Autorità di Sistema Portuale
dei Mari Tirreno Meridionale
e Ionio

Piano Operativo Triennale della AdSP MTMI 2024 – 2026

I Porti dell'AdSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio

Il porto di Gioia Tauro

Il Porto di Crotone

Il Porto di Corigliano Calabro

Il Porto di Vibo Valentia

Il Porto di Palmi

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 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 assunto la denominazione di "Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio" con competenze sui porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia.

Le A.d.S.P.

Fonte: elaborazione RAM S.p.A..

Con la nomina del Presidente, giusto D.M. n. 257 del 18.06.2021, la nuova AdSP ha competenza sui porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia.

Il percorso della AdSP dei mari Tirreno meridionale e Ionio sarà incentrato sull'attuazione di quanto previsto nella riforma introdotta nella legge 84/94 e s.m.i. e a quanto previsto dal Regolamento (UE) 2023/1804, approvato dal Parlamento Europeo e del Consiglio il 13.09.2023- Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il 22.09.2023 al n. 234/1 riguardante la "*Realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi"*

I macro-obiettivi presenti nel documento programmatico del POT 2023-2025, già fissati nella precedente programmazione ed individuati già nell'allegato Porti nel DEF 2020 e riconfermati nel DEF 2022, rappresentano il punto di partenza di una strategia che produrrà i suoi effetti in un arco temporale che andrà oltre la programmazione triennale.

L'AdSP MTMI pone quali parametri di riferimento nella redazione del presente POT, come già adottato nei precedenti POT, quelli indicati nei documenti di programmazione nazionale ed europea ed in particolare:

- "Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica" (PSNSPL), approvato in via definitiva dal Consiglio dei Ministri il 7 agosto 2015;
- D.lgs. n.169 del 2016;
- DM 18 novembre 2016- "Risorsa Mare";
- Position paper e norme di rilancio del trasporto ferroviario (DL n. 50 del 2017 convertito dalla legge n. 96 del 2017);
- Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti infrastrutturali (Allegato DEF 2017);
- Position Paper Cargo Aereo (2017);
- Piano Nazionale del Cold Ironing (PNC) una delle misure indicate dalla direttiva 2014/94 UE (cosiddetta Direttiva DAFI);
- Documenti di Economia e Finanza (DEF) dedicati alle infrastrutture a partire dall'anno 2016 – 2017 – 2018 – 2019 – 2020 – 2021 – 2022, che disegnano azioni coerenti negli anni legati allo sviluppo della portualità e della logistica;
- Decreto n. 13 del 20 .08.2021 Approvazione del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano di ripresa e resilienza (PNRR).

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

Sulla scorta delle indicazioni riportate nel “Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica”, i Presidenti pro tempore della Regione Calabria e 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 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.

Inoltre, il PNRR e il PNC hanno riproposto per il settore portuale gli obiettivi già contenuti nei documenti sopra richiamati ed in particolare con la programmazione strategia nazionale sulla mobilità del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), come delineati nel documento di programmazione «Italia Veloce» allegato al DEF 2020 e “*Dieci anni per trasformare l’Italia”*, allegato al DEF 2021 e allegato al DEF 2022, destinando importanti somme alle seguenti attività:

a) «Sviluppo dell’accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici»;
b) «Aumento selettivo della capacità portuale»;
c) «Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale»;
d) «Efficientamento energetico»;
e) «Elettrificazione delle banchine (Cold ironing).

L'AdSP MTMI 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, 2020-2022, 2021-2023 e 2022-2024 è stata improntata, per i porti ricadenti nella circoscrizione portuale, 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, in 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, oggi AdSP MTMI, tanto in fase di attuazione che di programmazione, risultavano idonei ad attuare strategie di sviluppo, tali da impattare non solo sul contesto socioeconomico 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.

Il nuovo orizzonte programmatico è stato costruito in coerenza con le strategie nazionali, europee e internazionali che richiamano la necessità di garantire la promozione e la realizzazione di infrastrutture sostenibili sia per garantire resilienza alla crisi climatica, sia per favorire un processo di sviluppo inclusivo dove l'accessibilità e l'efficienza del sistema infrastrutturale diventa un pilastro fondamentale del modello di crescita economica e sociale del Paese. Gli interventi programmati da questa ADSP MTMI traguardano strategie anche elementi trasversali allo sviluppo, come quelle richiamate dall'Agenda Onu 2030, il Next Generation EU, sia elementi più strettamente legati al settore della logistica marittima così come declinati dal pacchetto europeo Fit-for-552, nella Sustainable and Smart Mobility Strategy3 e dal Regolamento (UE) 2023/1804 *"Realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi".*

Grazie agli investimenti realizzati e programmati si ritiene possibile conseguire un significativo un aumento del trasporto delle merci su ferrovia, favorendo una sostanziale riduzione del traffico stradale, con una ricaduta importante anche in termini di attività economica, creazione di nuovi posti di lavoro e abbattimento di CO2.

Oggi nella nuova programmazione 2024-2026, in una logica di strategia competitiva del Sistema portuale, le risorse per gli investimenti portuali sono stati dedicati alla realizzazione interventi finalizzati alla sostenibilità ambientale dei porti di questa ADSP, così come previsto nel "Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica" (Azione 7.1 “Misure per l’efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti”) e dalle linee programmatiche definite dal *Next Generation EU*6. Inoltre, nell’ambito del processo di transizione ecologica applicata ai trasporti e al fine di permettere lo *shift* modale delle merci, sta perseguendo l’obiettivo di una migliore integrazione trasportistica nell’ambito dei corridoi TEN-T in linea con quanto previsto tra gli interventi e i programmi prioritari di:

- potenziamento delle infrastrutture portuali e retroportuali
- trasformazione in senso ecologico (Cold Ironing, comunità energetiche ecc.)
- interconnessione ferroviaria e stradale,

declinati nel Piano Nazionale Interventi Complementari (PNIC) e nel PNRR.

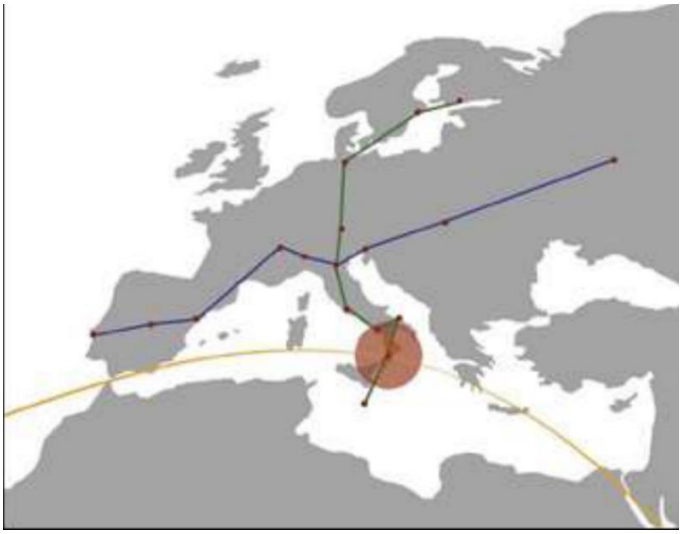
Gli interventi in programmazione di questa AdSP per i porti Calabresi, coerenti con le finalità dettate dal PNRR e dal PNIC, rappresentano la piena concretizzazione del concetto di “Rilancio Italia” come piattaforma logistica all’interno del Mediterraneo in grado di intercettare i traffici non solo marittimi, ma anche di tipo multimodale, grazie alle nuove infrastrutture e ai nuovi servizi telematici idonei a gestire importanti flussi informativi.

La strategia proposta dall'Ente parte dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica dove 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".*

Oggi gli interventi attuati, in fase di realizzazione e in programmazione, hanno dimostrato di poter garantire il funzionamento e la resilienza del sistema Gioia Tauro nel sistema

Nazionale dei Trasporti che hanno migliorato e sono tesi a *"potenziare e la competitività del sistema portuale e logistico, agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione e al riassetto dell'Autorità Portuale di Sistema Portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio.* Infatti, l'emergenza COVID-19 ha evidenziato il ruolo strategico del trasporto delle merci e della logistica come driver insostituibile per il sostentamento in questa fase congiunturale (ad esempio, approvvigionamento alimentare e di prodotti sanitari) e per lo sviluppo dell'economia del nostro Paese, influenzata anche (e, forse, soprattutto) dall'export oggi in difficoltà a causa dell'assenza di domanda, nonché delle lunghe code e/o chiusure delle frontiere fra i Paesi Europei.

In questo contesto l'AdSP, con il suo porto di Gioia Tauro, ha svolto la sua attività, senza mai fermarsi, 24 ore su 24, garantendo al Paese il funzionamento e la resilienza del Sistema Nazionale dei Trasporti (SNIT), attraverso la sua rete di infrastrutture e servizi di rilevanza nazionale ed internazionale (rete core TEN-T), garantendo i collegamenti fra le diverse aree del Paese, nonché con il resto del mondo.



La nuova programmazione si basa sulla capacità dei porti dell'AdSP MTMI di garantire una piena accessibilità marittima, adeguate infrastrutture e performance nei porti di competenza e nel terminal di Gioia Tauro e, soprattutto, un'accessibilità terrestre in termini di connessioni ferroviarie e stradali da/per i porti, in un'ottica di catena logistica integrata door-to-door efficiente e sostenibile anche al fine di garantire una competizione

internazionale del porto Core. Infatti, nell'anno 2023 sono stati realizzati due fast corridor ferroviario di tipo doganale tra il terminal intermodale di Gioia Tauro gli interporti di Bologna e Padova.

La nuova programmazione, in linea con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, parte dalla consapevolezza della estrema frammentarietà della pianificazione e programmazione infrastrutturale nazionale nonché di servizi portuali, intesi in senso lato, non concorrenziali rispetto ai competitor in termini di costi e tempi e individua le azioni specifiche (interventi) necessari al fine del raggiungimenti gli obiettivi e le strategie tese a rinforzare la competitività dell'intero sistema logistico nel contesto dei mercato italiano e globale.

La risorsa "Mare" diviene lo strumento attivo di politica economica commerciale euro-mediterranea e fattore di sviluppo-coesione del Mezzogiorno, di sostenibilità, innovazione e sostegno al sistema produttivo del Paese.

Si riportano in sintesi, nella figura sottostante, gli obiettivi del Piano strategico nazionale della portualità e della logistica che è stato punto di riferimento della programmazione di questo Ente.

Con la nomina del Presidente, giusto DM del 18.06.2021, questa AdSP ha potuto concretizzare la nuova governance portuale, razionalizzando numero, funzioni ed organi degli enti gestori.

Inoltre, grazie alle semplificazioni pianificatorie, introdotte dai DD.lgs. 169/2016, 232/2017 e dall'art. 4, comma 1- septies del decreto-legge n. 121/2021, convertito in Legge n. 156/2021, l'Ente ha avviato nell'arco di tempo 2022-2023 la redazione del ***documento di pianificazione strategica di sistema*** (DPSS) e ***del documento energetico ambientale sistema portuale*** (DEASP), coerente con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali, nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Successivamente all'approvazione del DPSS e del DEASP l'Ente ha procederà all'avvio della progettazione dei piani regolatori dei porti della AdSP avendo avviato nell'anno 2023 la gara per l'affidamento del servizio per la redazione dei piani regolatori portuali la cui stesura dovrà tener conto di quanto programmato nel DPSS e DEASP, declinando gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascun scalo marittimo rientrante nel sistema portuale, disegnando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione, attraverso una coerente pianificazione già individuate e perimetrate con le destinazioni funzionali di:

- ✓ Aree portuali;
- ✓ Aree retroportuali;
- ✓ Aree di interazione porto-città;
- ✓ collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario.

L'attività pianificatoria è stata avviata già a far data del 2021 attraverso degli adeguamenti tecnico funzionale (ATF) ai Piani Regolatore Portuali (PRP) di Crotone, Gioia Tauro e Corigliano, anticipando parte della futura pianificazione programmata per i tre porti.

