



Autorità di Sistema Portuale
dei Mari Tirreno Meridionale
e Ionio



Gioia Tauro



Corigliano



Crotonè



Palmi



Vibo Valentia

Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio

RELAZIONE ANNUALE SULL'ATTIVITÀ SVOLTA NEL CORSO DELL'ANNO 2024

(art. 8, co. 4, art. 9, co. 5, lett. e) e art. 16, co. 2, legge 28 gennaio 1994, n. 84, così come modificata dal D.Lgs 169/2016 e ss.mm.ii.)

AdSP – MTMI



Sommario

PREMESSA	4
1 ASPETTI ORGANIZZATIVI	5
1.1 Notizie di carattere generale con particolare riferimento agli obiettivi individuati dalla Direttiva del Ministro del 20 febbraio 2024, n. 43.	5
1.2 Compilazione della tabella allegata relativa al personale	10
1.3 Articolazione della struttura organizzativa, con particolare riferimento al regolamento che disciplina gli organi e gli uffici.	10
2 ATTIVITÀ OPERATIVA, PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO	11
2.1 Indicazione della data di approvazione del Piano Operativo Triennale vigente e della revisione annuale con notizie sullo stato di attuazione.	11
2.2 Analisi dei dati relativi al traffico di merci e passeggeri e compilazione della tabella allegata per ciascun scalo di competenza più una tabella compilata con i totali; tale tabella dovrà riportare anche il calcolo della variazione percentuale rispetto all'anno precedente.	21
2.3 Indicazione della percentuale relativa alle spese per il personale rispetto alle Entrate correnti.	21
2.4 Indicazione della percentuale relativa alla spesa per la contrattazione di secondo livello rispetto alla spesa per il personale, nonché del costo unitario della stessa e ogni altra voce di costo attinente al personale.	21
2.5 Compilazione della scheda allegata relativa all'indicazione della percentuale relativa alla spesa, in conto competenza e in conto residui, per l'avanzamento delle opere infrastrutturali rispetto alle Uscite in conto capitale, in conto competenza e in conto residui.	21
3 ATTIVITÀ SVOLTE IN AMBITO PORTUALE	21
3.1 Servizi di interesse generale.	21
3.1.1 Esito delle verifiche sulle competenze in materia di servizi di interesse generale di cui alla Circolare MIT prot. 10251 del 17.4.2018.	22
3.2 Articoli 16, 17 e 18 della Legge n. 84/94	23
3.2.1 Notizie di carattere generale sui procedimenti di rilascio delle autorizzazioni e concessioni svolti nell'anno.	23
3.2.2 Esiti dell'attività di verifica di cui al comma 10 dell'articolo 18 e dell'articolo 9 del d.i. n. 202/2022.	38
3.2.3 Esiti dell'attività di verifica di cui al comma 6 dell'articolo 16.	39
3.2.4 Notizie in merito all'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'articolo 17 comma 2 (data del rilascio, durata, regolamento per lo svolgimento del servizio) o alla costituzione dell'agenzia di cui all'art. 17 comma 5.	39
3.2.5 Notizie in merito all'attività di formazione prevista dal comma 8 dell'articolo 17.	44
3.2.6 Notizie in merito all'applicazione del comma 15-bis dell'articolo 17.	45
3.3 Attività di cui all'articolo 68 cod. nav. e attività residuali.	45
3.3.1 Notizie di carattere generale con particolare riferimento alla regolamentazione della materia.	45
4 LAVORO PORTUALE	46
4.1 Approfondimento sul Piano organico del porto vigente, redatto ai sensi dell'art. 8, c. 3, lett. s-bis e 3-bis, con riferimento alle misure intraprese ai sensi dello stesso, piani di interventi adottati, nonché eventuali criticità e prospettive future del lavoro portuale.	46
4.2 Approfondimento sulla valutazione di congruità annuale degli organici delle imprese di cui all'art. 17, l. 84/94 ai sensi della Direttiva del Ministro del 5 agosto 2008, diffusa con la circolare n. 10445 del 24 settembre 2008.	47
4.3 Verifiche ed eventuali criticità emerse in relazione all'esercizio dei poteri di cui all'art. 24, c. 2-bis, sulla vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa.	50
5 MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLE OPERE PORTUALI - OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE	51
5.1 Interventi ricompresi nell'elenco annuale del programma triennale delle opere pubbliche dell'Ente: Stato di attuazione degli interventi programmati per il 2024, alla data del 31/12/2024, compilando l'unità scheda.	51

5.2	Opere di grande infrastrutturazione: quadro economico, elenco e stato di avanzamento (tecnico e finanziario) delle opere avviate, costi di realizzazione, con indicazione della relativa fonte di finanziamento, compilando l'unità scheda. Ogni opera dovrà corredata del relativo CUP identificativo.	58
5.3	Infrastrutture finalizzate alle "autostrade del mare", risultati finali e prospettive future.	59
5.4	Aggiornamenti in merito sull'attuazione delle azioni previste dal documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale.	60
6	FINANZIAMENTI COMUNITARI E/O REGIONALI	61
6.1	Notizie su finanziamenti o fondi europei e/o regionali relativi a opere infrastrutturali o a progetti utili allo sviluppo della portualità.	61
7	GESTIONE DEL DEMANIO	62
7.1	Notizie di carattere generale e compilazione della relativa tabella allegata.	62
7.2	Introiti per canoni, tempi di riscossione, ammontare canoni non riscossi e azioni di recupero per morosità.	63
7.3	Attività di controllo sul demanio marittimo.	63
7.4	Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione distinti per usi.	64
8	TASSE PORTUALI	64
8.1	Entrate per tasse distinte tra tassa d'ancoraggio, tassa portuale e altre tasse o addizionali con compilazione dell'allegata tabella, con un approfondimento sull'utilizzo dei parametri adottati ai sensi del DPR n. 107/2009.	64

PREMESSA

Il presente documento viene redatto ai sensi degli artt. 8, co. 4, art. 9, co. 5, lett. e) e art. 16, co. 2, legge 28 gennaio 1994, n. 84, così come modificata dal D.Lgs. 169/2016 e ss.mm.ii, seguendo le indicazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, trasmesse con note prott. n. 3278 del 20/3/2025 e 3573 del 27/3/2025.

La presente relazione è predisposta con esclusivo riferimento all'attività svolta dall'AdSP MTMI nell'anno 2024.

In particolare è fatto specifico riferimento agli aspetti organizzativi dell'ente (notizie relative al personale, ai concorsi svolti, conclusi e in corso di svolgimento); all'attività operativa, di pianificazione e di sviluppo del porto (notizie in merito al Piano operativo triennale e alla sua revisione annuale, aggiornamenti in merito all'attuazione delle azioni previste dal documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale); alle attività svolte in ambito portuale (notizie in merito al Piano organico porto e sue revisioni, su autorizzazioni e concessioni rilasciate nel 2024 ai sensi degli articoli 16, 17 e 18 della legge n. 84/94 e relative attività di verifica, tra cui quella prevista dal comma 8 dell'articolo 18, su attività di formazione dei lavoratori portuali, su applicazione comma 15bis dell'articolo 17, sull'affidamento dei servizi di interesse generale); agli interventi infrastrutturali, alla manutenzione ordinaria e straordinaria, alle opere di grande infrastrutturazione; alla gestione del demanio con particolare riferimento ai canoni, alla loro determinazione, riscossione e recupero.

La presente relazione fa riferimento alle attività svoltesi nell'anno 2024 nei Porti di Gioia Tauro, Crotona, Corigliano – Rossano, Vibo Valentia e Taureana di Palmi.

1 ASPETTI ORGANIZZATIVI

1.1 Notizie di carattere generale con particolare riferimento agli obiettivi individuati dalla Direttiva del Ministro del 20 febbraio 2024, n. 43.

Gli obiettivi di performance organizzativa dell’Autorità di Sistema Portuale MTMI sono stati sviluppati, per l’anno 2024, a partire da quelli assegnati dalla Direttiva ministeriale n. 43 del 20 febbraio 2024

OBIETTIVI ISTITUZIONALI GENERALI E STRATEGICI (MIT)

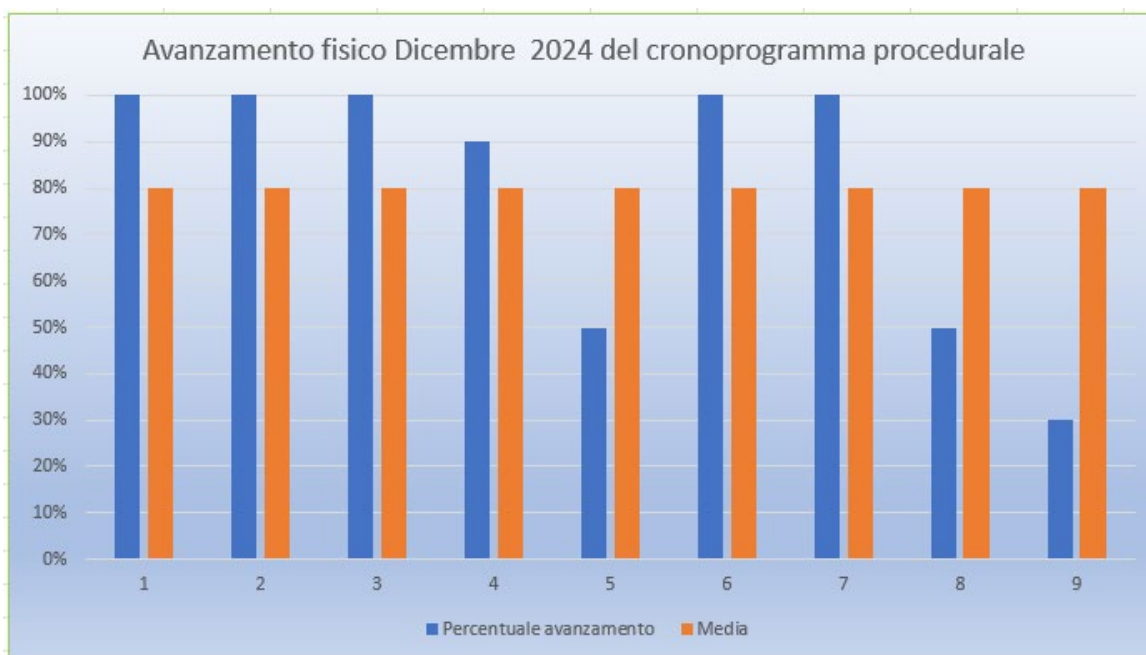
1. Accelerazione della spesa delle risorse in conto capitale relative all’esercizio finanziario 2024

a) Realizzazione del crono-programma approvato relativo all’avanzamento fisico/finanziario delle opere previste nel Programma triennale delle opere pubbliche - Annualità 2024

Gli investimenti inerenti alle opere pubbliche sono stati divisi tra le Aree Periferiche e l’Area Tecnica.

