strategiche entro il 2019 determinerà una nuova potenzialità in grado di assorbire la crescita dei traffici in un orizzonte temporale di medio termine, le trasformazioni che stanno già investendo il settore marittimo portuale inducono ad importanti riflessioni sulle strategie da sviluppare per mantenere la competitività dello scalo gioiese e la necessità di individuare nuove strategie per gli altri porti calabresi.

In particolare la situazione di crisi generale che stanno attraversando i porti con attività quasi esclusive di transhipment, come il porto di Gioia Tauro, ha determinato la necessità di programmare per il 2020-2022 la creazione di attività che risultino innovative e portatrici di ricadute occupazionali per lo scalo gioiese attraverso, principalmente, l'attuazione della diversificazione delle attività lavorative oggi presenti nel porto.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2020 - 2022

Infatti, dalla lettura integrata dei punti di forza e delle opportunità del Porto di Gioia Tauro, unita con le attuali dinamiche in atto, si è determinata la necessità di sviluppare una nuova strategia del Porto, in grado di:

- diversificare l'offerta di servizi armatoriali;
- integrare i servizi di water-front con quelli del retroporto e della logistica intermodale (mare-ferro), al pari di quanto accade nei principali porti container, soprattutto del Nord Europa;
- rilanciare, sia da un punto di vista operativo che occupazionale, le attività portuali.

L'elemento centrale di tale strategia si basa sullo sviluppo di un progetto per la realizzazione di un bacino di carenaggio, destinato principalmente – anche se non esclusivamente – alle operazioni di manutenzione ordinaria, di manutenzione per il rinnovo della Classe e di manutenzione straordinaria di medio-grandi porta-container.

L'idea progettuale della realizzazione di un bacino di carenaggio per le medie e grandi navi portacontainer che transitano nel Mediterraneo, che ben si concilia con l'attuale filiera produttiva dell'Hub portuale di Gioia Tauro, è stata già oggetto di analisi di tipo economico, anche sotto il profilo sociale, da cui emergono importanti ricadute per l'occupazione.

Infatti il bacino di carenaggio è un elemento necessario delle infrastrutture di trasporto marittimo, direttamente collegato all'obbligo di migliorare la sicurezza e l'affidabilità della rete di trasporto marittimo nel Mediterraneo anche in virtù della previsione inerente l'aumento delle navi che vi transiteranno a seguito del raddoppio del canale di Suez.

In ragione di questo, il bacino di carenaggio ha un'importanza fondamentale per la riparazione e la manutenzione delle navi e per i controlli di sicurezza delle stesse. La sua realizzazione sarà uno strumento efficace per il raggiungimento di obiettivi di sviluppo regionale, ossia potrà permettere di incrementare l'attività economica e incrementare i servizi presenti nel porto di Gioia Tauro.

I Piani Operativi Triennali sviluppati per il porto di Crotona e Corigliano per il triennio 2020-2022 si collocano all'interno dell'avviato processo di definizione del nuovo Piano Regolatore Portuale. Gli interventi mirano a migliorarne la funzionalità e coprono un orizzonte temporale che può essere visto come un momento di transizione verso la



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2020 - 2022

nuova pianificazione e la complessiva strategia di sviluppo di questi porti. Alcune opere previste nel POT per il porto di Crotona saranno finanziate dalla Regione Calabria con il Fondo di Sviluppo e Coesione a seguito di accordo tra Regione e Autorità Portuale di Gioia Tauro.

Le opere previste per il porto di Taureana di Palmi nel Piano Operativo Triennale tengono conto della necessità di riqualificare tale struttura: questo contribuirà ad aumentare sia la dotazione dei servizi all'interno del porto che e a migliorare il Water Front del porto. L'opera di maggiore rilievo sarà finanziata dalla Regione Calabria con il Fondo di Sviluppo e Coesione a seguito di accordo tra Regione e Autorità Portuale di Gioia Tauro.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2020 - 2022

POT 2020_2022. Interventi Programmati sul triennio nel porto di Gioia Tauro

Port Required
Capacità di banchina

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022 e oltre
1 - Bacino di careneggio - Impianto industriale.	40,00	20,00	20,00	0,00
2 - Resezione banchine di ponente tratti G-H-I	20,00	0,00	20,00	0,00
3 - Lavori di dragaggio	4,40	4,40	0,00	0,00
4 - Lavori di adeguamento strutturale per l'incremento della portanza della pavimentazione di banchina nel tratto C	3,00	3,00	0,00	0,00
5 - Integrazione bitte lungo la banchina di levante al fine di incrementare la sicurezza all'attracco delle navi containers di ultima generazione	1,00	1,00	0,00	0,00

Port Required
Capacità di piazzale

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022 e oltre
6 - Polo del freddo - Zona Economica Speciale Infrastrutture	5,00	0,00	0,00	5,00
7 - Ripristino dello stato dei luoghi lungo le aree del deposito costiero	2,00	2,00	0,00	0,00
8 - Sviluppo di impianti di bucheraggio e rifornimento di combustibili LNG nell'ambito della direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo sulla realizzazione di una infrastruttura per combustibili alternativi	8,00	0,00	5,00	3,00

Port Related
Intermodalità e logistica

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022 e oltre
9 - Reti materiali e viabilità	3,50	2,00	1,50	0,00
10 - Manutenzione impianto di illuminazione lotto 1 - lotto 2 - lotto 3	0,60	0,20	0,20	0,20
11 - Viabilità comune Gioia Tauro accesso porto (opera compensativa)	0,50	0,50	0,00	0,00
12 - Manutenzione aree a verde	0,20	0,20	0,00	0,00
13 - Manutenzione viabilità stradale e segnaletica lotto 1 - lotto 2 - lotto 3	2,00	1,00	1,00	0,00