Le linee strategiche del documento di Economia e Finanza Allegato infrastrutture: STRATEGIE PER LE INFRASTRUTTURE, LA MOBILITÀ E LA LOGISTICA

Il documento di economia e finanza 2023 nell'Allegato: "S*trategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica"* è finalizzato ad individuare le linee programmatiche di sviluppo delle infrastrutture e del sistema dei trasporti e della logistica attraverso un processo di pianificazione e programmazione tesa alla corretta visione di sviluppo del Paese Italia e a tempi certi sulla realizzazione degli investimenti infrastrutturali attraverso le misure di snellimento delle procedure che saranno introdotte con il nuovo codice dei contratti anche al fine di raggiungere gli obietti finanziati con il PNRR e con il Piano Nazionale Interventi Complementari (PNIC), anche per questo il MIT ha implementato nel corso dell'anno 2022 importanti innovazioni normative e regolamentari per inserire le diverse dimensioni della sostenibilità nel modo di programmare, selezionare, valutare, progettare e monitorare la realizzazione di opere infrastrutturali anche grazie all'emanazione:

- dei **nuovi strumenti di progettazione e valutazione** adottati dal MIT, come le Linee guida settoriali di valutazione degli investimenti in opere pubbliche;
- del Nuovo codice dei contratti pubblici (D.lgs. 63/2023) entrato in vigore a luglio 2023;
- alle **Linee guida sullo svolgimento del Dibattito Pubblico** richiesto per molte più iniziative rispetto al passato, grazie alla riduzione delle soglie di valore delle opere oltre le quali esso diviene obbligatorio.
- alle semplificazioni introdotti mediante dei decreti, che hanno consentito la velocizzazione sugli affidamenti dei lavori/servizi/forniture.

Per affrontare le sfide sull'intermodalità, sono stati individuati degli obiettivi che questa AdSP ha già avviato nell'anno 2021 e che, secondo il DEF 2023, partendo dalla necessità di:

- rinforzare la competitività dell'intero sistema portuale nazionale, anche in una logica di centralità del Mediterraneo nel sistema dei traffici mondiali, con una particolare attenzione allo sviluppo di servizi di trasporto e logistica in linea con la centralità del Paese lungo le rotte commerciali planetarie
- favorire lo sviluppo ordinato ed efficiente della portualità, garantendone la piena integrazione con i corridoi europei TEN-T e con la rete logistica nazionale e

internazionale e consentendo al sistema nel suo complesso di cogliere tutte le opportunità ricollegabili al più ampio soddisfacimento della domanda di servizi proveniente dal settore armatoriale, in funzione dei flussi di traffico merci e passeggeri a livello nazionale ed internazionale.

- Intermodalità, intesa come accessibilità Portuale, attraverso l'implementare della nuova piattaforma logistica nazionale, assolutamente prioritaria per rendere il sistema portuale competitivo.
- riformare la disciplina delle concessioni demaniali di cui all'art. 18 delle Legge n. 84/1994, che potrà senz'altro favorire una maggiore partecipazione degli operatori privati ai processi di infrastrutturazione e sviluppo dei porti e dei relativi servizi, conferendo al settore terminalistico un importante ruolo di partnership dell'Autorità di Sistema Portuale nella condivisione e realizzazione degli obiettivi strategici di ciascuna realtà portuale.

  La logica perseguita è quella di avviare all'interno del sistema marittimo e portuale un processo virtuoso di innovazione che, a partire dalle progettualità già citate, si sviluppi attraverso una sempre maggiore qualificazione professionale degli addetti, con la standardizzazione e la semplificazione dei processi di settore.
- integrazione trasportistica con le logiche UE dei corridoi TEN-T in linea con gli obiettivi di decarbonizzazione del settore portuale e del trasporto marittimo stabiliti a livello europeo nell'ambito del pacchetto "Fit for 55%" coniugando lo sviluppo delle economie marittime con un utilizzo sostenibile delle relative risorse.

Tali obiettivi sono orientati a soddisfare le necessità immediate del sistema della mobilità, con programmi di interventi di sviluppo infrastrutturale, di digitalizzazione e di pianificazione attuati secondo un quadro di fabbisogni e di priorità sui principali temi di seguito riportati:

- **manutenzione del patrimonio pubblico demaniale:** il programma include interventi su banchine, piazzali, darsene, viabilità interna portuale al fine di garantire la corretta manutenzione del patrimonio pubblico demaniale nel sedime portuale e l'adeguamento alla normativa in materia di sicurezza e salute sui luoghi di lavoro, nonché favorendo l'abbattimento delle barriere architettoniche;
- **digitalizzazione della logistica e ICT:** il programma di digitalizzazione della logistica e di promozione di applicazioni telematiche nei porti italiani include quelle "azioni tipo"

già intraprese negli ultimi anni, come il preclearing e l'implementazione dei fast corridors, lo sviluppo dei Port management Information System ovvero lo sviluppo dello "European Maritime Single Window environment" e l'integrazione nella piattaforma logistica nazionale. Rientrano nel presente programma anche gli interventi di potenziamento digitale degli scali (dagli accessi ai varchi, ai processi di automazione dei procedimenti e delle procedure, ecc.), nonché gli interventi specifici per i porti previsti nell'Investimento del PNRR 2.1: digitalizzazione della catena logistica del M3C2.2 INTERMODALITÀ E LOGISTICA INTEGRATA. L'attuazione di tale misura consentirà di: i) disporre a livello nazionale, di una piattaforma digitale cooperativa integrata di informazioni e dati su trasporti e logistica, utilizzabili a supporto delle policy nazionali trasportistiche e della programmazione infrastrutturale (proiezioni flussi, transiti, monitoraggio dei vettori e della merce, capacità e saturazione di reti e nodi...); ii) misurare le emissioni di CO2, gli incrementi del trasporto intermodale e il parco veicolare in circolazione; iii) semplificare e digitalizzare l'interfaccia tra operatori di mercato e regolatori/gestori/concessionari pubblici; iv) dematerializzare ed agevolare i flussi procedimentali, amministrativi ed operativi che sovraintendono le attività logistiche e di trasporto;

- **ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti:** il programma prevede di completare le iniziative infrastrutturali più idonee ad ottimizzare l'accessibilità ferroviaria dei porti italiani, nel rispetto della vocazione e della catchment area di ciascun porto. Disegna sostanzialmente un sistema di interventi coordinati che consentano di sviluppare, porto per porto e relazione per relazione, servizi intermodali rapidi, economici e affidabili. Gli interventi sono, in particolare, differenziati tra "ultimo" miglio, se ricadenti nel sedime dei porti, e "penultimo" miglio, se relativi alla competenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- **ultimo miglio stradale:** il programma prevede la risoluzione di criticità strutturali nell'accessibilità stradale di alcuni porti italiani, al fine di ottimizzare la loro penetrazione di mercato nella catchment area di riferimento;
- **accessibilità marittima:** programma di interventi per migliorare l'accessibilità marittima, finalizzata ad accogliere in sicurezza il naviglio di dimensioni coerenti con le tipologie di traffici da attrarre;

- **resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici:** il programma include interventi specifici tesi a sviluppare e ad adeguare le infrastrutture portuali a canoni di qualità, affidabilità e sostenibilità, finalizzati a rafforzare la capacità delle infrastrutture stesse di affrontare e superare un evento climatico naturale non prevedibile;
- **efficientamento energetico e ambientale:** il programma prevede l'individuazione di progetti coerenti e sinergici finalizzati ad incrementare significativamente la sostenibilità ambientale dei porti italiani così come previsto nel Piano Nazionale Strategico Portualità e Logistica, Azione 7.1 "Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti". All'interno di tale programma ricadono gli interventi previsti nel "Piano nazionale del cold ironing", mentre non risultano inclusi gli interventi di efficientamento energetico e gestione dei rifiuti nei porti (green ports) a valere sulle risorse del Piano per la Ripresa e la Resilienza facenti capo al Mite;
- **waterfront e servizi croceristici e passeggeri:** il programma prevede una serie di interventi per adeguare i servizi di accoglienza a terra, sviluppare terminal crociere laddove necessari, e intervenire sul rapporto porto-città attraverso progetti di valorizzazione dei waterfront urbani;
- **attività industriali nei porti:** il programma prevede interventi sulla filiera della cantieristica navale e sulle attività industriali svolte nei porti;
- **aumento selettivo della capacità portuale:** il programma prevede, laddove necessario in coerenza con la visione strategica delineata in precedenza, un incremento selettivo della capacità portuale nei segmenti Ro-Ro e container.

Tenuto conto delle azioni sopra declinati, riportati nel DEF 2023 ma già declinati nel DEF 2022, l'Ente ha avviato già dal 2022 una serie di interventi e di funzioni in tutti i porti della ADSP e, in particolare,

- ha completato è sta completando gli interventi di efficientamento energetico e ammodernamento dei porti in un'ottica di transizione ecologica;
- sta attuando anche attraverso il rafforzamento delle strutture amministrative le procedure per l'accelerazione delle opere, senza incidere sulla legalità, concorrenza e trasparenza;
- è in fase di collaudo il PCS e la piattaforma GIS integrati in un sistema in grado di monitorare e informare la società civile sullo stato di realizzazione delle opere pubbliche.

Inoltre, tali strumenti sono in grado di dialogare con tutti gli operatori della comunity dell'AdSP e con i sistemi nazionali della PNL;

- sta assicurando, mediante interventi mirati, la sicurezza e la manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente, anche attraverso l'uso di tecnologie innovative;
- sta migliorando l'efficienza dei sistemi attuali di trasporto per ridurre i rischi e gli impatti negativi legati sia all'emergenza sanitaria che all'andamento del prezzo dell'energia con la realizzazione di infrastrutture più sostenibili e resilienti nel rispetto del principio del *Do Not Significant Harm,* il che implica che tutti gli investimenti non devono danneggiare l'ambiente, ma lo devono preservare per le generazioni future.