In particolare, per gli interventi previsti nell’annualità del Programma Triennale delle Opere Pubbliche di competenza dell’Area Tecnica si riporta l’attuazione del cronoprogramma approvato:

DESCRIZIONE INTERVENTO	N opera	Anno 2024
		Avanzamento fisico
PORTO DI GIOIA TAURO Lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante tratti A-B-C	1	100%
PORTO DI GIOIA TAURO Lavori di completamento del piazzale retrostante la banchina di ponente lato nardo e realizzazione bitte di tempesta – Porto di Gioia Tauro	2	100%
PORTO DI GIOIA TAURO Lavori di manutenzione straordinaria lungo la banchina alti fondali - Consolidamento tra il raccondo della banchina e il piazzale retrostante	3	100%
PORTO DI GIOIA TAURO Manutenzione straordinaria immobile da destinare ad uffici ADSP presente nell’area limitrofa al bacino di evoluzione lato Sud	4	90%
PORTO DI GIOIA TAURO Interventi di manutenzione Straordinaria - ristrutturazione gate - pesa - impianti elettrici e tecnologici	5	50%
PORTO DI GIOIA TAURO Realizzazione immobile per servizi essenziali all’attività di prevenzione sanitaria e lavorativa Il Lotto	6	100%
PORTO DI GIOIA TAURO Riqualficazione ambientale aree interne al porto e dell’arenile limitrofe area ex deposito Sensi	7	100%
PORTO DI GIOIA TAURO Manutenzione viabilità stradale e segnaletica area uffici amministrativi	8	50%
PORTO DI PALMI Completamento e riqualficazione delle infrastrutture presenti del Porto di Taureana di Palmi (Box banchina di riva, immobili, piazzali e banchine)	9	30%
Percentuale avanzamento fisico		0,80



b) Riduzione dei residui iscritti in conto capitale in riferimento agli interventi finanziati dal MIT

Quanto alla riduzione dei residui iscritti in conto capitale in riferimento agli interventi finanziati dal MIT, si rileva che gli interventi finanziati dal MIT sono:

- anno 2020: finanziamento di € 4.400.000,00 per i “Lavori di completamento del dragaggio del canale portuale”. Nel 2022 è stato speso l’importo di € 298.556,43 6.8, pertanto il residuo passivo nell’anno 2024 è pari a 4.101.443,57.
- anno 2022: € 2.300.000,00 per la “Realizzazione di una struttura polifunzionale di ispezione frontiera PCF- Punto PED/PDI”, giusto accordo procedimentale sottoscritto tra AdSP MTMI e il MIT in data 18.10.2022.
- anno 2022: € 255.450,61 per la “Manutenzione viabilità stradale e segnaletica area uffici amministrativi” giusta nota MIT n. 37038 in data 25.11.2022.

L’importo speso complessivamente nell’anno 2023 è stato pari a 1.398.686,54 pertanto il residuo passivo risulta pari a 1.156.764,07 (2.555.450,61-1.398.686,54).

Nell’anno 2024 l’importo speso sugli interventi finanziati dal MIT è pari a € 594.335,08 e i residui passivi risultano pari a € 5.258.207,64.

La riduzione dei residui passivi riferiti ad interventi finanziati dal MIT relativi all’esercizio finanziario 2024 è superiore al 10% previsto nell’obiettivo e, precisamente, è pari all’11,30%.

c) In attuazione interventi previsti dal Fondo Nazionale Complementare procedere con la cantierizzazione degli interventi aggiudicati secondo le tempistiche previste.

Per l’intervento finanziato con il Fondo Nazionale Complementare “Elettrificazione banchina Ro-Ro” CUP F51B21001870005, la pubblicazione del bando è avvenuta nel mese di dicembre 2022. L’inizio dei lavori è avvenuto il 18.03.2024 e sono in fase di esecuzione.

Si evidenzia, inoltre, che con decreto min. 101 del 2023 sono stati assegnati ulteriori somme, pari a

18.370.000,00, con il fondo Nazionale Complementare, per l'intervento inerente al "I lotto – Elettrificazione banchina di levante" con CUP F53F22000060001, il cui finanziamento è stato perfezionato in data 12.06.2023. La cantierizzazione dei lavori del lotto I "Elettrificazione banchina di Levante – Cold ironing" è avvenuta prima del termine fissato dal decreto ministeriale, infatti, i lavori sono stati consegnati il 13.09.2024 e l'inizio effettivo dei lavori è avvenuto il 18.09.2024 e sono tutt'ora in corso.

2. Prevenzione e repressione della corruzione nella Pubblica Amministrazione

L'Ente, per il tramite del settore competente "Pianificazione e Sviluppo" si è adoperato per consentire una maggiore trasparenza riferita ai Contratti Pubblici. In tal senso sul sito dell'Ente, nella sezione "Amministrazione Trasparente – Bandi di gara e contratti dal 01.01.2024- Informazione sulle singole procedure Atti e Documenti" sono stati previsti dei link di collegamento che indirizzano l'utente su una serie di notizie riguardanti ogni singolo appalto avviato e nello stesso tempo consentono ai visitatori di avere una conoscenza specifica e dettagliata di tutte le procedure. L'Ente ha operato per migliorare l'accessibilità a tutti gli atti di ogni singolo appalto. A titolo esemplificativo si riportano alcune immagini della funzionalità web realizzata

Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE | I PORTI | COMUNICAZIONE | DOCUMENTI | SERVIZI | PORT COMMUNITY SYSTEM | PMRR

Home/Bandi/Pubblicazione Tematica Appalti

Pubblicazione Tematica Appalti

CERCA

Pag. 1 | successiva | Pagine: 5

CIG	STATO	DATA DI PUBBLICAZIONE
B39F6243D3	In esecuzione	15 Ottobre 2024
DATA INIZIO LAVORI	DATA FINE LAVORI	ULTIMO AGGIORNAMENTO
15 Ottobre 2024		02 Gennaio 2025

VISUALIZZA

CIG	STATO	DATA DI PUBBLICAZIONE
B39F6243D3	In esecuzione	15 Ottobre 2024
DATA INIZIO LAVORI	DATA FINE LAVORI	ULTIMO AGGIORNAMENTO
15 Ottobre 2024		02 Gennaio 2025

VISUALIZZA

CIG	STATO	DATA DI PUBBLICAZIONE
B415C30160	In esecuzione	21 Ottobre 2024
DATA INIZIO LAVORI	DATA FINE LAVORI	ULTIMO AGGIORNAMENTO
09 Dicembre 2024	30 Gennaio 2025	02 Gennaio 2025

VISUALIZZA

CIG	STATO	DATA DI PUBBLICAZIONE
B347A77A3E	Conclusi	02 Ottobre 2024
DATA INIZIO LAVORI	DATA FINE LAVORI	ULTIMO AGGIORNAMENTO
05 Dicembre 2024	05 Dicembre 2024	02 Gennaio 2025

VISUALIZZA

**Porto di Gioia Tauro: FORITURA IN NOLEGGIO COMPRESA LA POSA IN OPERA DI MODULI
PREFABBRICATI AD USO UFFICIO - DURATA MAX 16 MESI**

CIG	STATO	DATA DI PUBBLICAZIONE
B39F6243D3	In esecuzione	15 Ottobre 2024
DATA INIZIO LAVORI	DATA FINE LAVORI	ULTIMO AGGIORNAMENTO
15 Ottobre 2024		02 Gennaio 2025

• Dati relativi alla procedura



3. Sicurezza delle operazioni e dei servizi portuali

Con riferimento all'Obiettivo strategico n. 3 della Direttiva ministeriale n. 43 in data 20/02/2024, in riferimento alle operazioni e servizi e portuali e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nei porti di competenza dell'ADSP-MTMI, al fine di provvedere a incrementare nel corrente anno, del 15% il numero di ispezioni, si precisa quanto segue.

In termini numerici nel corso dell'anno 2024, sono state verificate n. 41 Ditte corrispondente ad un incremento in percentuale del 64 % rispetto all'anno precedente 2023 (25 Ditte ispezionate); pertanto, l'obiettivo istituzionale generale è stato pienamente raggiunto.

In relazione all'esercizio dei poteri di cui all'art. 24, co. 2 bis della Legge 84/94 e s.m.i. sulla vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza e igiene sul lavoro, la realtà complessiva che si è delineata dall'inchiesta effettuata nell'area portuale di Gioia Tauro, è quella relativa ad un campione di aziende che è correttamente organizzato nelle operazioni amministrative, produttive e commerciali, ma che presenta diverse carenze riguardo il coinvolgimento in maniera differente delle diverse figure aziendali previste, in particolare del Preposto. Si è rilevato infatti che la nomina delle suddette figure è attuata in molte aziende solo per adempiere ad un obbligo formale delle regole disposte dal D.Lgs. 81/08 - T.U., mentre dal combinato disposto del Testo Unico (art. 18, 19 e 37) emerge la volontà del Legislatore di rafforzare il ruolo del Preposto quale figura di garanzia e che pertanto sussiste sempre l'obbligo di una sua individuazione e formazione adeguata, ossia fornire a queste figure, mediante una appropriata disciplina formativa, i requisiti necessari allo svolgimento dell'attività in un contesto complesso come quello portuale.

Sebbene dai dati acquisiti è emersa una situazione confortante riguardo l'elaborazione del documento di Valutazione dei Rischi, in quanto è stato riscontrato che tutte le aziende monitorate hanno ottemperato a tale prescrizione anche riguardo l'enunciazione, all'interno del documento, dei metodi seguiti, dei criteri e degli strumenti utilizzati per effettuare la valutazione dei rischi all'interno della azienda.

Tuttavia, riguardo alla formazione, nei vari incontri con i datori di lavoro, è stata bene evidenziata l'importanza degli aggiornamenti formativi per i dipendenti anche in relazione alle nuove tecnologie messe a loro disposizione. La formazione, infatti, deve essere globale, deve cioè tener conto dei vari aspetti della situazione lavorativa specifica, pluridisciplinare, intesa come apporto di varie

competenze professionali per la migliore comprensione del tema trattato e partecipativa nel senso che il lavoratore deve svolgere un ruolo attivo nel rispetto di tutte quelle disposizioni o misure che, in un modo o nell'altro, sotto ogni profilo, garantiscono la salubrità dei luoghi di lavoro e l'integrità del lavoratore.

È allora evidente che dovrebbe essere valorizzato l'ausilio di specialisti che coadiuvino la formazione delle figure preposte alla sicurezza aziendale, l'adozione quindi di un Sistema di Gestione per la Sicurezza sul Lavoro (SGSL), anche se risulta, allo stato, un atto volontario, rappresenta sempre un elemento organizzativo importante, in particolare per le imprese portuali ancora privi di certificazione. Tale prova è la norma UNI ISO 45001 che ormai costituisce il punto di riferimento per i Sistemi di Gestione integrati della salute e sicurezza.

4. Adeguamento delle infrastrutture e dei servizi cloud delle Autorità di sistema portuale ai livelli minimi di sicurezza, capacità elaborativa, risparmio energetico e affidabilità delle infrastrutture digitali per la Pubblica Amministrazione nonché delle ulteriori caratteristiche di qualità, sicurezza, performance, scalabilità e portabilità dei servizi cloud per la pubblica Amministrazione.