Sicurezza e governance
Security portuale, controlli sanitari, controlli doganali

Interventi	Importo totale	Articolazione annua della spesa		
		Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022 e oltre
14 - Adempimenti gestionali, potenziamento e aggiornamento sistemi in materia di security portuale - realizzazione impianto antintrusione e anticavalcamento	1,00	0,50	0,50	0,00
15 - Realizzazione di una struttura polifunzionale di ispezione frontiera - Punto PED/PDI	2,00	2,00	0,00	0,00
16 - Lavori di sopraelevazione e ristrutturazione dell'edificio sede dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro	0,70	0,70	0,00	0,00
17 - Realizzazione alloggi di servizio per la Capitaneria di Porto	2,57	2,57	0,00	0,00
18 - Realizzazione di una piattaforma aerea installata su apposito telaio da 72 m di altezza	1,37	1,37	0,00	0,00

Fabbisogno interventi programmati POT 2020-2022	97,64	41,44	48,20	8,20
--	--------------	--------------	--------------	-------------

Il lavoro individuato di cui al punto 2 è cofinanziato con la Regione Calabria giusta sottoscrizione dell'Accordo di Programma



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2020 - 2022

POT 2020-2022. Interventi programmati nel porto di Crotona

Port Required Capacità di accesso

Interventi	importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022 e oltre
1- Rifiorimento mentellata e ricostruzione muro paraonde molo foraneo del porto vecchio.	2,00	1,00	1,00	0,00
2- Realizzazione banchina mobile per unità pescherecci	2,00	2,00	0,00	0,00
3 - Caratterizzazione fondali porto	0,50	0,50	0,00	0,00
4 - Realizzazione della prosecuzione del molo foraneo del porto vecchio per migliorare il ridosso in presenza di condizioni meteo avverse	7,00	7,00	0,00	0,00
5- Risanamento dell paramento verticale e degli arredi portuali delle banchine	1,00	1,00	0,00	0,00

Port Required Capacità di banchina

Interventi	importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022 e oltre
6 - Realizzazione impianto antincendio	0,85	0,85	0,00	0,00
7 - Lavori di rifacimento della pavimentazione dei piazzali portuali-	0,80	0,80	0,00	0,00
8 - Lavori di demolizione della gru	0,15	0,15	0,00	0,00

Port Related Intermodalità e logistica

Interventi	importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022 e oltre
9 - Riorganizzazione della viabilità per la canalizzazione dei flussi veicolari da e per il porto	0,40	0,00	0,00	0,40

Sicurezza e governance Security portuale, controlli sanitari, controlli doganali

Interventi	importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022 e oltre
10 - Lavori di ripristino impianti di illuminazione dei moli sottofluti e foraneo	0,40	0,40	0	0,00

Fabbisogno interventi programmati POT 2020_2022	14,25	12,85	1,00	0,40
--	--------------	--------------	-------------	-------------

I lavori individuati di cui ai punti 1 e 4 sono cofinanziati con la Regione Calabria giusta sottoscrizione dell'Accordo di Programma



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2020 - 2022

POT 2020_2022 Interventi programmati nel porto di Corigliano Calabro

Port Required

Capacità di accesso

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022 e oltre
1 - Riorganizzazione della viabilità per la canalizzazione dei flussi veicolari da e per il porto	0,80	0,80	0,00	0,00
2 - Rimozione pontile lungo il banchinamento della Lega Navale	0,10	0,10	0,00	0,00
3 - Lavori di completamento recinzione portuale I	0,50	0,50	0,00	0,00
4 - Lavori di risanamento del paramento verticale delle testate dei moli Nord e Sud	1,40	0,00	1,40	0,00

Port Required

Capacità di banchina

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022 e oltre
5 - Lavori di realizzazione della banchina nord e del piazzale retrostante dedicata alle navi da crociera. 1° lotto Realizzazione della banchina e raccordo alla stazione marittima (*)	8,10	8,10	0,00	0,00
6 - Lavori di realizzazione della banchina nord e del piazzale retrostante dedicata alle navi da crociera. 1° lotto Realizzazione dei piazzali retrostanti la banchina	4,10	0,00	0,00	4,10

Port Required

Capacità di piazzale

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022 e oltre
7 - Manutenzione impianti illuminazione torri faro	0,45	0,45	0,00	0,00
8 - Lavori di rifacimento della pavimentazione in asfalto dei piazzali portuali	0,45	0,00	0,45	0,00

Port Related

Intermodalità e logistica

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022 e oltre
9 - Lavori di completamento della viabilità di accesso al fanale verde	1,00	0,00	1,00	0,00

Fabbisogno interventi programmati POT 2020_2022	16,90	9,95	2,85	4,10
--	--------------	-------------	-------------	-------------



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2020 - 2022

POT 2020-2022 Interventi programmati nel porto di Palmi

Port Required
Capacità di banchina piazzale

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2020	Anno 2021	Anno 2022 e oltre
1 - Lavori di completamento delle banchine di riva del porto in località Taureana di Palmi (RC) -	4,00	0,50	2,00	1,50
2 - Lavori di sistemazione e riqualificazione del porto in località Taureana di Palmi (RC) -	0,50	0,50	0,00	0,00

Fabbisogno interventi programmati POT 2020_2022	4,50	1,00	2,00	1,50
--	-------------	-------------	-------------	-------------

I lavori individuati di cui al punto 1 sono cofinanziati con la Regione Calabria giusta sottoscrizione dell'Accordo di Programma

IL SEGRETARIO GENERALE F.F.

IL DIRIGENTE AREA TECNICA

Ing. Saverio Spatafora

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

C.A. (CP) Andrea Agostinelli