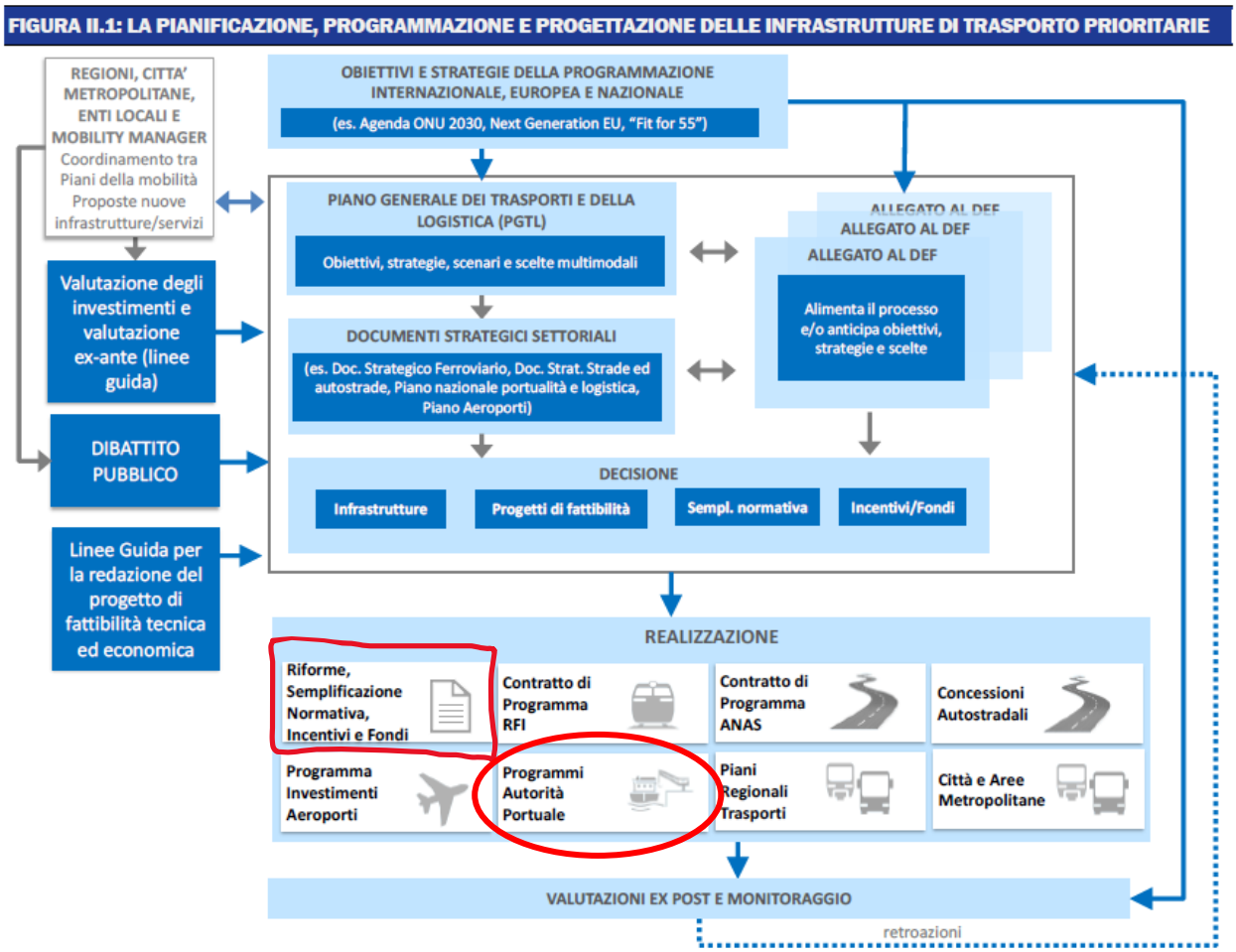
Per un approccio moderno alla pianificazione, alla programmazione e alla progettazione delle infrastrutture e della mobilità l'attività e le procedure svolte tengono conto di quanto previsto

- dal Codice degli Appalti (d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36 e s.m.i.) e dalle norme di accelerazione sulla realizzazione degli appalti pubblici con particolare riferimento al "*Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)"* e al *"Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP)"* e agli strumenti per la pianificazione e la programmazione e per la progettazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese. Inoltre, nel medesimo decreto legislativo è stato riconfermato il dibattito pubblico, obbligatorio per le "grandi opere", quale strumento di pianificazione per giungere alla realizzazione di opere condivise;
- dalle *"Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche"* (D.lgs. 228/2011), redatte nel 2017 che rappresentano lo strumento metodologico che introduce metodi e tecniche di valutazione e selezione delle opere pubbliche. Tale strumento risulta anche propedeutico alla individuazione delle priorità e definisce la metodologia per la valutazione ex-ante dei fabbisogni infrastrutturali e delle singole opere, nonché i criteri di selezione delle opere da finanziare (es. in termini di impatto economico, stato di maturità progettuale, risorse già investite e fabbisogno finanziario residuo).

Le modalità di selezione e di individuazione delle infrastrutture e dei programmi di intervento prioritari rivestono un ruolo determinante nell'affrontare il processo di pianificazione strategica e di programmazione degli investimenti che parte dal recepimento

degli obiettivi della programmazione europea e dalle linee di indirizzo nazionali, in una *vision* di medio-lungo periodo, coniugandoli ai fabbisogni di questa ADSP.

Nella parte sottostante si riporta il processo di riferimento riportato nel DEF 2023:



Con riferimento alla selezione degli interventi e dei programmi di interventi, nelle more della redazione da parte del MIT del PGTL e del DPP, l'approccio applicato per l'individuazione dei fabbisogni è coerente con quanto previsto:

i) nelle "*Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche*" del MIT;

ii) nel regolamento europeo di base del PNRR (UE 2020/0104 del 10 febbraio 2021) che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza.

Nel **primo livello** vengono inclusi gli "*interventi maturi*", già in larga parte presenti all'interno degli Allegati al DEF o già presenti nei POT degli anni precedenti.

Nel **secondo livello,** nel PTOP, verranno inclusi in "*ordine di priorità*" le opere programmate ma prive di finanziamento, quelle con finanziamento parziale e le opere per le quali è stata finanziata la progettazione di fattibilità tecnica economica.

La valutazione di primo livello si è basata sul confronto di più indicatori riguardanti

- **la maturità progettuale**, ovvero l'esecutività dei lavori in tempi brevi, da valutarsi in ragione:
  - del livello di progettazione (PFTE, esecutivo o con procedura di aggiudicazione avviata);
  - della presenza di una valutazione di impatto ambientale (VIA);
  - dello stato di avanzamento delle richieste di autorizzazioni e/o espropri;
- **l'aggiornamento delle analisi** (studi di traffico, analisi della domanda, analisi delle programmazioni triennali di manutenzione immobili, valutazioni costi-benefici) incluse nelle proposte progettuali;
- **la percentuale di completamento**, per le sole opere in corso di realizzazione;
- **la quota di finanziamento acquisita o acquisibile** con certezza (indipendentemente dalla sua fonte);
- la coerenza con gli obiettivi e le strategie del DEF 2023 in cui si collocano le singole opere e il loro **contributo nel generare benefici al sistema delle infrastrutture e dei trasporti nazionale** (es. analisi della domanda, impatti sociali e valutazioni economiche);
- i **nuovi fabbisogni derivanti** dai cambiamenti strutturali nei comportamenti di mobilità, consumo e produzione generati dalla **pandemia del COVID-19;**
- la loro **utilità di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile** (*Sustainable Development Goals* - SDGS) dell'Agenda ONU 2030 e alle politiche e strategie generali e settoriali dell'Unione Europea (es. comunicazione della Commissione Europea del 9/12/2020 – *Sustainable and Smart Mobility Strategy – Putting European Transport on track for the future*).

La valutazione di secondo livello è stata fondata su interventi coerenti con i criteri definiti al primo livello e con particolare attenzione sulla capacità

- di contribuire alla transizione ecologica e digitale;

- di realizzare infrastrutture più sostenibili e resilienti;
- di generare impatti significativi sul sistema economico e sociale;
- di assicurare la manutenzione e la sicurezza del patrimonio infrastrutturale esistente.

Inoltre, gli interventi previsti nel settore della logistica e trasporto delle merci sono stati progettati al fine di rendere gli scali più resilienti, competitivi e sostenibili.

Un'Italia connessa, sicura e sostenibile vuol dire dotare il Paese di un sistema integrato e resiliente di infrastrutture e servizi di trasporto capace di rilanciare la competitività delle imprese, delle città e dei territori, aumentare la qualità della vita dei cittadini (welfare), ridurre il divario tra aree del Paese coerentemente con quanto previsto nel Piano SUD 2030 (Sviluppo e coesione per l'Italia) e categorie sociali (equità sociale e territoriale che nel post COVID-19 potrebbe aumentare di disparità).

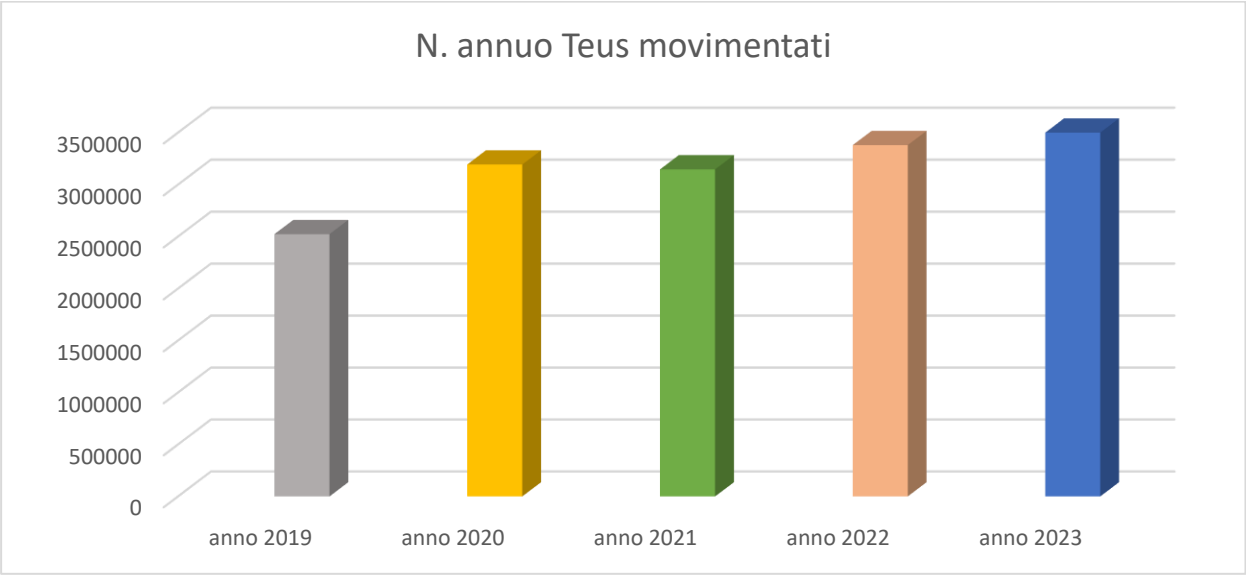
I Traffici portuali dell'AdSP

Nell'anno 2019, dopo la nota crisi del transhipment che ha coinvolto tutta l'area del mediterraneo, il porto di Gioia Tauro - in controtendenza rispetto agli ultimi anni - è riuscito a chiudere con un risultato del +8,4%.

Nel 2020, in piena pandemia, si è avuto nel porto di Gioia Tauro un incremento di movimenti TEU del 26,6%.

Il **porto di Gioia Tauro** nell'anno 2022 ha confermato il suo primato nazionale nel settore del transhipment con **3.380.052 TEUS** movimentati riconfermando una crescita costante, con un incremento del 7% di movimenti di TEU rispetto all'anno 2021.

Nei primi otto mesi del 2023, lo scalo calabrese ha già registrato 2.375.459 TEUS con una crescita del 3,4% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso, quando i TEUS sono stati 2.298.524. Si prevede, quindi, che a fine anno 2023 il porto di Gioia Tauro possa arrivare a movimentare circa 3.500.000 - 3.600.000 TEUS, ritornando ai valori del 2008, quando nel porto di Gioia Tauro venivano movimentati ben 3.606.400 TEUS. Nel grafico sottostante si riporta il trend annuo di TEUS movimentati nell'ultimo quinquennio (2019-2023):



Anche il versante autovetture ha avuto un periodo di decrescita dovuto alla crisi dell'automotive seguito nell'emergenza COVID-19. Il 2020, infatti, è passato alla storia come uno dei peggiori anni vissuti dal settore automobilistico europeo e il 2021 si è rilevato perfino peggiore, anche atteso che la carenza dei semiconduttori ha influito pesantemente

sulle attività produttive. I dati forniti dall'Associazione europea dei costruttori (Acea) parlano chiaro: 11.774.885 vetture immatricolate in Ue, Paesi Efta e Regno Unito, l'1,5% in meno rispetto a un 2020 caratterizzato da una contrazione del 24,3%.

Il porto di Gioia Tauro, nonostante la crisi avvertita nell'anno 2020, ha avuto un balzo nell'anno 2022 del 147,7% di movimentazioni autovetture riconfermato anche nel 2023 con un + 144%, con riferimento a settembre corrente anno. Le movimentazioni di vetture a tutto settembre sono state 260.044. Nei primi nove mesi dell'anno 2023 sono state movimentate via mare 217.223 rispetto ai 128.348 movimentati nello stesso periodo nell'anno 2022 confermando un tasso di crescita sostenuta. La movimentazione complessiva via treno è stata di 28.383 autovetture e via terra di 10.957 autovetture.