Al fine di realizzare il progetto descritto nella M3C2 – 5 del PNRR “Digitalizzazione della catena logistica”, sono stati attuati, entro 30 giugno 2024, interventi di realizzazione o di sviluppo volti alla progettazione e implementazione di PCS o loro evoluzioni applicative. A Tal fine l'Ente ha avviato rendendolo operativo il Proprio Port Community System che è accessibile dalla Home page del proprio sito Istituzionale. Entro la data prevista del 30.06.2024 è stata creata una interoperabilità con la PLN (Piattaforma Logistica Nazionale), con il sistema PMIS delle Capitanerie di Porto e con il sistema AIDA dell'Agazia delle Dogane. In particolare, sono stati realizzati i servizi di:

- implementazione del modulo software info MRN (servizio per il controllo dello stato della dichiarazione (svincolo, emissione del visto uscire su un MRN, presenza su manifesto e, dove previsto, il preavviso di arrivo);
- interoperabilità con PLN per upload manuale di statistiche sui traffici portuali gestiti dall'AdSP MTMI.

L'obiettivo è stato pienamente raggiunto per come verificabile dalla documentazione caricata sul Sistema Regis della Ragioneria Generale dello Stato.

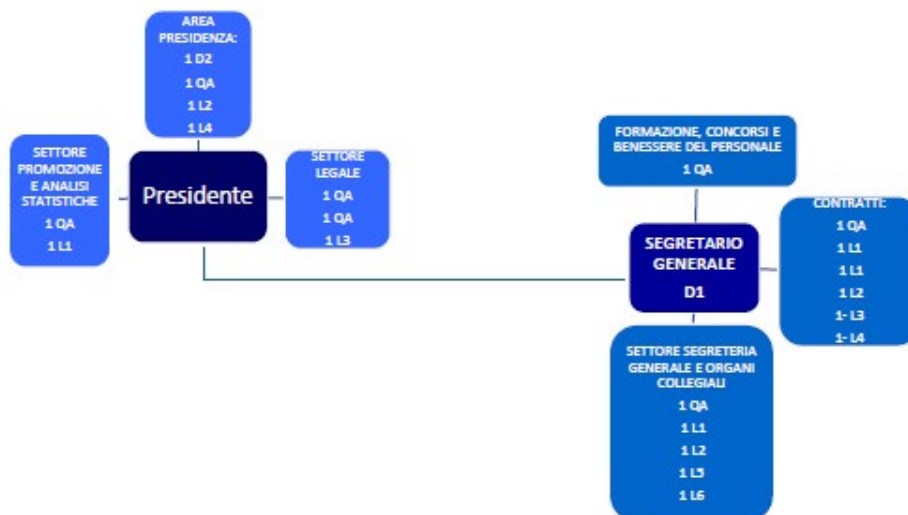
Inoltre, nella consapevolezza che i processi di digitalizzazione sono vitali per il mantenimento di un adeguato livello di efficienza efficacia ed economicità della Pubblica Amministrazione e per l'adozione di migliori servizi previsti dalla Strategia Cloud, diretti a migliorare ulteriormente la protezione dagli attacchi cyber, in conformità alle previsioni dell'articolo 33-septies, comma 1- bis, del decreto- legge 18 ottobre 2012, n.179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n.221, l'Ente ha provveduto all' avvio del processo di migrazione dei sistemi informatici verso altra infrastruttura in possesso dei requisiti fissati con regolamento dell'Agazia per la cybersicurezza. L'ADSP MTMI con atto del 08.03.2024 ha aderito al Contratto di servizi informatici per la migrazione in ambiente cloud della Piattaforma Logistica Nazionale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti” CPV 72410000-7, CUP D51F23001790006, CIG derivato A03DD3A6BA tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e la Società Polo Strategico Nazionale S.p.A. (PSN S.p.A.).

1.2 Compilazione della tabella allegata relativa al personale

Vedi tabella allegata

1.3 Articolazione della struttura organizzativa, con particolare riferimento al regolamento che disciplina gli organi e gli uffici.

L'Organigramma dell'AdSP MTMI è riportato nella sottostante tabella



AREE DIREZIONALI DELLA SEGRETERIA TECNICO-OPERATIVA				
AREA PIANIFICAZIONE E SVILUPPO 1 D2 1 L3	AREA DEMANIO - PATRIMONIO - LAVORO PORTUALE 1 D2 1 L3	AREA TECNICA 1 D2 1 L3	AREA SEDI DECENTRATE 1 D2 1 L3	AREA FINANZA, CONTROLLO E RISORSE UMANE 1 D2 1 L3
SETTORE PIANIFICAZIONE E SVILUPPO 1 QA 1 L4	SETTORE DEMANIO E SID 1 QA 1 L1 1 L3 1 L4	SETTORE PROGETTAZIONE 1 QB 1 QB 1 L1 1 L2 1 L3 1 L4	SETTORE COORDINAMENTO SEDI 1 QA	SETTORE RISORSE FINANZIARIE E CONTABILITÀ 1 QA 1 L1 1 L3
SETTORE INFORMATICO E TELEMATICO 1 QB 1 L1 1 L2	SETTORE LAVORO PORTUALE - SUA 1 QA 1 L4	SETTORE ESECUZIONE LAVORI 1 QA 1 L1 1 L2 1 L3	SEDE DI CROTONE 1 QA 1 QB 1 L1 1 L2	SETTORE AFFARI GENERALI E PERSONALE 1 QA 1 L1 1 L2 1 L3
SETTORE PROTOCOLLO 1 L2 1 L3 1 L4	SETTORE VIGILANZA E SICUREZZA 1 QA 1 L1 2 - L4 1 L3		SEDE DI CORIGLIANO 1 QA 1 L1 1 L3 1 L4	SETTORE ECONOMATO 1 L1
			SEDE DI VIBO VALENTIA 1 QA 1 L2 1 L4	

Essa è quella contenuta nel vigente Piano Triennale del Fabbisogno del Personale (PTFP), a sua volta facente parte del Piano Integrato di Attività e Organizzazione (P.I.A.O.) per il triennio 2025-2027, approvato con Decreto n. 15 del 31/1/2025, pubblicato all'indirizzo <https://portodigioiatauro.it/albopretorio/provvedimenti/2025/01/31/decreto-15-del-31-01-2025-approvazione-piano-integrato-di-attivita-e-organizzazione-p-i-a-o-dell-autorita-di-sistema-portuale-dei-mari-tirreno-meridionale-e-ionio-relativo-al-triennio-2025-2027-2353/>

Le attribuzioni ed i compiti delle articolazioni organizzative dell'AdSP MTMI, oltre che dal medesimo PTFP, sono disciplinati dall'Ordine di Servizio n. 02/2019 del 5/8/2019, in corso di revisione.

Il funzionamento del Comitato di Gestione dell'AdSP MTMI è disciplinato dal pertinente Regolamento approvato con Deliberazione dell'Organo n. 01/2021/ADSP-MTMI nella sua prima seduta del 30/9/2021.

Il funzionamento dell'Organismo di partenariato della risorsa mare è disciplinato dal Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti datato 18/11/2016 (in G.U.R.I. n. 5 del 7/1/2017), recante le *“Modalità di designazione dei componenti dell'Organismo di partenariato della risorsa mare nonché modalità di svolgimento della sua attività”*.

Il funzionamento delle Commissioni Consultive Locali è disciplinato dal pertinente Regolamento approvato con Decreto n. 20 del 14/2/2025, pubblicato all'indirizzo <https://portodigioiatauro.it/albopretorio/provvedimenti/2025/02/14/decreto-20-del-14-02-2025-approvazione-del-regolamento-per-il-funzionamento-delle-commissioni-consultive-locali-ex-art-15-della-l-84-94-e-s-m-i-dei-porti-rientranti-nella-circoscrizione-territoriale-dell-autorita-di-sistema-portuale-dei-mari-tirreno-meridionale-e-ionio-2371/>

2 ATTIVITÀ OPERATIVA, PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO

2.1 Indicazione della data di approvazione del Piano Operativo Triennale vigente e della revisione annuale con notizie sullo stato di attuazione.

Il Piano operativo triennale 2025-2027 in epigrafe è stato approvato dal Comitato di Gestione con Delibera n. 63 nella seduta del 31.10.2024, e pubblicata all'indirizzo <https://www.portodigioiatauro.it/albopretorio/provvedimenti/2024/10/31/delibera-del-comitato-di-gestione-63-del-31-10-2024-approvazione-programma-operativo-triennale-pot-adsp-mtmi-2245/>

Gli interventi programmati nel Piano Operativo Triennale 2025-2027, per il porto di Gioia Tauro, coprono un orizzonte temporale che può essere visto come un momento di transizione verso la pianificazione di un nuovo sviluppo infrastrutturale che, per portata e dimensioni, richiederà un impegno particolarmente forte sia da parte di questa Autorità di Sistema sia da parte degli organi centrali di Governo.

Infatti, il completamento e l'avvio di alcune opere strategiche nell'anno 2024 inerenti l'elettrificazione delle banchine di levante ha determinato oltre ad una maggiore performance anche in termini di maggiore sicurezza della navigazione portuale per le navi di ultima generazione per il trasporto delle merci containerizzate anche l'avvio di interventi mirati alla sostenibilità ambientale del Porto attraverso la decarbonizzazione del settore portuale e del trasporto marittimo stabiliti a

livello europeo nell'ambito del pacchetto "Fit for 55".

Inoltre, le trasformazioni che stanno già investendo il settore marittimo portuale hanno stimolato importanti riflessioni sulle strategie da sviluppare per mantenere la competitività dello scalo gioiese.

Oggi gli interventi attuati, in fase di realizzazione e in programmazione sono in grado di garantire il funzionamento e la resilienza del sistema Gioia Tauro nel sistema Nazionale dei Trasporti. Infatti, dopo l'emergenza COVID-19 è stato consolidato il ruolo strategico del trasporto delle merci e della logistica come driver insostituibile 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 il porto di Gioia Tauro ha svolto la sua attività 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.

L'articolazione del Piano Operativo 2025 - 2027 ha ripreso la struttura del documento riferito al precedente triennio, aggiornato agli obiettivi del documento di economia e finanza 2023 dell'Allegato infrastrutture – **"STRATEGIE PER LE INFRASTRUTTURE, LA MOBILITÀ E LA LOGISTICA"**.

Esso definisce la politica del Governo in materia di infrastrutture e trasporti e rappresenta il documento programmatico con cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) intende effettuare le scelte sulle politiche volte al benessere delle persone e la competitività delle imprese, nel rispetto dell'ambiente attraverso:

- 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 e:

- contribuire alla transizione ambientale e alla resilienza e sostenibilità dei sistemi socioeconomici;
- perseguire con successo la transizione digitale;
- favorire e sostenere i processi di innovazione;
- aumentare la competitività;
- ridurre le disuguaglianze sociali e territoriali

Nell'ambito della portualità e della logistica, la ripresa e la resilienza hanno come obiettivi la realizzazione di infrastrutture e trasporti sostenibili per:

- raggiungere gli obiettivi stabiliti dall'UE in tema di riduzione dei gas serra al 2030 e la politica di

decarbonizzazione al 2050, in quanto il settore dei trasporti e quello edilizio contribuiscono per più della metà alle emissioni di gas climalteranti e il loro impatto sulla qualità del suolo e della biodiversità è molto rilevante;

- innovazioni tecnologiche e dei materiali.

Per raggiungere questi obiettivi, l'ADSP ha puntato ad assicurare in primis la sicurezza e la manutenzione del patrimonio infrastrutturale esistente, anche attraverso l'uso di tecnologie innovative; migliorare l'efficienza dei sistemi attuali di trasporto per ridurre i rischi e gli impatti negativi legati all'emergenza sanitaria e 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.

Tenuto conto degli obiettivi sopra declinati, riportati nel DEF 2023, questo Ente ha avviato nel POT 2024 una serie di interventi e di funzioni in tutti i porti della ADSP e in particolare:

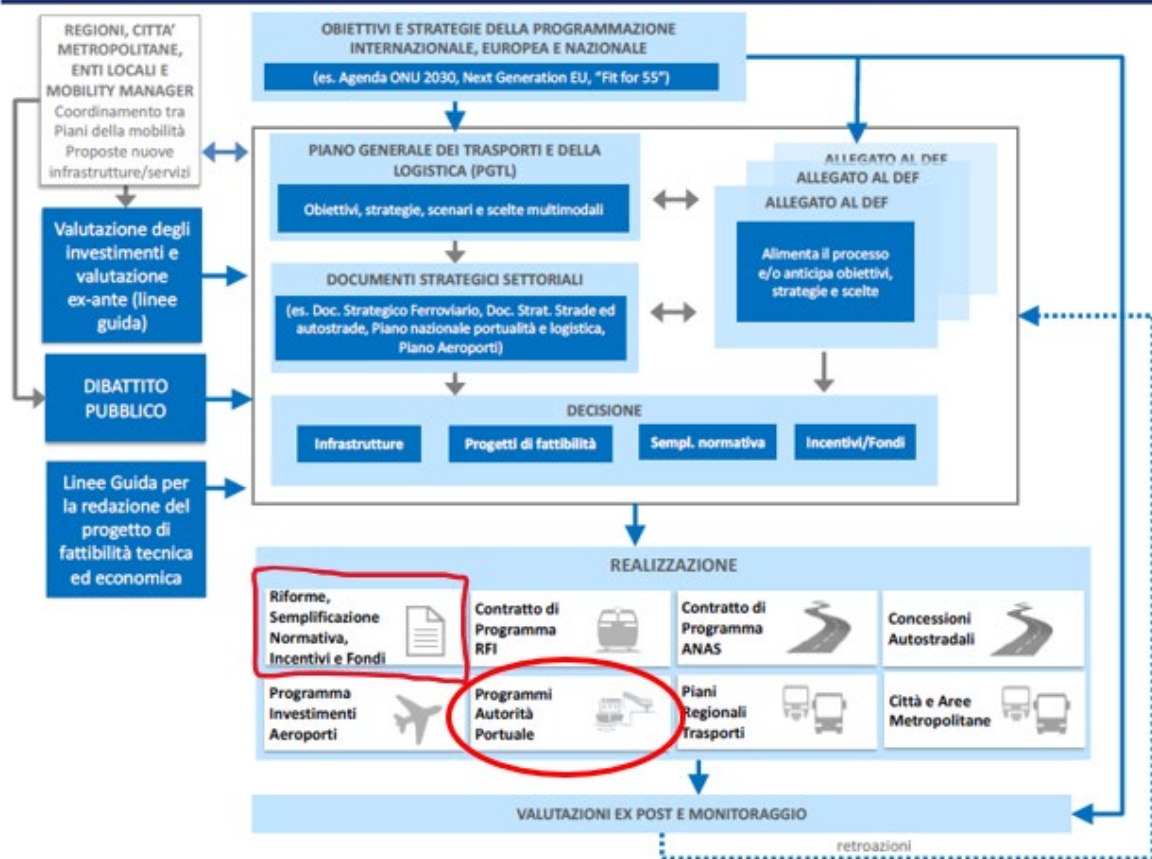
- ha programmato ed avviato gli interventi previsti nel POT 2024 di completamento dell'efficientamento energetico e di ammodernamento dei porti in un'ottica di transizione ecologica;
- ha attuato anche attraverso il rafforzamento delle strutture amministrative le procedure per l'accelerazione delle opere, senza incidere sulla legalità, concorrenza e trasparenza in ottemperanza a quanto previsto nel nuovo codice dei contratti pubblici D.lgs. del 31.03.2023 n. 36;
- sta collaudando attraverso la piattaforma GIS un sistema integrato in grado di monitorare e informare la società civile sullo stato di realizzazione delle opere pubbliche.

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

- dal Codice degli Appalti (d.lgs. n. 36/2023 a far data da luglio 2023 e s.m.i.), che ha individuato nel "Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL)" e nel "Documento Pluriennale di Pianificazione (DPP)" gli strumenti per la pianificazione e la programmazione (artt. 200-201) e per la progettazione (art. 23) delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese. Inoltre, nel medesimo decreto legislativo è stato introdotto in Italia il dibattito pubblico, obbligatorio per le "grandi opere", quale strumento di pianificazione per giungere alla realizzazione di opere condivise (art. 22);
- 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).

Tale approccio è semplificato nella figura sottostante

FIGURA II.1: LA PIANIFICAZIONE, PROGRAMMAZIONE E PROGETTAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO PRIORITARIE



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 stato coerente con quanto previsto:

- i) nelle "Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche" del MIT;
- ii) nelle "Linee guida sullo svolgimento del Dibattito Pubblico"
- iii) nel regolamento europeo di base del PNRR (UE 2020/0104 del 10 febbraio 2021) che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza.

Coerentemente con gli obiettivi individuati dal DEF 2021 e ripresi anche nel DEF 2023, in continuità con gli obiettivi fissati nell'allegato infrastrutture "Strategie per le infrastrutture, la mobilità e la logistica" che di seguito si riportano:

- **manutenzione del patrimonio pubblico demaniale;**
- **digitalizzazione della logistica e ICT**
- **ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti;**
- **ultimo miglio stradale;**
- **accessibilità marittima;**
- **resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici**
- **efficientamento energetico ed ambientale;**
- **waterfront e servizi croceristici e passeggeri;**
- **attività industriali nei porti;**
- **aumento selettivo della capacità portuale**

l'Ente nel POT 2025-2027 ha previsto interventi e infrastrutture, coerentemente con gli obiettivi

sopra richiamati e declinati nel POT come:

- Port Required (capacità di banchina) -Il trasporto marittimo-portuale – logistica a scala globale in cui sono incluse le attività essenziali al commercio marittimo ed ulteriori tipologie quali i servizi portuali, i servizi alle merci, i servizi alle navi, etc.;
- Port Related (capacità di piazzali) nei quale si svolge l'attività su cui si fonda la domanda principale e che comunque contribuisce all'ampliamento della domanda;
- Intermodalità e logistica - Il trasporto ferroviario - Integrazione modale Gomma-Ferro-Nave;
- Security e governance (Security e servizi di interesse generali PCS). Il complesso delle attività gestionali e di servizio direttamente connesse all'ottimizzazione delle funzioni pubblicistiche esercitate, sotto i diversi profili, nell'ambito portuale. Particolarmente rilevanti sono gli aspetti legati alla security portuale, condizione essenziale per mantenere in piena attività i flussi di traffico con i maggiori Paesi Occidentali e per accrescere la competitività degli scali rispetto ai concorrenti Mediterranei emergenti della sponda nord-africana che, in questo ambito, si collocano ancora su standard non adeguati.

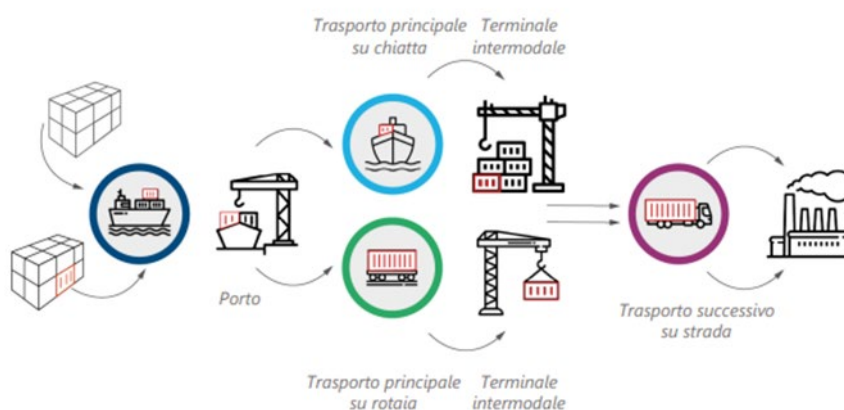
La nuova programmazione 2024 ha previsto in linea con il DEF 2023:

- l'efficientamento energetico ed ambientale: sono stati individuati i progetti coerenti e sinergici finalizzati ad incrementare significativamente la sostenibilità ambientale dei porti di questa Autorità, sviluppate le tematiche relative all'efficientamento, al consumo energetico e all'innovazione tecnologica al fine di una riduzione delle emissioni inquinanti. Tra gli interventi aggiudicati entro dicembre 2022 si segnala l'intervento "Elettrificazione delle Banchine RO-RO." Opera finanziata con il PNC. Nel corso del 2024 sono stati avviati anche i lavori dell'intervento "Elettrificazione banchina di levante – Cold ironing" - I lotto, finanziato dal MIT con fondi PNC.
- la manutenzione del patrimonio pubblico demaniale: la programmazione già avviata nel 2023 ha permesso di garantire una corretta manutenzione del patrimonio pubblico demaniale nel sedime portuale intervenendo su banchine, piazzali, darsene, viabilità interna portuale.
- Ultimo e penultimo miglio ferroviari e stradali: questa ADSP dei MTMI ha già realizzato gli interventi strategici come il "Nuovo terminal intermodale di Gioia Tauro" - Opera completata che ha consentito di migliorare l'accessibilità ferroviaria del porto Core, in linea con gli standards europei (lunghezze aste di carico di oltre 750 ml. Ciò ha posto in essere condizioni competitive, efficaci ed efficienti per l'inoltro terrestre dei container tramite ferrovia, consentendo l'avvio del trasporto containers su tale infrastruttura. Inoltre, questo Ente si è fatto promotore dall'attivazione di un tavolo tecnico al fine di far definire con certezza i tempi per gli interventi e le procedure necessarie per l'efficientamento dei costi detto ultimo miglio, portando alla luce la necessità di completare gli interventi previsti sulla rete e già programmati da RFI nella programmazione PON 2007-2013 e confluiti nella programmazione PON 2014-2020 e oggi finanziati con il PNRR.