Inoltre, la capacità offerta dal porto – grandi spazi, collegamento ferroviario, nuovi terminal ferroviari, collegamenti autostradali – lo colloca strategicamente come hub nazionale e internazionale non solo nel settore del transhipment.

L'attuale tendenza positiva, che ha portato lo scalo calabrese in vetta alle classifiche nazionali e internazionali, ha dimostrato che il sistema "Gioia Tauro" ha la capacità di garantire il funzionamento e la resilienza di tale nodo logistico nel sistema Nazionale dei Trasporti.
Difatti nell'emergenza COVID-19 lo scalo ha avuto un ruolo strategico per il trasporto delle merci ed è stato pienamente operativo, per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese, nel pieno rispetto delle rigide linee guida indicate dall'Ente, al fine di ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico nell'area portuale, a tutela della salute delle maestranze. La perfetta tenuta del porto, determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, è stata accompagnata dalla determinazione del Terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali, comunque messi a disposizione dal Governo.

Tutto ciò rafforza la necessità di garantire interventi in programmazione ed in esecuzione, in conformità agli obiettivi già previsti nel DEF 2022, riconfermati nel DEF 2023, e con quanto previsto nel PNRR. Pertanto, sono state programmate opere in continuità agli obiettivi della precedente programmazione di seguito riportati

- connessione (materiale e immateriale)
- sicurezza (manutenzione e prevenzione)

- sostenibilità (ambientale, economica e sociale)

al fine di mantenere la piena operatività degli scali dell'AdSP MTMI e in particolare del porto core di Gioia Tauro.

Si punterà quindi alla connessione degli Ecosistemi attraverso l'impiego di tecnologie innovative che faciliteranno l'interconnessione tra le diverse modalità.

Infatti, il miglioramento delle connessioni della sicurezza e della sostenibilità tra reti nazionali e 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 e imprescindibili per lo scalo di Gioia Tauro.

Tali reti, definite dal nuovo Regolamento CE n.1315/2013 e finanziati attraverso il meccanismo per Connettere l'Europa (MCE), stabilito dal Nuovo Regolamento n.1153/2021, si configurano su un duplice livello e 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.

Atteso che 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 (Figura 1).

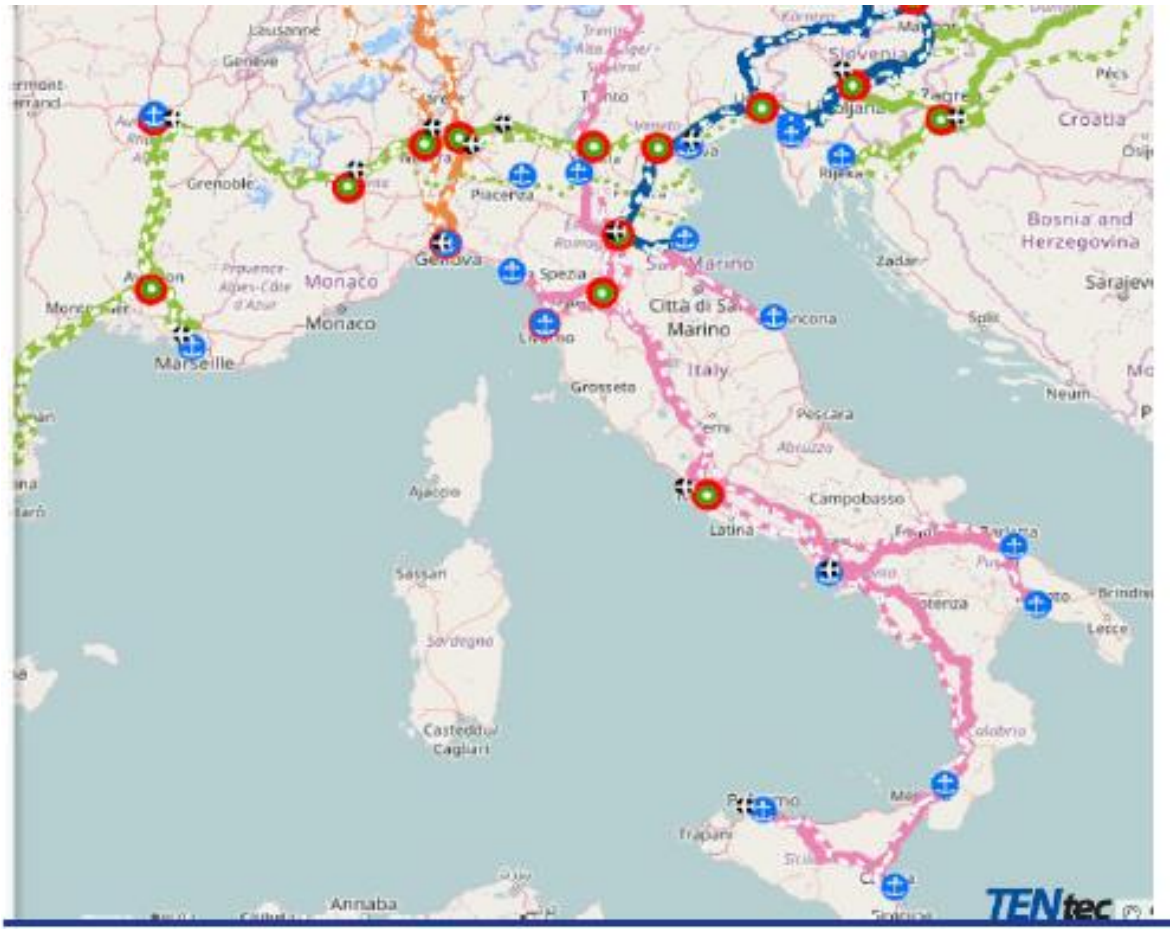


Figura 1 Core Network Corridor

Le 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 del porto di Gioia Tauro in questa categoria di traffico, si ritrova a dover subire la mancata attuazione della programmazione di RFI nei tempi previsti.

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio rappresenta, con il porto di Gioia Tauro, 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 figura 2 sottostante.

Figura 2

Gli interventi in fase di esecuzione e di programmazione

Consapevole del ruolo che Gioia Tauro può svolgere nella logistica e nel trasporto delle merci, l'Ente ha portato avanti a far data dal 2015, in linea con il Piano Nazionale Portualità e della Logistica (approvazione con DPCM 26 agosto 2015) e con il D.lgs. n.169 del 2016 e il DM 18 novembre 2016 - "Risorsa Mare", progetti negli ambiti prioritari, come declinato anche nel DEF 2021 e nel programma aggiuntivo, denominato *"resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici",* in continuità con gli obiettivi dell'allegato "infrastrutture del DEF 2023" che di seguito si riportano.

- **manutenzione del patrimonio pubblico demaniale**: il piano operativo triennale prevede di intervenire su banchine, piazzali, darsene, viabilità interna portuale al fine di garantire la corretta manutenzione del patrimonio pubblico demaniale nel sedime portuale, comprese le infrastrutture logistiche in uso all'Autorità marittima (Capitaneria di Porto di Gioia Tauro). Inoltre, l'Ente continua ad ammodernare ed efficientare le complesse infrastrutture utilizzate nell'ambito del monitoraggio dei traffici marittimi. In particolare, le aree di intervento riguardano l'information technology, le capacità di comunicazione terra-terra, terra-mare, e terra-aria ICT, dei sistemi di monitoraggio traffico marittimo e sistemi di comando e controllo e transizione digitale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera;
- **digitalizzazione della logistica e dei porti**: il POT prevede in continuità alle azioni già intraprese negli ultimi anni la digitalizzazione della logistica e la promozione di applicazioni ICT dei porti della circoscrizione che, nell'annualità 2023, è stata avviata l'estendere anche al porto di Vibo Valentia, nuovo porto entrato nella giurisdizione dell'AdSP MTMI, nell'ambito delle azioni già intraprese negli ultimi due anni, come il preclearing ed i fast corridors ed il Port Management Information System ovvero lo sviluppo della European Maritime Single Window Environment del PCS con la possibilità di integrare i dati di questi ultimi nella PLN;
- **ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti**: sono state completate le iniziative infrastrutturali più idonee ad ottimizzare l'accessibilità ferroviaria del porto di Gioia Tauro, unico porto della AdSP collegato alla rete ferroviaria, nel rispetto della vocazione e del catchment dell'area. Gli interventi già realizzati consentono di porre in atto un sistema che consenta di sviluppare servizi intermodali

rapidi, economici ed affidabili. Parallelamente alla realizzazione delle infrastrutture ferroviarie nell'area portuale, l'Ente si è fatto promotore per l'attivazione di un tavolo tecnico al fine di definire con certezza gli interventi e le procedure necessarie per l'efficientamento del cosiddetto ultimo miglio, evidenziando la necessità che RFI completi lungo la rete nazionale TEN-T il modulo della linea e della sagoma 750 il cui completamento era previsto per il modulo della linea entro il 2018 e per la sagoma entro il 2021. Ad oggi RFI non ha completato l'accessibilità ferroviaria del porto CORE di Gioia Tauro secondo gli standard della rete TEN-T;

- **ultimo miglio stradale**: gli interventi realizzati dall'Ente nel porto di Gioia Tauro hanno risolto le criticità strutturali presenti di interconnessione tra accessibilità stradale e ferroviaria. Per gli altri porti sono previsti interventi atti a migliorare l'accessibilità al porto;
- **accessibilità marittima**: gli interventi in parte realizzati, in fase di esecuzione ed in programmazione sono finalizzati a migliorare l'accessibilità marittima e ad accogliere naviglio di dimensioni coerenti con le tipologie di traffici da attrarre;
- **efficientamento energetico ed ambientale**: sono stati completati gli interventi di efficientamento energetico nel porto di Gioia Tauro e Corigliano e per l'anno 2023 si completerà l'efficientamento energetico anche nel porto di Crotone ed è stata completata la progettazione per il porto di Vibo Valentia, finalizzati ad incrementare significativamente la sostenibilità ambientale dei porti italiani così come previsto nel PSNPL, Azione 7.1 "Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti". Inoltre, per il Porto di Gioia Tauro è previsto nell'anno 2023 l'avvio dei lavori di un intervento di Cold Ironing coerentemente con quanto previsto nel Piano Nazionale del *Cold Ironing;*
- **waterfront e servizi croceristici e passeggeri**: nella nuova programmazione 2024-2026 sono previsti una serie di interventi per adeguare i servizi di accoglienza a terra, sviluppare terminal crociere nei porti di Crotone, Corigliano e di Vibo Valentia. Per il porti di Palmi, Crotone e Vibo Valentia sono previsti interventi di valorizzazione del waterfront nelle aree di interazione porto-città;

- **attività industriali nei porti**: il programma prevede interventi sulla filiera della cantieristica navale (bacino di carenaggio), ossia attività industriali ad alto valore aggiunto;
- **aumento selettivo della capacità portuale**: si prevede un aumento selettivo della capacità portuale nel segmento container e Ro-Ro nel porto di Gioia Tauro.

Coerentemente con le strategie e gli obiettivi relativi ai porti, declinati nel Documento di Economia e Finanza 2023, l'Ente nella sua programmazione già a far data dal 2015 ha avviato numerosi programmi trasversali indicati nei DEF 2021, 2022 e 2023.

Gli interventi in parte realizzati e in fase di realizzazione sono tesi al raggiungimento degli obiettivi e le strategie su richiamate.

Tutti gli interventi sono stati mirati ad aumentare la capacità portuale nel segmento dei container e a rafforzare il segmento Ro-Ro, perseguendo il conseguimento degli obiettivi strategici nazionali in modo da accogliere nella massima sicurezza navi da 20.000/24.000 TEUS, coerentemente alle tipologie di traffici da attrarre, (Gioia Tauro è l'unico porto italiano in grado di accogliere più navi di tali dimensioni), e per le nuove ro-ro e ro-pax

Il POT prevede inoltre, nella parte programmatica, anche la realizzazione di un bacino di carenaggio, **attività industriale** ad alto valore aggiunto per il porto CORE. Sono – infatti – sono stati completati i lavori di "Realizzazione della Banchina di Ponente lato Nord" che ospiterà in una prima fase il bacino di carenaggio nelle more della realizzazione della "Resecazione della banchina di ponente". Il progetto definitivo inerente alla resecazione è stato approvato dal CSLP con l'Adeguamento Tecnico Funzionale ed in conferenza dei servizi, avviata da questa AdSP e conclusa il 10 ottobre 2022, sono stati acquisiti tutti i pareri positivi da parte degli enti coinvolti.

Tra gli interventi sia in fase di realizzazione che di programmazione è prevista la **digitalizzazione della logistica dei porti**. È rilevante segnalare che il progetto in fase di completamento riguarda la realizzazione dell'infrastruttura a supporto della digitalizzazione. L'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"* è ritenuto strategico tanto che lo stesso e la sua implementazione è stato finanziato nel PON Sicurezza. Il progetto rimodulato, implementato ed esteso anche al porto di Vibo Valentia, è stato ridenominato*: "Gioia*

Sicura: Infrastrutture e servizi infotelematici per la Sicurezza integrata delle aree Logistiche a vocazione produttiva dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio". Tra i tanti obiettivi che verranno raggiunti con tale intervento si pone in evidenza l'efficientamento della catena logistica grazie all'interazione tra le varie piattaforme nazionali come lo Sportello Unico Doganale, il PMS e la Piattaforma Logistica Nazionale.

Tale programma è stato realizzato per i porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano ed esteso anche al porto di Vibo Valentia.

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.

Per ciascun ambito prioritario del DEF 2023, nei porti della AdSP il POT è stato declinato secondo i seguenti ambiti:

- ✓ 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;
- ✓ Efficientamento Energetico e ambientale;
- ✓ Attività Industriale;
- ✓ Waterfront e servizi croceristici e passeggeri.

Gli interventi e le infrastrutture previste nel POT 2024-2026, coerentemente con la strategia attuata dall'Ente hanno come obiettivo la qualità e la sostenibilità degli stessi. Gli interventi di potenziamento delle strutture esistenti, la manutenzione il recupero e la messa a norma del patrimonio demaniale e le nuove infrastrutture che saranno la spina dorsale capaci di integrare e sviluppare il continuo cambiamento dei nodi che sono la base dello sviluppo logistico del Paese.

Gli interventi principali previsti nel POT 2024-2026 e nel programma Triennale delle Opere Pubbliche riguardano

La manutenzione del patrimonio pubblico demaniale

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

Manutenzione straordinaria degli impianti tecnologici e loro efficientamento energetico;

Manutenzione degli immobili del demanio pubblico.

La capacità portuale e l'accessibilità marittima nei porti di Gioia Tauro

Lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante tratti A-B-C;

Resecazione banchine di ponente tratti G-H-I;

Ristrutturazione banchine Ro-Ro tratto "E" e realizzazione banchinamento a tergo del II Ro-Ro.

Crotone

Riqualificazione molo foraneo e l'intervento di dragaggio imboccatura portuale.

Corigliano Calabro

Rifacimento delle banchine portuali e degli arredi portuali;

Riqualificazione banchina pescatori – II lotto.

Palmi

Completamento e riqualificazione delle infrastrutture presenti del Porto di Taureana di Palmi (Box banchina di riva, immobili, piazzali e banchine)

Vibo Valentia

Demolizione immobile ex CIVA e riqualificazione area in piazzali.

Per tutti i Porti:

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

Manutenzione straordinaria degli impianti tecnologici ed efficientamento energetico.

Digitalizzazione della logistica e dei porti

Adempimenti gestionali, potenziamento e aggiornamento sistemi in materia di security portuale – Estensione del software del PCS.

2. I PORTI DELL'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO.

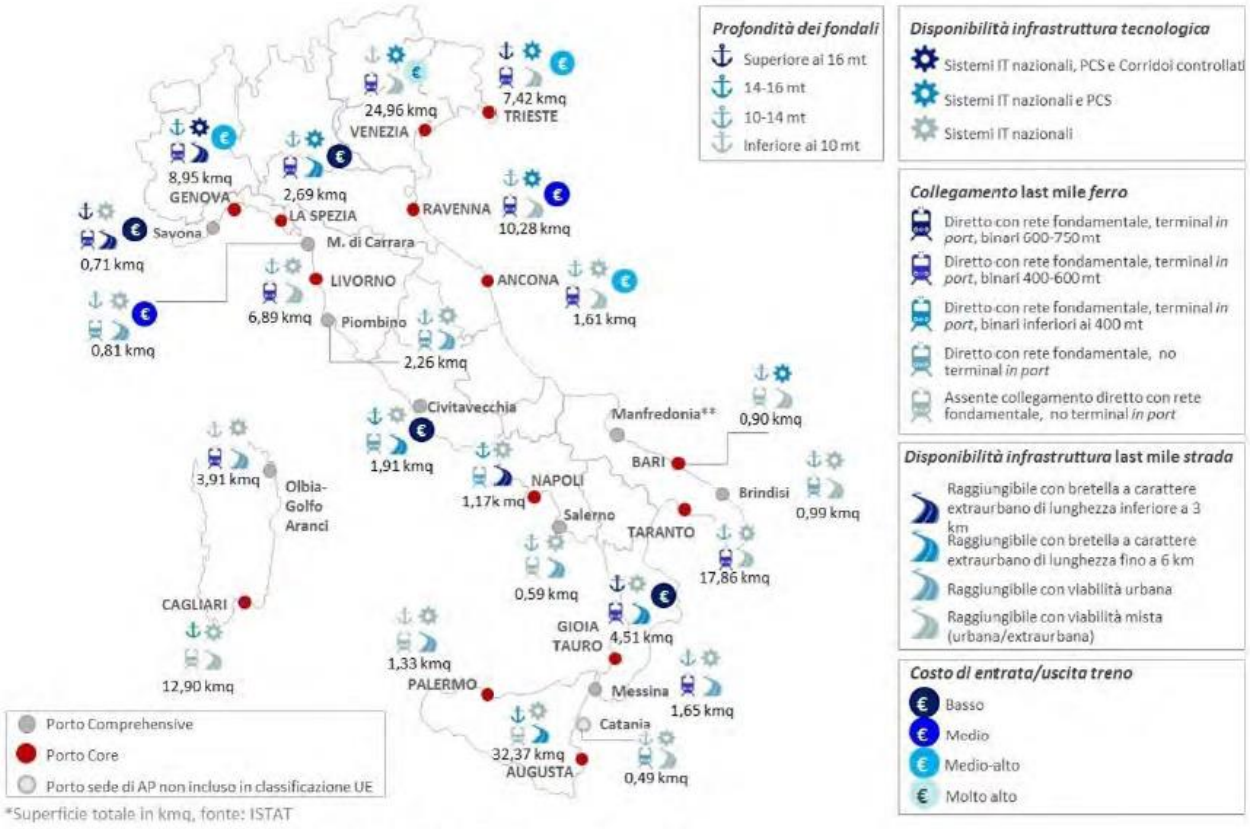
2.1 PORTO DI GIOIA TAURO

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. Il porto CORE dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio 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).



(Figura 3) - Offerta infrastrutturale della portualità italiana

L’offerta infrastrutturale del porto di Gioia Tauro è la più performante rispetto agli altri porti italiani (Figura 3) essendo l’unico porto a poter garantire disponibilità di Fondali superiori a 16 m, Sistemi IT nazionali – PCS, Diretto con rete fondamentale - terminal port - binari da 750 m, raggiungibilità con bretella a carattere extraurbano di lunghezza inferiore a 6 km, basso costo di entrata/uscita dei treni.

Il porto è collegato mediante la tangenziale Nord sia alla Statale 18 che dall’Autostrada A2, che è parte integrante della rete TEN-T e ricopre un ruolo di primaria importanza per il collegamento dell'area di Gioia Tauro con il resto d'Italia collegata, attraverso un sistema di strade a pettine raccordate ai 5 svincoli esistenti, con i più importanti poli della Calabria: la città metropolitana di Reggio Calabria, il porto di Vibo Valentia e il comprensorio di Lamezia Terme, anche se 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 i volumi di traffico traguardati 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 anche *Hub di smistamento della gomma* (cassi mobili, rimorchi) trovandosi al centro di un cerchio di raggio di 350 km.

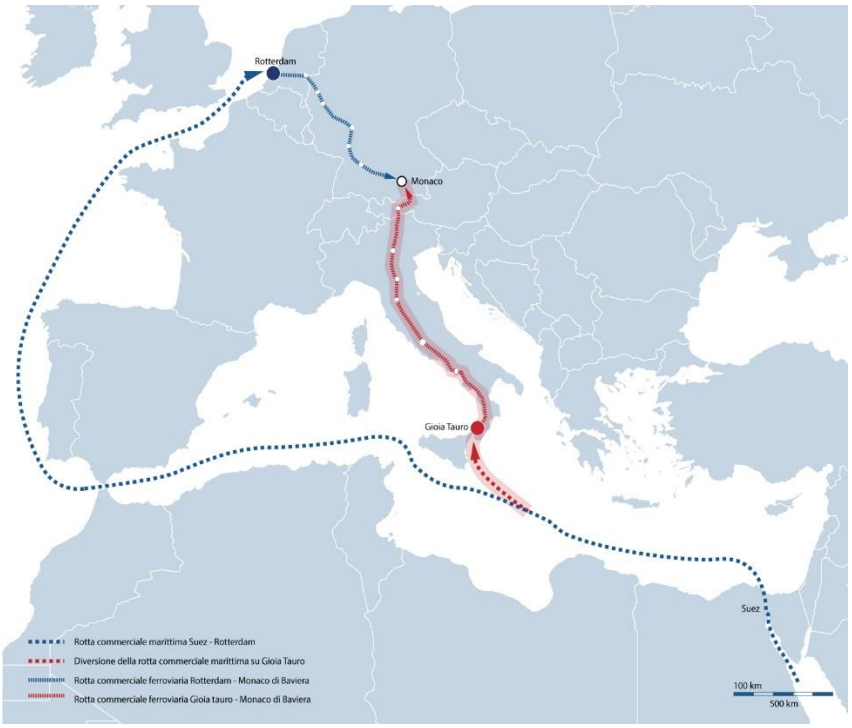
Ad agosto 2023 la movimentazione di TEUS su gomma è stata pari a 91.236 con un incremento rispetto allo stesso periodo agosto 2022, in cui sono stati movimentati 66.243 TEUS, del 38%
Il numero di mezzi pesanti che si muovono mensilmente per il trasporto su gomma sono 4.188 di cui 4052 per containers e 136 per il trasporto di autovetture.

Il porto di Gioia Tauro è servito dalla linea ferroviaria 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 l'1,1% e l'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 centro Europa



Rete TEN-T Corridoi Ferroviari

Grazie agli interventi già realizzati, il porto di Gioia Tauro è connesso ai principali terminal italiani. Ciò ha consentito di porre in atto un sistema che consente di sviluppare servizi intermodali rapidi, economici ed affidabili

Oggi, grazie alla realizzazione del Nuovo terminal intermodale, costituito complessivamente da 6 binari con aste lunghe 750 m e in linea con gli standard europei, partono giornalmente nove coppie (A/R) di treni al giorno, che collegano il porto di Gioia Tauro con gli hub intermodali di Bari, Nola, Padova e Bologna. I risultati ottenuti sono numeri importanti, che hanno registrato, tra gennaio/agosto, il transito in porto di 423 treni, con una previsione di 900 convogli in un anno. Ciò contribuirà alla riduzione dell'impatto ambientale sulle attività portuali attraverso la riduzione dell'inquinamento atmosferico, la riduzione dell'inquinamento acustico e delle emissioni di CO2.