Tale opera ha consentito già nell'anno 2023 il raggiungimento dell'obiettivo primario di trasporto delle merci containerizzate anche via ferrovia, confermando l'importanza della rete Ten-T che collega il porto di Gioia Tauro con il Nord Italia e l'Europa.



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 trasporto: 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.



Il completamento del Terminal Intermodale di Gioia Tauro ha consentito di movimentare containers anche via treno. Infatti, nell'anno 2024, si sono formati 213 treni, con un incremento rispetto all'anno precedente pari al 34,8%, che hanno collegato il porto di Gioia Tauro con i maggiori terminal ferroviari del Sud (Bari e Nola) e nord Italia (Padova e Bologna). I Teus movimentati via Treno sono stati 11.302 con un incremento rispetto all'anno precedente pari al 79,9%

Inoltre, grazie al miglioramento della linea ferrata dell'ultimo miglio sono arrivati da Melfi al porto di Gioia Tauro, nell'anno 2024, 294 treni carichi di autovetture che hanno trasportato 32.047 veicoli.

L'Autorità ha perseguito, quale obiettivo primario, l'ottimizzazione delle attività definite port required che tendono a consolidare, per il porto di Gioia Tauro, il ruolo leader quale hub nel bacino del Mediterraneo e ha altresì programmato l'implementazione della dotazione infrastrutturale degli

scali di Crotona, Corigliano Calabro e Palmi.

In particolare, gli interventi completati, in fase di esecuzione e di programmazione nell'arco del 2024 nel porto di Gioia Tauro hanno raggiunto l'obiettivo di migliorare la accessibilità marittima e la multimodalità.

Nell'anno 2024 sono in fase di collaudo la totalità delle opere inerente la digitalizzazione di tutte le attività burocratiche presenti nel sistema della comunità portuale del porto di Gioia Tauro e sono stati completati anche i lavori per la sua estensione previsti nel porto di Vibo Valentia che a far data del 18.06.2021 è rientrato nella ADSP MTMI.

Allo stato attuale, con il completamento degli interventi previsti nella programmazione, 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 portacontainer (c.d. navi madri).

Gli interventi di potenziamento delle strutture esistenti, la manutenzione il recupero e la messa a norma del patrimonio demaniale e le nuove infrastrutture costituiranno la spina dorsale di questa ASDP capaci di integrare e sviluppare il continuo cambiamento dei nodi che sono la base dello sviluppo logistico del Paese.

Oggi il porto core di Gioia Tauro, attraverso le infrastrutture già realizzate, è uno degli attori principali nella strategia di connettere l'Italia attraverso la logistica multimodale.

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

Gli interventi previsti per POT 2024-2026 vengono sotto riportati tenuto conto delle variazioni apportate nell'anno 2024:

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
1.1 - Lavori di completamento del piazzale retrostante la banchina di ponente lato nardo e realizzazione bitte di tempesta – Porto di Gioia Tauro	3,00	0,15	2,85	0,00
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 alti fondali - Consolidamento tra il raccondo 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 - Il Lotto	0,50	0,50	0,00	0,00
7 - Riqualificazione ambientale aree interne porto e dell'arenile limitrofe area ex deposito Sensi	3,00	1,00	2,00	0,00
Fabbisogno interventi programmati POT 2024 - 2026	64,30	6,15	8,95	49,20

Per gli interventi previsti nell'annualità del POT 2024 del Porto di Gioia Tauro si specifica quanto di seguito riportato:

- Intervento n. 1 – Lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante tratti A-B-C: Progettazione affidata è stata completata. È stato adottato nell'anno 2023 l'adeguamento tecnico funzionale dell'intervento ed acquisito il parere positivo anche da parte del CSLP sull'ATF. Il progetto è in fase di verifica. Sono stati acquisiti tutti i pareri degli enti territorialmente coinvolti;

- Intervento n. 1.1 - Lavori di completamento del piazzale retrostante la banchina di ponente lato nord e realizzazione bitte di tempesta – Porto di Gioia Tauro: L’opera è stata inserita con la prima variazione di bilancio a luglio 2024. La progettazione del PFTE e del PE è stata affidata ed è stata completata la progettazione relativa al PFTE. Sono stati acquisiti tutti i pareri degli enti territorialmente coinvolti. La progettazione esecutiva è in fase di completamento;
- Intervento n. 2 Lavori di manutenzione straordinaria lungo la banchina alti fondali - Consolidamento tra il raccordo della banchina e il piazzale retrostante: La progettazione è stata completata.
- Intervento n. 3 – “Manutenzione viabilità stradale e segnaletica area uffici amministrativi: La progettazione è stata avviata;
- Intervento n. 4 “Manutenzione straordinaria immobile da destinare ad uffici ADSP presente nell’area limitrofa al bacino di evoluzione lato Sud”: Affidata ed avviata la progettazione.
- Intervento n. 4 - “Interventi di manutenzione Straordinaria - ristrutturazione gate - pesa - impianti elettrici e tecnologici: La progettazione è stata avviata;
- Intervento n. 5 – “Realizzazione immobile per servizi essenziali all’attività di prevenzione sanitaria e lavorativa - Il Lotto: Progettazione eseguita ed individuato operatore economico;
- Intervento n. 6 “Riqualificazione ambientale aree interne porto e dell’arenile limitrofe area ex deposito Sensi: - Progettazione completata - Non avviata la gara a seguito di rimodulazione interventi da parte della ADSP;

Per gli interventi previsti nell’annualità del POT 2024 del Porto di Palmi si specifica quanto sotto riportato:

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
<i>1 - Completamento e riqualificazione delle infrastrutture presenti del Porto di Taureana di Palmi (Box banchina di riva, immobili, piazzali e banchine)</i>	1,00	0,50	0,50	0,00
Fabbisogno interventi programmati POT 2024-2026	1,00	0,50	0,50	0,00

L’intervento previsto nel porto di Palmi è in fase di progettazione.

Si riportano, di seguito, gli interventi previsti nell’annualità del POT 2024 nei porti di Crotona, Vibo Valentia Marina e Corigliano Calabro.

POT 2024 - 2026 Interventi programmati nel porto di Crotone				
<i>Port Required</i>				
<i>Capacità di banchina</i>				
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
<i>Port Required</i>				
<i>Capacità di piazzali</i>				
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 Vibo Valentia				
<i>Port Required</i>				
<i>Capacità di piazzale</i>				
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 Corigliano Calabro				
<i>Port Required</i>				
<i>Capacità di banchina</i>				
Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2024	Anno 2025	Anno 2026 e oltre
2- 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

2.2 Analisi dei dati relativi al traffico di merci e passeggeri e compilazione della tabella allegata per ciascun scalo di competenza più una tabella compilata con i totali; tale tabella dovrà riportare anche il calcolo della variazione percentuale rispetto all'anno precedente.

Vedasi tabelle allegate.

2.3 Indicazione della percentuale relativa alle spese per il personale rispetto alle Entrate correnti.

L'incidenza percentuale delle spese per il personale rispetto alle Entrate correnti è pari al 22,50%.
(vedi tabella allegata)

2.4 Indicazione della percentuale relativa alla spesa per la contrattazione di secondo livello rispetto alla spesa per il personale, nonché del costo unitario della stessa e ogni altra voce di costo attinente al personale.

L'incidenza percentuale della spesa per la contrattazione di secondo livello rispetto alla spesa per il personale è pari al 35,98%. ***(vedi tabella allegata)***

2.5 Compilazione della scheda allegata relativa all'indicazione della percentuale relativa alla spesa, in conto competenza e in conto residui, per l'avanzamento delle opere infrastrutturali rispetto alle Uscite in conto capitale, in conto competenza e in conto residui.

Vedi tabella allegata

3 ATTIVITÀ SVOLTE IN AMBITO PORTUALE

3.1 Servizi di interesse generale.

L'art. 106 del TFUE è suddiviso in tre commi: il primo è relativo alle imprese titolari di diritti speciali o esclusivi; il secondo concerne gli operatori economici incaricati della gestione di un servizio di interesse economico generale (SIEG); il terzo è relativo ai poteri della Commissione di adottare atti di portata generale in materia;

Per quanto di interesse del presente paragrafo, viene in rilievo il secondo comma della predetta norma eurounitaria, riguardante la possibilità di affidare ad una o più imprese l'incarico di gestire un servizio di interesse economico generale (SIEG).

L'art. 106, comma secondo, del TFUE introduce in realtà un regime parzialmente derogatorio poiché esso dispone che le imprese incaricate della gestione di un SIEG sono sottoposte alle norme del Trattato, ed in particolare alle regole di concorrenza, nella misura in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in fatto o in diritto, della specifica missione di servizio pubblico loro affidata.

Ad ogni buon conto, ai fini dell'applicazione di tale disposizione normativa eurounitaria deve verificarsi la sussistenza di tre condizioni giuridiche: (i) la natura di impresa degli operatori incaricati della gestione di un SIEG; (ii) che l'impresa sia formalmente "incaricata" della gestione di un SIEG da parte della pubblica autorità, non solo mediante la legge in senso formale e gli atti ad essa equiparati, ma anche tramite gli atti amministrativi, le concessioni o qualsiasi altro strumento di diritto pubblico; (iii) che l'incarico riguardi lo svolgimento di un servizio definibile come "di interesse economico generale" (SIEG).

In materia di SIEG il diritto dell'Unione lascia impregiudicata la libertà, per gli Stati membri, di definire quali attività essi ritengano essere servizi di interesse economico generale, il modo secondo cui tali servizi debbano essere organizzati e finanziati, nonché gli obblighi specifici di servizio pubblico a cui siano soggette le imprese incaricate. Un limite alla libertà degli Stati membri di definire i SIEG si incontra però nell'esercizio da parte dell'Unione di competenze settoriali in una determinata materia; se un settore, infatti è oggetto di armonizzazione a livello dell'Unione, gli Stati membri non sono più liberi di classificarlo o meno come di SIEG per beneficiare della deroga ai principi di concorrenza, prevista dall'art. 106 comma 2 TFUE, poiché eventuali misure derogatorie alla concorrenza possono difatti essere applicate solo se previste dalla disciplina ad hoc contenuta nelle specifiche direttive di settore.

In materia di "servizi portuali" l'Unione ha inteso esercitare le suddette competenze, istituendo, mediante il Regolamento (UE) 2017/352 del Parlamento e del Consiglio in data 15/2/2017, un quadro normativo per la fornitura di tali servizi.

L'art. 1, comma 2, lett. e) del precitato Regolamento (UE) 2017/352, include tra i servizi portuali la "raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico", la cui definizione è declinata all'art. 2, punto 10), come il ricevimento dei rifiuti prodotti dalla nave e dei residui del carico da parte di qualsiasi struttura fissa, galleggiante o mobile in grado di ricevere tali rifiuti o residui, ai sensi della direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio.