In particolare, fino ad agosto 2023 sono arrivate via treno 26.201 autovetture, con un incremento del 144% rispetto all'anno 2022. Sono inoltre state trasferite via treno verso il nord Italia 2.182 autovetture.

Il numero di TEUS movimentati tramite ferrovia nel periodo gennaio-agosto 2023 è stato di 4.802.

La catena logistica presente nel porto di Gioia Tauro, rappresentata graficamente dalla figura 4, avviene mediante il trasporto intermodale delle merci, senza movimentazione separata combinando vari modi di trasporto1: stradale, ferroviario, per vie navigabili o aereo. Poiché non si esegue una movimentazione separata grazie all'uso di un'unica unità di carico, il trasporto intermodale delle merci, garantita dai vari servizi presenti nel porto, ha costi di movimentazione inferiori rispetto al trasporto multimodale.

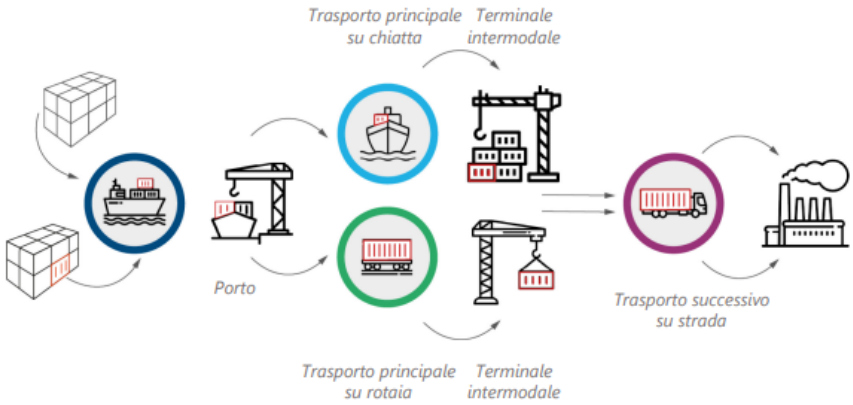
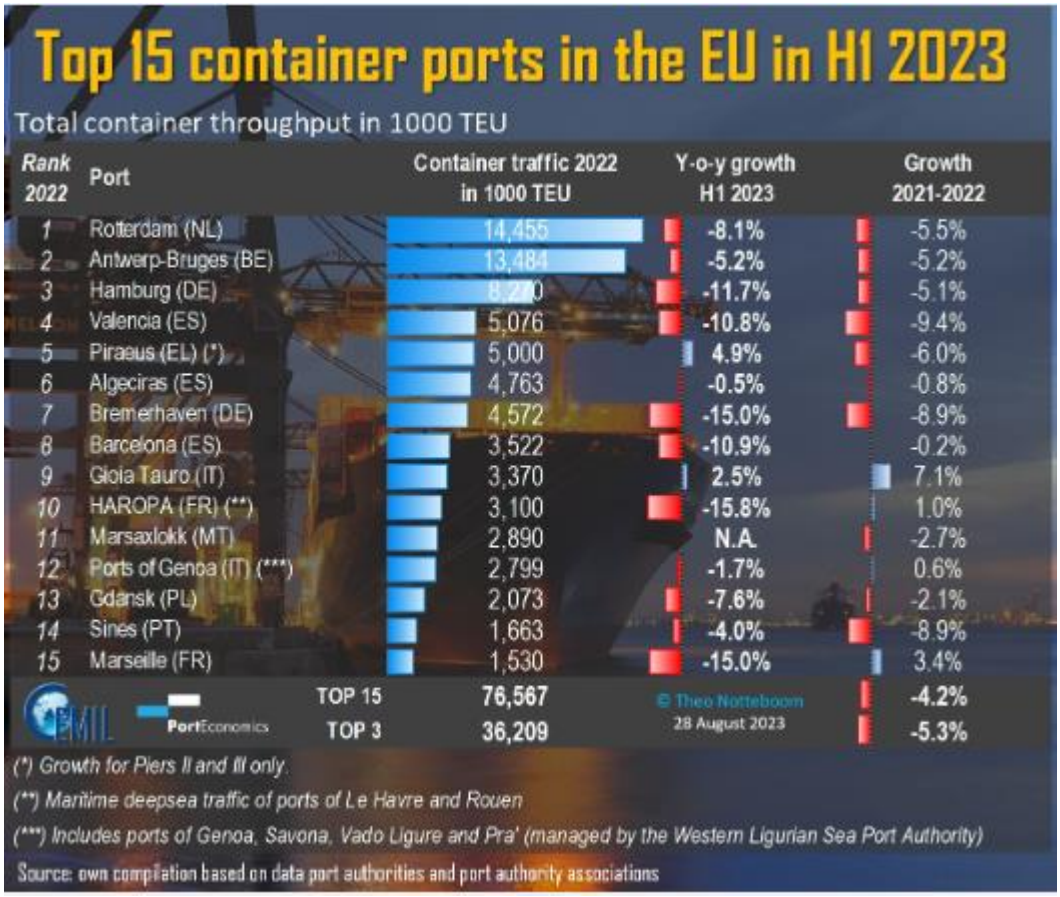


Figura 4 catena logistica

Nel 2023 il porto di Gioia Tauro insieme al porto del Pireo sono gli unici porti europei che hanno aumentato il traffico container.



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.

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 od in fase di realizzazione nell'area del Grande Maghreb, nonostante la crisi economico-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.

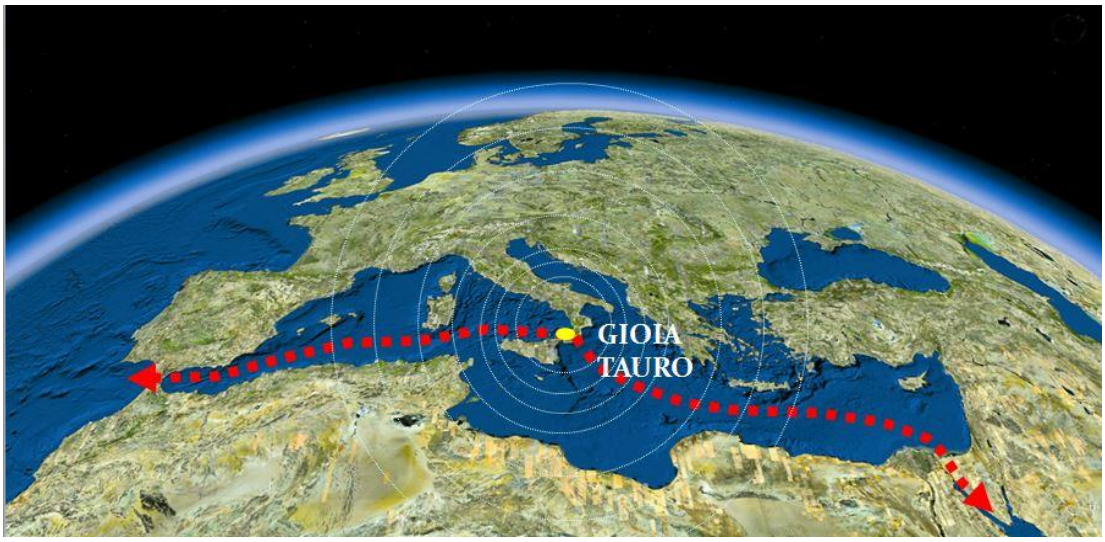
I mancati investimenti della società terminalistica Contship sullo scalo calabrese ha portato ad una progressiva riduzione della capacità di movimentazione dei TEUS.

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 TEUS secondo la previsione del piano industriale proposto dal Terminalista, che porterà lo scalo Gioiese a movimentare più di 4.000.000 di TEUS. Infatti, nell’anno 2020 il porto di Gioia Tauro ha incrementato i traffici in ambito del transhipment del 26,6% rispetto all’anno 2019, che aveva chiuso con un + 8% rispetto al 2018. Tale trend è stato confermato anche nel 2023 con un incremento del transhipment che si aggira ad agosto 2023 a circa + 8%.

L’AdSP potrà, quindi, rafforzare sia interscambi nel Mediterraneo che nel mondo diventando uno dei primi attori nel Transhipment.

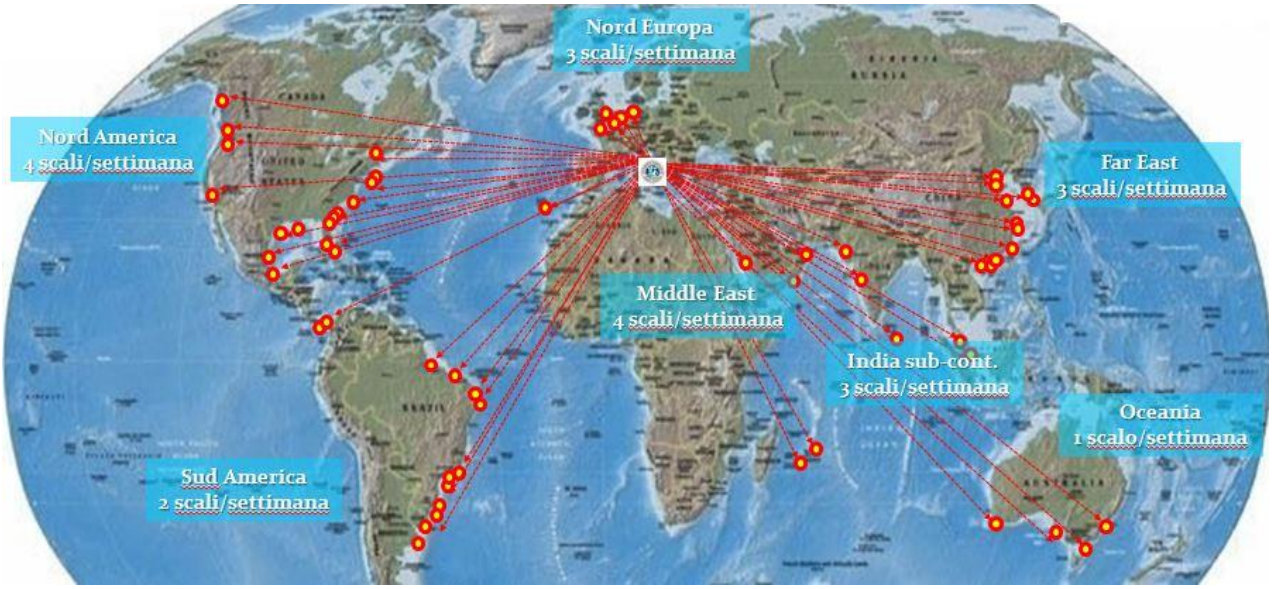
Il Porto di Gioia Tauro, porta di ingresso delle merci che navigano sulle navi di ultima generazione, grazie alle sue infrastrutture portuali e al suo know-how, è in grado di porsi

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 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 nel settore della movimentazione dei TEUS, 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 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, del 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 ormai decisamente orientato verso la liberalizzazione del mercato ferroviario, i terminal si propongono quali “indipendent 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 sudeuropei.

Le grandi superfici retroportuali presenti nell’ambito portuale di Gioia Tauro consentono l’insediamento 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).

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	**5.956 m**
- Per transhipment containers banchina di levante	3.391 m
- Per transhipment e automobili ro-ro banchina nord	144 m
- Per transhipment automobili banchina nord	240 m
- Banchina Nord (TREVI)	430 m
- Banchina di ponente lato Nord	380 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 - superpostpanamax - Gottwald	 3 19 3
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
Aree terminal ferroviari - Terminal intermodale container - Terminal intermodale interporto	 70.000,00 mq 210.000,00 mq

Terminal ferroviario area container	30.000,00mq
- Terminal ferroviario area terminal auto	3.300,00 mq
Aste ferroviarie	
- 3 aste ferroviarie area Terminal intermodale container	ciascuna da 750 m
- 3 aste ferroviarie area Terminal intermodale interporto	ciascuna da 750 m
- 6 aste ferroviarie area a nord Terminal container	ciascuna da 550 m
- 1 raccordo ferroviario Terminal auto	unica asta da 250 m
- 2 raccordi interporto area porto e asta di manovra	2.000 m
Area logistica industriale	
- Area ex Enel	500.000,00 mq
- Area ex Isotta Fraschini	400.000,00 mq
- Area interporto	280.000,00 mq

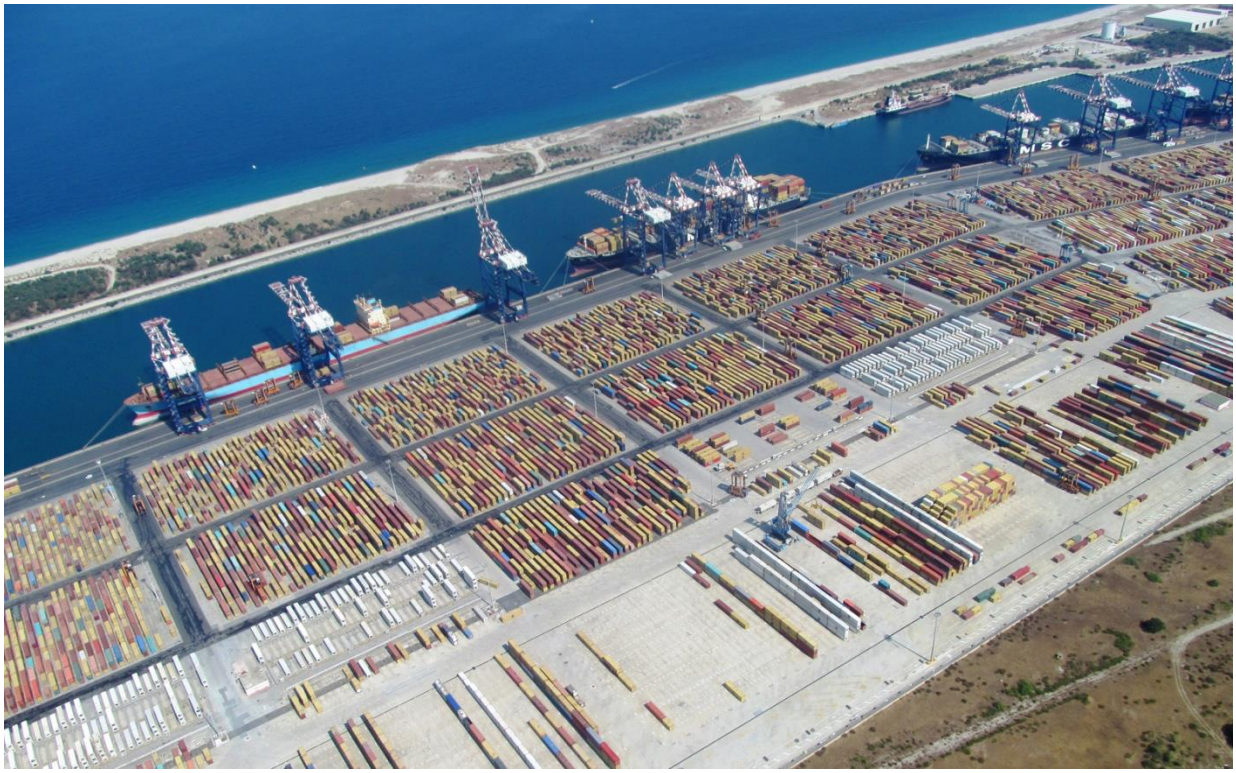
Concessioni

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 22 *Gantry Crane* (gru di banchina su rotaie), di cui n. 3 del tipo postpanamax e n. 19 del tipo *superpostpanamax*, n. 2 Gru mobile del tipo Gottwald-e un congruo numero di mezzi minori.

Per la movimentazione sul piazzale il terminal attualmente è dotato di n. 144 Straddle Carriers, di n. 5 Multitrailer, di n. 4 Reach Stackers e di n. 9 Front Stackers.



L'area adiacente il bacino di evoluzione nord ospita il **Terminal Auto, in concessione ad AutoMar S.p.A.** con una superficie di piazzali per la movimentazione, stoccaggio e distribuzione di veicoli ed annesse 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 sono presenti aziende minori che operano nel campo della logistica.

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 h24 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 e Battellieri dei Porti di Reggio Calabria e Gioia Tauro

2.2 Porto di Crotone

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

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 acqueo di circa 1.105.000 mq. con fondali dai sei a dodici metri. È 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.

La notevole ampiezza dell'avamporto assicura rifugio, in caso di maltempo, e consente un atterraggio rapido e diretto, nonché di evoluire 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).

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).

2.4 Porto di Vibo Valentia

Le origini del Porto di Vibo Valentia si fanno risalire ad Ercole, che nei pressi dell'attuale porto costruì un grande scalo.

Notizie più precise si hanno dal IV secolo A.C., quando, Agatocle, tiranno di Siracusa, fece costruire il porto di Ipponion, città che sotto la denominazione Romana fu colonia fiorente col nome di Vibo Valentia.

Il porto di Vibo Valentia fu importante sotto la dominazione Romana tra il 631 ed il 192 A.C., sia per i traffici commerciali che per gli avvenimenti bellici che da esso presero inizio.

Distrutto nel corso dei secoli, Carlo D'Angiò lo fece ricostruire intorno al 1304. Ancora distrutto, solo nel 1839 il Governo delle Due Sicilie fece redigere un progetto per il porto attuale.

Solo nel 1862 il Governo italiano dispose nuovi studi e lavori che furono condotti tra il 1864 ed il 1876, al fine di costruire una prima "diga isolata con pietre perdute". Tra il 1876 ed il 1882 furono eseguiti altri lavori, per proteggere il porto dall'insabbiamento: si chiuse la bocca di ponente, si deviò il torrente S. Venere fuori dal porto e si sopraelevò il muro di difesa.

Successivamente, con DM 26.1.1904, venne nominata la Commissione per il Piano Regolatore dei Porti che dopo un attento studio del "regime idraulico del golfo di S. Eufemia" concluse "*che le opere da proporre devono mirare*

a) a raggiungere con la nuova testata del molo di difesa fondali più alti, situandola dove non riesca facile ai materiali di girarla;

b) ad assegnare all'opera tale andamento da opporre un vero argine all'invasione dei materiali, almeno per un periodo sufficientemente lungo.

La Commissione allegò alla sua relazione un Piano Regolatore del Porto, che, successivamente, approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici in modo definitivo, nella seduta del 15.2.1907, con voto 1374, venne realizzato in diversi lotti.

Più di recente nel 1978, su incarico del Comune di Vibo Valentia, l'Ing. Mario Bisogni redasse il nuovo Piano Regolatore del Porto che fu approvato dalla Camera di Commercio di Catanzaro con deliberazione n. 24 del 17.2.1978, dal Genio Civile OO. MM. di Reggio Calabria con nota n. 444 del 21.2.1978, dalla Capitaneria di Porto di Vibo Marina con nota del 2.3.1978, dall'ANAS con nota n. 3516 del 2.3.1978, dalle FF. SS. con nota n. 5676 del 3.3.1978, dal Consiglio Superiore dei LL.PP. con voto n. 109 del 15.3.1978, dal Consiglio Comunale con delibera n. 36 del 29.4.1978 e, definitivamente, dal Ministro dei LL.PP. con Decreto n. 1292 Div. 2ª del 5.5.1982.

Il porto di Vibo Marina, che prende nome dalla frazione del Comune di Vibo Valentia in cui è localizzato, è anche noto come Porto di Santa Venere, ed è situato in Calabria, lungo il litorale tirrenico nel Golfo di S. Eufemia ed è composto da

1. un molo di sopraflutto di m. 1167;
2. un molo di sottoflutto di m. 550 di cui 520 banchinati.

Il molo sopraflutto è costituito da vari segmenti:

- i primi dalla radice, denominati (*banchine*) Pola, Tripoli e Bengasi sono riservati alle operazioni commerciali;
- gli ultimi due verso il largo, denominati calata Papandrea e calata Buccarelli, sono riservati alle operazioni di scarico delle petroliere.

Il molo sottoflutto è costituito da due segmenti banchinati all'interno del porto; il primo denominato Gen. Malta, attualmente adibito all'attracco dei mezzi militari e l'altro denominato molo Cortese.

Il tratto di costa interessata dall'insediamento portuale è compreso tra capo Cozzo e il Promontorio di Pizzo.

Ai sensi dell'art. 4 della legge 84/94 è classificato nella II categoria – I classe.

Il retroterra prossimo alla struttura portuale è attraversato dalle due più importanti arterie di comunicazione nazionali, l'autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria e la rete ferroviaria, tratta Battipaglia - Reggio Calabria.

L'impianto portuale è costituito da un bacino interno avente un'estensione di circa 315.000 mq, racchiuso

- ad Ovest dalle banchine Pola, Tripoli e Bengasi;
- ad Est dal molo di sottoflutto di 460 m di lunghezza costituito dalle banchine Malta e Cortese, a cui si accede da un avamporto di circa 84.000 mq protetto dal molo foraneo della lunghezza complessiva di 1167 m;
- da Ovest verso Est, partendo dalla banchina Bengasi, da due bracci, entrambi banchinati, denominati Papandrea e Buccarelli.

La fascia di riva interna al bacino portuale in fregio alle Vie Emilia e C. Colombo non è dotata di banchine, ad esclusione del tratto di 80 m della banchina Fiume, delle strutture della stazione navale della Guardia di Finanza e di alcune opere private realizzate sull'arenile per permettere la ricezione di piccoli natanti da diporto.

Le banchine sono realizzate con pile di massi in conglomerato cementizio con fondali operativi variabili tra (-7) m e (-9) m. Di recente, la banchina Fiume è stata ampliata con un impalcato a giorno su pali con una sottostante scogliera antiriflettente in massi naturali avente un'estensione complessiva di circa 90 metri.

Il molo foraneo del bacino realizzato con la base posta a 25 m di profondità è soggetto ad interrimento aggirato dal trasporto solido litoraneo diretto verso Nord, come facilmente si può constatare dall'osservazione del profilo di spiaggia a Nord ed a Sud dell'opera portuale.

Il mancato dragaggio negli anni ha determinato l'innalzamento dei fondali, in misure variabili da banchina a banchina.

Per ragione di sicurezza la locale Capitaneria di Porto aggiorna continuamente i valori di profondità in banchina che, allo stato attuale, hanno le seguenti caratteristiche:

- Banchina Fiume di m. 83, profondità m. 5.00;
- Banchina Pola di m. 100, profondità da m. 5.00 a m. 3.22;
- Banchina Tripoli di m. 83, profondità da m. 3.22 a m. 2.50;
- Banchina Bengasi di m. 354 (su linea spezzata per m. 269 - 49 - 36), profondità da m. 2.50 a m. 7.50 ultimo tratto 2.00 m;
- Calata Papandrea di m. 258, profondità da m. 1.50 a m. 4.5 per attracchi distanziati dalla banchina di 3 - 4 metri;
- Calata Buccarelli di m. 238, profondità da 0 a 6 m.;
- Molo Generale Malta di m. 275, profondità da m. 0.00 (alla radice) a m. 8.00 (in testata);
- Molo Cortese di m. 237 profondità m. 8.00.

Ad opera del Consorzio per lo Sviluppo Industriale è stato realizzato un sistema di scarico acque reflue – carico acqua potabile ed industriale con due sistemi di collettori rispettivamente

1. per la raccolta dei liquami degli utenti del porto di Vibo Marina (sulla banchina sono stati realizzati due punti di scarico adatti per le navi con convogliamento sino alla rete fognaria consortile nell'agglomerato Porto Salvo);
2. per il carico acqua industriale e potabile, che avviene attraverso stazioni di servizio poste lungo le banchine.