La direttiva 2000/59/CE è stata abrogata dalla direttiva (UE) 2019/883, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, recepita nell'ambito dell'ordinamento nazionale con il D. L.gs. 8/11/2021, n. 197.

Ai sensi dell'art. 6, comma 4, lett. c) della L. 84/94 e s.m.i. le Autorità di Sistema Portuale provvedono all'affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura a titolo oneroso agli utenti portuali di servizi di interesse generale, tra i quali rientra quello inerente la raccolta dei rifiuti prodotti a bordo delle navi e dei residui del carico; l'esecuzione delle attività di cui all'anzidetto comma 4, lettera c) è affidata in concessione dall'AdSP mediante procedura di evidenza pubblica, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (c.d. "codice dei contratti"), ai sensi dell'art. 6, comma 10, della L. 84/94.

Specularmente, l'art. 4, comma 7, del D. L.gs. 197/2021 prevede che l'affidamento dei lavori per la realizzazione degli impianti portuali di raccolta, nonché del relativo servizio di raccolta dei rifiuti, avviene in conformità alla legislazione nazionale e comunitaria vigente in materia di appalti, affidamenti e concessioni, con particolare riferimento al regolamento (UE) 352/2017.

In ossequio al suaccennato quadro normativo di riferimento nonché alle indicazioni, il servizio di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico per i porti di Gioia Tauro e Taureana di Palmi è stato affidato alla Ecologia Oggi S.p.a., con sede in Via Colonnello Cassoli, 18-88046 Lamezia Terme (CZ) con la quale è stata stipulata in forma di atto pubblico, la concessione n. 18/2022 del registro concessioni Rep. Atti n° 75/2022 del 04/11/2022, mentre per i porti di Crotone e Corigliano Rossano, il servizio di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico è stato affidato alla SIR S.p.a., con la quale è stata stipulata in forma di atto pubblico, la concessione n. 04/2025 del registro concessioni Rep. Atti n° 99/2025 del 21/1/2025 .

3.1.1 Esito delle verifiche sulle competenze in materia di servizi di interesse generale di cui alla

Circolare MIT prot. 10251 del 17.4.2018.

Il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili vigilante, con nota prot. 10251 del 17/4/2018, aveva inteso impartire specifiche direttive, invitando le Autorità di Sistema Portuale ad attenersi a criteri di stretta legalità in materia, limitando la propria azione amministrativa all'affidamento in concessione, previa procedura ad evidenza pubblica, del solo servizio di ritiro dei rifiuti prodotti a bordo delle navi, in quanto disciplinato da specifica normativa comunitaria (Direttiva 2000/59/CE ora abrogata e sostituita dalla direttiva (UE) 2019/883, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019).

Sulla scorta del criterio di stretta legalità partecipato con l'indicazione ministeriale sopracitata, l'AdSP MTMI non ha ritenuto, con riferimento a tutto l'anno 2024, che emergessero indicatori significativi in ordine all'individuazione di ulteriori servizi di interesse generale come sopra definiti; l'attività crocieristica in essere presso il porto di Crotona, in continua crescita, è attentamente monitorata al fine di verificare se essa, in un futuro prossimo, possa essere sussunta nell'alveo di uno specifico servizio di interesse generale nei sensi suindicati.

3.2 Articoli 16, 17 e 18 della Legge n. 84/94

3.2.1 Notizie di carattere generale sui procedimenti di rilascio delle autorizzazioni e concessioni svolti nell'anno.

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ha competenza sui porti di Gioia tauro, Crotona, Corigliano – Rossano e Vibo Valentia; nelle relative circoscrizioni sono state svolte le procedure per il rilascio di autorizzazioni ex artt. 16 e 18. Mentre il porto di Taureana di Palmi non ha vocazione commerciale in quanto lo stesso offre essenzialmente servizi per il diporto nautico e la pesca.

Con Delibera 144/2020 dell'Autorità del Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio è stato emanato il Regolamento per la disciplina coordinata dell'art 16 della Legge n. 84/94, afferente alle operazioni e servizi portuali. Scopo del Regolamento approvato con la citata Delibera è quello di uniformare le procedure e la regolamentazione della materia nei porti di giurisdizione dell'AdSP – MTMI nonché di rendere contendibili i servizi da erogarsi nei porti di circoscrizione.

Come già riferito nell'ambito delle precedenti Relazioni annuali, il procedimento amministrativo finalizzato al rilascio dei titoli autorizzativi in epigrafe si apre con la presentazione dell'istanza mediante lo Sportello SUA – AdSP MTMI e si svolge in modalità interamente digitale.

Una volta effettuate le verifiche, da parte del competente Settore Lavoro Portuale, intese ad accertare i requisiti previsti dai DD.MM. 585/95 - per le imprese portuali ex art. 16, comma 1, L. 84/94 e s.m.i. - e 132/2001 - per le imprese portuali ex art. 16, comma 3, L. 84/94 e s.m.i. - nonché dal predetto Regolamento, l'AdSP MTMI sottopone l'istanza presentata agli Organi consultivi/deliberativi dell'Ente per l'acquisizione dei pareri previsti ex artt. 9, comma 5, lett. f) e 15 della L. 84/94 ed infine rilascia o denega l'autorizzazione richiesta.

Nelle ipotesi reiettive, all'impresa istante vengono assicurate le garanzie partecipative di cui all'art. 10-bis della L. 241/90 e s.m.i.

Porto di Gioia Tauro

Sono dieci le imprese portuali presenti nell'ambito del porto di Gioia Tauro, tra le quali troviamo tre imprese concessionarie di banchina che, pertanto, svolgono la propria attività quale terminal portuale, e sette imprese autorizzate allo svolgimento di operazioni e servizi portuali secondo il disposto dell'art. 16 L. 84/1994.

Nel dettaglio, sono imprese terminaliste ex art. 18 L. 84/1994:

- **MEDCENTER CONTAINER TERMINAL S.P.A;**
- **AUTOMAR S.P.A;**
- **HEIDELBERG MATERIALS ITALIA CEMENTI S.P.A.**

Sono imprese portuali ex art. 16 L. 84/1994:

- **INTERNATIONAL SHIPPING S.R.L. – OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI;**
- **UNIVERSAL SERVICES S.R.L. – OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI;**
- **SEA WORK SERVICE SRL – OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI;**
- **MEDREPAIR ITALIA S.R.L. – SERVIZI PORTUALI;**
- **ALL CONTROLLS SRL – SERVIZI PORTUALI;**
- **GLOBAL REPAIR SRL -SERVIZI PORTUALI;**
- **COOPMAR SCARL -SERVIZI PORTUALI.**

INTERNATIONAL SHIPPING S.R.L.

La International Shipping S.r.l. è impresa autorizzata sia per lo svolgimento di operazioni che di servizi portuali, ai sensi dell'art, 16 L. 84/1994.

Nell'ambito del porto di Gioia Tauro opera sulla scorta dell'autorizzazione d'impresa n. 09/24/ADSP - MTMI del registro operazioni portuali e dell'autorizzazione n. 02 /24/ADSP - MTMI del registro dei servizi portuali, ed espleta la propria attività per i due maggiori terminalisti: Medcenter Container Terminal S.p.a. e Automar S.p.a.

L'impresa essendo sottoposta ad autorizzazione annuale, non è tenuta a presentare un vero e proprio business plan, ma un programma di attività che fornisca delle previsioni di massima sulle operazioni e servizi che verranno resi, sulla scorta degli accordi commerciali posti in essere.

➤ **INVESTIMENTI**

Per quanto riguarda gli investimenti relativi all'equipment, l'impresa dotata di mezzi quali autocarro, muletti diesel ed elettrici, furgoni, implementa il proprio parco mezzi grazie ad un contratto di noleggio per la fornitura di mezzi di sollevamento.

L'impresa non ha, tuttavia, fornito rassicurazioni sulla conclusione delle trattative in essere per l'acquisizione di reach stacker, autocarro per trasporto containers e autocarro per trasporto acqua. All'interno del Piano d'impresa che proietta le proprie previsioni al 2025, non viene indicato l'esercizio nel quale verranno perfezionate simili acquisizioni, per cui l'obiettivo al momento non può dirsi mancato, ma eventualmente rimandato al prossimo anno.

➤ **VOLUMI DI ATTIVITA'**

L'impresa ha dichiarato di chiudere l'anno in corso con un totale di 320 navi lavorate, registrando un

incremento del **+2,89%** sui dati del 2023.

Il dato, tradotto in TEUS movimentati è pari a 450.000.

➤ **LIVELLI OCCUPAZIONALI**

Nel 2023 i lavoratori alle dipendenza della International Shipping Srl risultavano essere 50 totali. Da questo numero si è passati alla cifra attuale di 54 unità, ma la società non prevede nuove assunzioni per il 2025, dichiarando una saturazione del personale del 100%.

Di conseguenza, per l'anno in corso si registra un aumento percentuale del +16%.

UNIVERSAL SERVICES S.R.L.

La Universal Services Srl, costituita nel 2002, opera all'interno del porto di Gioia Tauro per l'esercizio di operazioni e servizi portuali. Essa opera con autorizzazione annuale n° 06/24/ADSP - MTMI del registro operazioni portuali e con autorizzazione annuale n° 05/24/ADSP - MTMI del registro dei servizi portuali, lavorando anch'essa per i due terminalisti principali: MCT Spa e Automar Spa.

➤ **INVESTIMENTI**

Dal Piano d'impresa non è possibile trarre l'intenzione della società di investire nel rinnovamento del parco mezzi per l'anno in corso. Si resta in attesa di verificare se investimenti siano previsti per il 2025.

➤ **VOLUMI DI ATTIVITA'**

Il volume di traffico atteso a chiusura del 2024 si attesta attorno alle 320 navi lavorate, in aumento sul dato del 2023 e, quindi in linea con le previsioni.

In particolare, l'anno in corso dovrebbe chiudersi con un incremento del +1,59% sui dati del 2023 (315 navi lavorate).

Il dato, tradotto in TEUS movimentati è pari a 450.000.

➤ **LIVELLI OCCUPAZIONALI**

Dalla lettura dei dati forniti dall'impresa, si evince un aumento del personale di 3 unità rispetto ai dati del 2023. Ulteriori futuri aumenti di personale saranno legati all'aumentare dei traffici, sui quali, tuttavia, la società dichiara di non poter fare una previsione.

Il personale nel corso del 2024 è aumentato del +6,48%.

SEA WORK SERVICE SRL

Anche la Sea Work Service Srl è abilitata da questa AdSP-MTMI a svolgere sia operazioni che servizi portuali, rispettivamente con le autorizzazioni n. 08/24/ADSP - MTMI del registro operazioni portuali e n. 09/24/ADSP - MTMI del registro dei servizi portuali. L'attività è svolta principalmente per i terminalisti MCT Spa e Automar Spa.

➤ **INVESTIMENTI**

All'interno del Piano operativo vi sono previsioni d'investimento a sostegno della volontà dell'impresa di rafforzare la propria presenza sul mercato.