2.5 Porto di Taureana 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 a sud dal porto di Gioia Tauro.

Il Porto, classificato nella 1^ categoria quale porto rifugio, ai sensi del R.D. 02/04/1892 n° 868, e nella 2^ categoria – IV classe con funzioni di rada commerciale, ricade nell'ambito del foglio 11, particelle 369-345. La superficie occupata è costituita da un'area demaniale marittima di circa 86.750 mq e da uno specchio acqueo di circa 40.000 mq.

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 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 avamporto 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.

Il porto è 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 nelle varie programmazioni 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 portacontenitori (c.d. navi madri).

Il piazzale retrostante alla 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.

È stato, 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'AdSP MTMI ha competenza anche sui porti calabresi di Crotone, Corigliano, Vibo Valentia e Palmi, con alle spalle 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 ex 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'AdSP MTMI ha previsto, con i lavori in fase di esecuzione e nel presente documento di programmazione (POT 2024 - 2026), una serie di interventi finalizzati al rafforzamento dei servizi presenti nei porti di competenza.

Infatti, uno degli obiettivi del DEF 2023, già richiamati nel DEF 2021, per supportare l'internazionalizzazione e dotarsi di una strategia mediterranea, sono gli investimenti sulla logistica marittima e il rafforzamento delle Zone Economiche Speciali. Pertanto, sono state previste nel Piano le seguenti azioni:

- rafforzamento dei porti di questa AdSP quale motore per le Zone Economiche Speciali (ZES) al fine di attrarre investimenti diretti esteri, rafforzare le esportazioni e migliorare

la dotazione infrastrutturale dei poli logistici del Mezzogiorno, attraverso la piena entrata a regime delle Zone Economiche Speciali (ZES);

- Piano Export Sud Sostegno al sistema portuale, al fine di trasformare le aziende meridionali potenzialmente esportatrici in esportatori abituali e incrementare la quota di export riferita al Mezzogiorno sul totale nazionale (secondo indagini campionarie condotte dall'ICE sulla I annualità - 2017-2018 - del "Piano Export Sud II", il 61% delle imprese partecipanti ha registrato un incremento del fatturato, in media pari al 12,6%);
- sostegno al sistema portuale al fine di aumentare la competitività e l'attrattività sia commerciale che turistica dei porti del Sud Italia;
- la Difesa per un Sud frontiera e ponte del Mediterraneo al fine di creare opportunità occupazionali e miglioramento delle infrastrutture esistenti della Difesa per rispondere a nuove esigenze operative, in un'ottica di sviluppo sostenibile.

Purtroppo per varie problematiche emerse durante il corso dell'anno gli interventi previsti nel PNRR sui colli di bottiglia della rete ferroviaria e nelle area ex enel ricadente all'interno della circoscrizione portuale ma divenute di competenza CORAP nell'anno 2023 non saranno realizzate.

4. IL PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2024 – 2026

Il Piano Operativo Triennale 2024-2026 dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio si riferisce alle attività previste in ciascuno degli scali della circoscrizione portuale. 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 robusto sia da parte dell'Ente che da parte della Regione Calabria nonché del governo nazionale.

Il nuovo Piano Operativo viene redatto tenendo in considerazione le strategie del PSNPL e dell'allegato al DEF 2023.

Il completamento di alcune opere strategiche avviate nel 2021, l'inizio dei lavori nell'anno 2023 dell'opera finanziata con Decreto n. 13 del 2 .08.2021 *"Approvazione del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano di ripresa e resilienza (PNRR)",* la cui procedura di affidamento dei lavori è stata completata nell'anno 2022, e le nuove opere programmate, tutte realizzate nel rispetto del principio del *Do Not Significant Harm* (DNSH), tenderanno a consolidare le infrastrutture dell'Ente anche in ambito ambientale. Ciò garantirà una nuova potenzialità in grado di assorbire la crescita dei traffici in un orizzonte temporale di medio termine senza generare inquinamento ambientale e anzi producendo un abbattimento di CO2 e di rumore.

La programmazione è stata finalizzata e orientata verso la realizzazione di infrastrutture più sostenibili e resilienti che stanno già caratterizzando il settore marittimo portuale. Ciò ha determinato scelte strategiche indirizzate a sviluppare scelte di tipo ambientali ed energetici al fine mantenere la competitività dello scalo gioiese.

Alcuni nuovi interventi da avviare nel 2024 riguardano:

- L'elettrificazione della banchina di Levate - I Lotto
- la manutenzione e qualificazione del patrimonio esistente coerentemente con le strategie del DEF 2024;
- il consolidamento di molte infrastrutture portuali dei porti decentrati finanziati con fondi FSC.

In particolare, la nuova e rafforzata crescita seguita alla crisi generale che ha attraversato nei decorsi anni il porto di **Gioia Tauro**, deve essere consolidata programmando, per il triennio 2024-2026,

- ✓ attività che risultino innovative e portatrici di ricadute occupazionali attraverso la diversificazione delle attività lavorative oggi presenti nel porto;
- ✓ il potenziamento delle infrastrutture per migliorare l'accessibilità marittima, finalizzata ad accogliere naviglio di dimensioni coerenti con le tipologie dei traffici che caratterizzano il porto (portacontainer da 20.000-24.000 TEU e le nuove Ro-Ro e Ro-Pax).

Inoltre, nel DEF viene chiaramente richiamata la necessità di garantire, nel settore marittimo-portuale, la continuità rispetto agli strumenti adottati e messi in esercizio negli anni precedenti a livello nazionale.
Coerentemente con gli obiettivi e le strategie relativi ai porti declinate nel Documento di Economia e Finanza 2023, l'Ente nella sua programmazione già a far data dal 2015 ha avviato molti programmi trasversali indicati nel DEF 2023.

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 portacontainer.

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 occupazionali.

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 dell'aumento delle navi che vi transiteranno a seguito del raddoppio del canale di Suez.

In ragione di questo, il bacino di carenaggio riveste 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 nonché i servizi presenti nel porto di Gioia Tauro.

I Piani Operativi Triennali sviluppati per i porti di **Crotone, Corigliano e Vibo Valentia** per il triennio 2024-2026 si collocano all'interno dell'avviato processo di definizione degli Adeguamenti Tecnici Funzionali (ATF). Gli interventi mirano a migliorarne la funzionalità e coprono un orizzonte temporale che può essere visto come un momento di transizione verso la nuova pianificazione e la complessiva strategia di sviluppo dei suddetti porti. Alcune opere da avviare nell'anno 2023, opere previste nel POT 2022-2024, sono state cofinanziate per il porto di **Crotone** dalla Regione Calabria con il Fondo di Sviluppo e Coesione a seguito di accordo tra Regione e AdSP MTMI.

Gli interventi previsti nel Piano Operativo Triennale sviluppato per il porto di **Taureana di Palmi** si collocano all'interno della manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente. Le opere da avviare nell'anno 2023 per quel porto, programmati nel POT 2022-2024, tengono conto della necessità di riqualificare le struttura, contribuendo quindi ad aumentare la dotazione dei servizi all'interno del porto e a migliorare il relativo water front. L'opera di maggiore rilievo è stata cofinanziata dalla Regione Calabria con il Fondo di Sviluppo e Coesione a seguito dell'accordo tra Regione e AdSP MTMI.

POT 2024 - 2026 Interventi Programmati sul triennio nel porto di Gioia Tauro				
Port Required				
Capacità di banchina				
Interventi	**Importo totale**	**Previsione di spesa**		
		Anno 2024	**Anno 2025**	**Anno 2026 e oltre**
1 - Lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante tratti A-B-C	**50,00**	**0,50**	**2,00**	**47,50**
Port Required				
Capacità di piazzale				
Interventi	**Importo totale**	**Previsione di spesa**		
		Anno 2024	**Anno 2025**	**Anno 2026 e oltre**
2 - Lavori di manutenzione straordinaria lungo la banchina altifondali - Consolidamento tra il raccordo della banchina e il piazzale retrostante	**3,00**	**3,00**	**0,00**	**0,00**
Port Related				
Intermodalità e logistica				
Interventi	**Importo totale**	**Previsione di spesa**		
		Anno 2024	**Anno 2025**	**Anno 2026 e oltre**
3 - Manutenzione viabilità stradale e segnaletica area uffici amministrativi	**0,30**	**0,30**	**0,00**	**0,00**
4 - "Manutenzione straordinaria immobile da destinare ad uffici ADSP presente nell'area limitrofa al bacino di evoluzione lato Sud"	**3,00**	**0,30**	**1,00**	**1,70**
Sicurezza e governance				
Security portuale, controlli sanitari, controlli doganali				
Interventi	**Importo totale**	**Articolazione annua della spesa**		
		Anno 2024	**Anno 2025**	**Anno 2026 e oltre**
5 - Interventi di manutenzione Straordinaria - ristrutturazione gate - pesa - impianti elettrici e tecnologici	**1,50**	**0,40**	**1,10**	**0,00**
6 - Realizzazione immobile per servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa - II lotto	**0,50**	**0,50**	**0,00**	**0,00**
7 - Riqualificazione ambientale aree interne porto e dell'arenile limitrofe area ex deposito costiero	**3,00**	**1,00**	**2,00**	**0,00**
Fabbisogno interventi programmati POT 2024 - 2026	**61,30**	**6,00**	**6,10**	**49,20**

POT 2024 - 2026 Interventi programmati nel porto di Crotone				
Port Required				
Capacità di banchina				
Interventi	**Importo totale**	***Previsione di spesa***		
		Anno 2024	***Anno 2025***	***Anno 2026 e oltre***
1 - Intervento di dragaggio imboccatura	***1,00***	***0,10***	***0,90***	***0,00***
2 -Riqualificazione molo foraneo	***2,00***	***0,40***	***1,60***	***0,00***
Port Required				
Capacità di piazzali				
Interventi	**Importo totale**	***Previsione di spesa***		
		Anno 2024	***Anno 2025***	***Anno 2026 e oltre***
3 - Completamento impianto antincendio banchina di Riva e porto vecchio	***0,80***	***0,80***	***0,00***	***0,00***
Fabbisogno interventi programmati POT 2024 - 2026	***3,80***	***1,30***	***2,50***	***0,00***

POT 2024 - 2026 Interventi programmati nel porto di Corigliano Calabro				
Port Required				
Capacità di banchina				
Interventi	***Importo totale***	***Previsione di spesa***		
		Anno 2024	***Anno 2025***	***Anno 2026 e oltre***
1- Riqualificazione banchina pescatori - Secondo lotto	***0,80***	***0,80***	***0,00***	***0,00***
Fabbisogno interventi programmati POT 2024 - 2026	***0,80***	***0,80***	***0,00***	***0,00***

POT 2024 - 2026 Interventi programmati nel porto di Vibo Valentia				
Port Required				
Capacità di piazzale				
Interventi	**Importo totale**	**Previsione di spesa**		
		Anno 2024	**Anno 2025**	**Anno 2026 e oltre**
1 - Demolizione immobile ex CIVA e riqualificazione area in piazzali	**1,50**	**0,30**	**1,20**	**0,00**
Fabbisogno interventi programmati POT 2024 - 2026	**1,50**	**0,30**	**1,20**	**0,00**

POT 2024-2026 Interventi programmati nel porto di Palmi				
Port Required				
Capacità di banchina_piazzale				
Interventi	**Importo totale**	**Previsione di spesa**		
		Anno 2024	**Anno 2025**	**Anno 2026 e oltre**
1 - Completamento e riqualificazione delle infrastrutture presenti del Porto di Taureana di Palmi (Box banchina di riva, immobili, piazzali e banchine)	**1,00**	**0,50**	**0,50**	**0,00**
Fabbisogno interventi programmati POT 2024-2026	**1,00**	**0,50**	**0,50**	**0,00**

IL DIRIGENTE DELL'AREA TECNICA
Ing. Maria Carmela De Maria

IL PRESIDENTE
A.I. (CP) Andrea Agostinelli