La società non ha indicato possibili incrementi del parco mezzi a disposizione, mentre ha previsto tutta una serie di interventi, che devono considerarsi in itinere, per l'ammodernamento dei prodotti IT e IT hardware, come da tabella sottoindicata:

Descrizione	Importo €
Attrezzature e prodotti informatici Digitalizzazione dei processi aziendali	€ 30.000
Programma gestionale di controllo dell'attività produttive e della redditività dell'impresa, che garantisce la completa integrazione di tutti i processi, grazie alla piattaforma applicativa contabilità " <i>Spring Sistemi</i> " <ul style="list-style-type: none"> • Gestione dei rapporti amministrativi, finanziari e degli adempimenti normativi. • Gestione delle attività di vendita, approvvigionamento e logistica. • Pianificazione delle risorse e delle attività produttive. • Analisi dei dati gestionali ai fini del controllo economico. • Gestione integrata del Magazzino doganale di tipo C e IVA 	€ 10.000
Sviluppo dell'attuale informatizzazione di tutto i processi di lavoro piattaforma aziendale " <i>Seaworkengine</i> "	€ 10.000
Progetto "Esoscheletro" PROGETTAZIONE E PROTOTIPAZIONE DI UN ESOSCHELETRO PER BRACCIO A SUPPORTO DI OPERATORI PORTUALI Ricerca nel settore della Logistica portuale per acquisire nuove conoscenze al fine di migliorare e sviluppare i processi di rizzaggio e derizzaggio dei container su navi portacontainer. - allo scopo di produrre piani, progetti, prototipi, processi e servizi migliorati e modificati.	Domanda al <i>Ministero dello Sviluppo Economico</i> : brevettazione n 102023000019506
Realizzazione prototipale dell'Esoscheletro di misura Portuale e Brevettazione del prototipo realizzato nel settore della Logistica Portuale	€ 50.000
Totale	€ 100.000

La Sea Work Srl, in maniera lungimirante, dotandosi di ampi spazi su suolo demaniale marittimo, grazie alla concessione D.M. 09/03 del 11/12/2003, si è dotata di un ampio magazzino in quale ha ottenuto l'autorizzazione doganale di tipo C e l'autorizzazione come Deposito IVA, ampliando la propria catched area, fidelizzando i propri clienti e attraendoli dei nuovi. Infatti, dai dati forniti dall'azienda, è possibile evincere come il processo di attuazione degli investimenti sia in corso e preveda oltre a quanto riportato in prospetto, anche la conclusione di un accordo con società multinazionale per l'importazione di caffè.

➤ VOLUMI DI ATTIVITA'

Il volume dei traffici gestito dalla società si mantiene costante, facendo registrare per l'anno 2024, una timida crescita rispetto al risultato dell'anno precedente.

Infatti, a fronte delle 399 navi movimentate nel 2023 l'esercizio in corso dovrebbe concludersi a circa

410 navi movimentate, con un incremento pari al +2,76%.

➤ LIVELLI OCCUPAZIONALI

I dati messi a disposizione dell'impresa testimoniano il calo di 1 unità in organico rispetto ai dati del 2023, passando da 46 a 45 dipendenti. Come già nel corso del passato esercizio anche nel 2024, la società si è avvalsa di 3 tirocinanti. Il Piano d'impresa presentato non prevedeva incrementi di personale, sui quali è stato comunicato, verranno fatte previsioni solo in ragione dell'aumento dei traffici che, come abbiamo definito al punto precedente, non si è verificato.

In conclusione, anche se si tratta di una differenza esigua, il personale nel corso del 2024 è diminuito del -2,17%.

MEDREPAIR ITALIA S.R.L

La società Medrepair Italia SRL è autorizzata all'espletamento di servizi portuali ex art. 16 L. 84/1994 così come da Autorizzazione d'impresa n. 10/24/ADSP - MTMI del registro dei servizi portuali. Specializzata nell'attività di riparazione e manutenzione contenitori, l'impresa opera essenzialmente per il terminalista MCT. L'impresa gestisce un deposito di contenitori grazie all'area assentita in concessione ex titolo concessorio n°18/2019 del 01/10/2019.

➤ INVESTIMENTI

Il Piano presentato dall'azienda di cui si discute non prevedeva investimenti per l'implemento del parco mezzi e dei sistemi informatici, prevedendo di riuscire per il 2024 a mantenere gli standard operativi con i mezzi già a disposizione.

Pertanto, l'impresa non ha fornito dati nel senso di dar prova dell'attuazione di investimenti in tal senso.

➤ VOLUMI DI ATTIVITA'

La Medrepair Srl, non compie che servizi portuali, nella specie attività di riparazioni contenitori e deposito contenitori. L'attività per sua estrinseca natura non genera "volumi" di traffico. La società, che opera per il terminalista MCT, lavora a chiamata. Questo sistema non consente di valutare l'andamento dell'attività in termini quantitativi, se non appellandosi al solo parametro degli introiti registrati.

Partendo da questo assunto, analizzando il prospetto inviato quale "Piano d'impresa", non è possibile con i dati a disposizione, riuscire a fare una valutazione delle performance dell'impresa, non essendo stato ancora fornito il risultato di Bilancio 2024.

➤ LIVELLI OCCUPAZIONALI

Dall'analisi dei dati forniti dall'impresa, non si registrano aumenti delle unità in organico. Il numero dei dipendenti dell'impresa, infatti, continua ad essere 13 unità e l'azienda consultata, dichiara di una saturazione del personale al 100%, non prevedendo, di conseguenza, alcuna assunzione per l'esercizio a venire.

ALL CONTROLS SRL

La società All Controlls Srl è impresa portuale autorizzata da questa AdSP, ai sensi dell'art. 16 comma 3 L.84/1994, con atto n° 01/24/ADSP - MTMI del registro dei servizi portuali e nell'ambito del Porto di Gioia Tauro eroga servizi portuali ai maggiori terminalisti operanti nello scalo.

Il Piano operativo presentato prevedeva l'inserimento della società nel circuito di alcuni servizi portuali come: tramacco di merce pericolose IMO, riparazione containers, rizzaggio e derizzaggio, fissaggio merce, taccaggio auto, ecc., su navi, vagoni e carri ferroviari nel porto di Gioia tauro.

Il programma operativo illustrava, in maniera molto cristallina, le possibili difficoltà di inserimento nel mercato dei servizi sopra descritti, in particolare di quello nuovo di riparazione contenitori, prevedendo una "cauta" stima sui livelli di crescita di volumi del 1%.

➤ **INVESTIMENTI**

All'interno del Piano operativo presentato non vi erano voci relativi ad investimenti da effettuarsi nell'arco dell'anno 2024. Tutte le unità che compongono il parco mezzi sono di proprietà dell'azienda. Come è possibile presupporre dal Piano, si attendono possibili investimenti nell'arco del 2025, in quanto la società si appresta per quella data a svolgere l'ulteriore servizio di manutenzione Gru di banchina. Pertanto, la valutazione di eventuali investimenti e le loro ricadute sull'attività debbono essere rinviate al prossimo esercizio.

➤ **VOLUMI DI ATTIVITA'**

Dai dati forniti dall'azienda a consuntivo dell'attività svolta si evince una crescita dei volumi di attività che è andata oltre le prudenti stime previste nel Piano operativo.

Difatti, la società ha movimentato merci per 3900 TON, facendo registrare una variazione percentuale del +18% rispetto ai valori dello scorso anno. Dunque, l'obiettivo dell'aumento dei volumi complessivi è stato raggiunto.

➤ **LIVELLI OCCUPAZIONALI**

L'aumento dei volumi di attività trova riscontro anche nell'aumento dei livelli occupazionali. Infatti, nel Piano operativo si prevedevano nuove assunzioni, che avrebbero dovuto eseguirsi tra il 2024 e il 2025, per un totale di circa 6 unità.

In realtà, nel solo anno 2024 sono state effettuate 7 nuove assunzioni, con un incremento percentuale sul numero dei dipendenti del +15,56%.

GLOBAL REPAIR SRL

L'impresa, autorizzata all'espletamento di servizi portuali, giusta autorizzazione n° 12/24/ADSP - MTMI del registro dei servizi portuali, non fornito dati sul raggiungimento degli obiettivi di Piano.

COOPMAR SCARL

L'impresa, autorizzata all'espletamento di servizi portuali, giusta autorizzazione n° 06/24/ADSP - MTMI del registro dei servizi portuali, non fornito dati sul raggiungimento degli obiettivi di Piano.

Porto di Crotone

Le imprese portuali operanti nell'ambito del Porto di Crotona sono quattro. Tra di esse vi è una sola impresa che vanta lo status di terminalista, tutte le altre sono autorizzate allo svolgimento di operazioni e servizi portuali ex art. 16 L. 84/1994.

Nel dettaglio, sono imprese terminaliste ex art. 18 L. 84/1994:

➤ **RECYCLING SRL**

Sono imprese portuali ex art. 16 L. 84/1994:

➤ **MG SHIPPING S.R.L.S – OPERAZIONI PORTUALI**

➤ **OMI SUD SRL-OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI**

➤ **GRAZIANI FRANCESCO SRL**

Come già fatto per il porto di Gioia Tauro, di seguito si procederà con una breve presentazione dell'operatore economico, per poi passare alla verifica del livello di attuazione dei relativi Piani d'impresa.

RECYCLING SRL

La Società Recycling S.r.l, oltre ad essere autorizzata all'espletamento di operazioni e servizi portuali (giusta autorizzazione n.07/24/ADSP - MTMI del registro dei servizi portuali e n. 07/24/ADSP - MTMI del registro operazioni portuali) è concessionaria di banchina e svolge la propria attività in qualità di terminalista.

Sul porto di Crotona la Recycling ha svolto attività portuali negli anni 2021/22/23/24 di vario genere, quali imbarco e/o sbarco di merce alla rinfusa e in colli, impiegando manodopera locale, effettuando investimenti sull'acquisto di attrezzature.

➤ **INVESTIMENTI**

Il Piano d'impresa presentato dalla Recycling contiene previsioni fino all'esercizio in corso. L'impresa è dotata di un nutrito parco mezzi che le consente di offrire sul mercato delle prestazioni che la rendono ottimo interlocutore per i vettori.

Il piano di investimenti prevedeva per il 2024 un ampliamento del parco mezzi e delle attrezzature per una cifra pari a circa € 1.550.000,00. In particolare, nell'esercizio in corso, con la somma impegnata, sono state acquisite: Autogrù Telescopica Sany SAC600E da 60T; Autogrù Telescopica Sany SAC2500E da 250T; attrezzature varie.

Dai dati forniti dall'impresa, è possibile verificare la realizzazione del piano d'investimenti, con l'acquisto delle macchine ed attrezzature preventivate.

➤ **VOLUMI DI ATTIVITA'**

Per quanto riguarda i volumi registrati è possibile segnalare una crescita dell'attività.

Sono state lavorate dalla Recycling Srl, circa 60 navi, in netto aumento rispetto alle 43 lavorate lo scorso anno. La quantità di merce movimentata nel corso del 2024 è stata circa 410.317,00 TON, un ottimo risultato se raffrontato con le 163.747,02 TON del passato esercizio. Dunque gli obiettivi di Piano sono stati raggiunti e finanche superati, con una variazione percentuale del +150%.

➤ LIVELLI OCCUPAZIONALI

La società ha in organico 44 dipendenti e secondo i dati forniti dalla stessa, nel corso del biennio 2023-2024 dovevano essere eseguite circa 10 assunzioni.

Dall'elenco dei dipendenti fornito dall'impresa, si rileva come siano state 7 le assunzioni effettuate nel corso dell'esercizio 2024, per cui le previsioni fatte sui livelli occupazionali possono considerarsi rispettate.

MG SHIPPING S.R.L.S

La MG Srls è soggetta autorizzata a svolgere operazioni portuali, in forza dell'autorizzazione n. 02/24/ADSP - MTMI del registro operazioni portuali. Fornisce la propria attività di carico, scarico e movimentazione merce essenzialmente per il cliente Baker Hughes e fornisce il servizio SIA (Servizio Integrativo Antincendio).

➤ INVESTIMENTI

Nel Piano d'impresa presentato dalla società si prevedeva un piano di investimenti per un totale di 30.000 euro da ripartire nel modo che segue:

	2024	
A.1 Indice di rigidità degli investimenti	0	%
B.1 Impianti mobili portuali	0	€uro
B.2 Impianti fissi portuali	0	€uro
B.3 Gru e carrelli	20.00	
	0	€uro
B.4 Attrezzature varie (Generatori, transenne, panne, ecc.)	5.000	€uro
C.1 Grado efficienza strutture fisse	100	%
C.2 Grado efficienza macchinari e attrezzature	100	%
D.1 Relativi alla gestione impianti e attrezzature	2.000	€uro
D.2 Relativi alle funzioni di supporto	3.000	€uro

La società non ha fornito evidenza della realizzazione del suddetto piano di investimenti. Lo stesso, tra l'altro, è perfettamente riportato nel Piano d'impresa 2025, per cui si suppone che gli importi indicati servano a pagare i ratei del leasing per i carrelli in dotazione all'azienda.

➤ VOLUMI DI ATTIVITA'

La società ha dichiarato di avere lavorato circa 4 navi per un totale di 558 TON.

Non è possibile calcolare la variazione percentuale, in aumento o in diminuzione, poiché la società di cui si discute non era soggetta autorizzata nel 2023. Tuttavia, rispetto alle previsioni di Piano, i volumi di traffico previsti possono dirsi conseguiti.

➤ LIVELLI OCCUPAZIONALI

I dati forniti dalla società sul proprio organico in servizio e comunque sul fabbisogno di personale,

sono contrastanti. Nel Piano d'impresa viene riportato un prospetto di stima che distingue l'impiego di operai "diretti" ed "indiretti", per un totale di 96 risorse umane.

OMI SUD SRL

L'impresa è autorizzata all'espletamento di operazioni e servizi portuali (autorizzazione n. 10/24/ADSP - MTMI del registro operazioni portuali, autorizzazione n. 11/24/ADSP - MTMI del registro servizi portuali). L'attività si rivolge a diversi operatori economici tra cui: Condotte Srl,, Med Wind Srl, Metalcarpenteria, Argo srl, Petrol cem, Seva Srl.

➤ INVESTIMENTI

La società dal 2022, anno in cui ha ottenuto per la prima volta l'autorizzazione all'esercizio dell'attività d'impresa portuale, ha portato a compimento un importante piano d'investimenti per l'acquisto di macchine e strumentazioni competitive scelta che, stando ai dati forniti dalla società, ha premiato in termini di volumi di traffico e fatturato.

Nel piano d'impresa presentato e che qui viene esaminato, era previsto l'acquisto di una benna bivalve che, però, non è stata acquisita. L'acquisto è stato rimandato, insieme ad altra attrezzatura al prossimo esercizio.

➤ VOLUMI DI ATTIVITA'

La società ha concluso l'anno con circa 19 navi operate. Il valore dei traffici si assesta a circa 25000 TON movimentate, facendo registrare un incremento percentuale rispetto al 2023 del +13,68%.

➤ LIVELLI OCCUPAZIONALI

L'impresa oggi impegna 25 unità operative, avendo dunque rispettato le previsioni del Piano d'Impresa che suggerivano l'assunzione di un'unità nel corso del 2024.

	2024
A. DIRETTI	
A.1 Operai specializzati (Assunti a tempo indeterminato)	6 N°
A.2 Operai specializzati (Assunti a part-time)	0 N°
A.3 Operai comuni (Assunti a tempo indeterminato)	0 N°
A.4 Operai comuni (Assunti a part-time)	0 N°
A.5 Operai (Prestazione occasionale)	0 N°
B. INDIRETTI	
B.1 Operai specializzati (Assunti a tempo indeterminato)	50 N°
B.2 Operai specializzati (Assunti a part-time)	0 N°
B.3 Operai comuni (Assunti a tempo indeterminato)	40 N°
B.4 Operai comuni (Assunti a part-time)	0 N°
TOTALE RISORSE UMANE IMPIEGATE	96 N°

Tuttavia, dall'elenco del personale alle dipendenze, l'organico risulta composto da 13 unità e non è stato possibile desumere che l'impresa abbia avuto la necessità di far ricorso a personale "indiretto" per un numero che possa giustificare i numeri preventivati nel prospetto sopra riproposto. Anche sul possibile aumento dei livelli occupazionali dei lavoratori cosiddetti "diretti", dall'azienda vengono

restituite informazioni discordanti. La saturazione del personale è indicata al 70%, quindi la società prevede la possibilità di aumentare le unità di personale, del resto è stato anche dichiarato in fase di raccolta dei dati, prevedendo almeno 12 assunzioni nel biennio 2024/2025. Tuttavia, dall'elenco del personale allegato alla domanda d'autorizzazione 2025, non è dato d'evidenziare alcuna assunzione eseguita nel 2024, ed anzi il numero dei dipendenti è sceso a 12 unità.

GRAZIANI FRANCESCO SRL

La società espleta servizi portuali, in forza dell'autorizzazione n. 03/24/ADSP - MTMI del registro dei servizi portuali, che eroga a favore del terminalista Recycling Srl, altre imprese portuali come MG Srls e operatori economici quali Brebana e Rolle, KT.

➤ INVESTIMENTI

Dal Piano operativo presentato, si sottolinea l'assenza della previsione di investimenti in mezzi e attrezzature. Infatti, la società dichiara di condizionare l'acquisto di nuovi mezzi solo al superamento di una certa soglia di volumi d'attività. Tuttavia, tale risultato sembrerebbe non essere stato raggiunto, per cui, il parco mezzi non è stato incrementato, non ricorrendone i presupposti.

➤ VOLUMI DI ATTIVITA'

La società che svolge principalmente l'attività di rizzaggio, derizzaggio, manutenzione contenitori, noleggio mezzi di sollevamento, taccaggio, non ha fornito dati sul volume di attività.

➤ LIVELLI OCCUPAZIONALI

La Graziani Francesco Srl conta di 75 dipendenti. Nel corso del 2024 sono state effettuate 13 assunzioni, facendo registrare una variazione percentuale in aumento del +20%.

Porto di Vibo Valentia

Lo scalo vibonese vede solo due imprese autorizzate a svolgere operazioni e servizi portuali.

Non vi sono imprese concessionarie di banchina, per cui entrambe le imprese operano secondo il regime dell'art. 16 comma 1 e 3 della Legge di riordino in materia di legislazione portuale.

Sono imprese portuali autorizzate:

➤ MERIDIONALE PETROLI S.R.L. – OPERAZIONI

➤ PREVARIN S.R.L. – OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI;

Segue la verifica delle performance dei due operatori economici e la verifica del livello di attuazione dei rispettivi piani operativi.

MERIDIONALE PETROLI S.R.L.

La Meridionale Petroli Srl compie operazioni portuali sulla scorta dell'autorizzazione n. 04/24/ADSP - MTMI del registro operazioni portuali. La società ha a disposizione un'area di stoccaggio dei carburanti per una capacità complessiva di circa 29.000 metri cubi operativi. Il deposito, che si trova adiacente alla banchina di scarica del porto di Vibo Valentia Marina, è rifornito di gasolio e benzina ed è dotato di una pensilina di carico autobotti con un sistema completamente

automatizzato a circuito chiuso.

➤ INVESTIMENTI

All'interno del Piano d'impresa non troviamo una voce dedicata alla previsione degli investimenti da compiersi nel corso del 2024, ci si limita solo a fornire l'elenco di specifico equipment che serve per lo scarico dei prodotti petroliferi delle navi cisterna, ovvero una dotazione di quattro manichette flessibili.

➤ VOLUMI DI ATTIVITA'

La società prevedeva per il 2024 il raggiungimento dell'obiettivo di 90 navi cisterna lavorate. Il 5 dicembre scorso il sito è stato posto sotto sequestro per presunti reati ambientali e l'attività si è interrotta. Ad ogni caso, dai dati forniti dall'impresa, escludendo il mese di dicembre, l'obiettivo di piano può dirsi raggiunto con una variazione percentuale sui risultati dello scorso anni del +8,64%.

➤ LIVELLI OCCUPAZIONALI

Il sito vibonese della Meridionale Petroli impiega in totale 23 unità di personale e, secondo i dati forniti dall'impresa, non erano previste assunzioni per il 2024, né sono previste assunzioni per il prossimo 2025.

PREVARIN S.R.L.

L'impresa è autorizzata a svolgere operazioni portuali sulla scorta dell'autorizzazione n. 05/24/ADSP - MTMI del registro operazioni portuali. La società dopo l'accoglimento di un'istanza di proroga dell'autorizzazione 2023, ratificata dal Comitato di gestione del 31/12/2024, eroga anche servizi portuali ed è al momento l'unico operatore economico che compie attività ai sensi del comma 3 dell'art. 16 L. 84/1994.

➤ INVESTIMENTI

Il Piano operativo presentato dalla società riporta un Piano d'investimenti particolarmente orientato all'implementazione del parco mezzi. Lo stesso è concentrato sull'acquisizione di nuove macchine ed attrezzature grazie alla sottoscrizione del contratto di Fitto di Azienda dalla Port Company Srl per il tramite del quale la società si è dotata, in aggiunta alla propria dotazione, di:

Nr 1 Gru Portuale Gottwald - matricola CZ - I 204/92: portata 43 tons.

- Nr 1 Benna mordente elettro idraulica marca Rozzi.

- Nr 1 Carrello Elevatore Daewoo modello D30S Diesel.

- Nr 2 Bilancini modulari: portata max 34 tons;

- Nr 3 Distanziali per sollevamento pesi.

Si tratta di un investimento complessivo di grande portata che ha continuato che nel corso dell'esercizio 2024 può dirsi logicamente ed amministrativamente armonizzato.

➤ VOLUMI DI ATTIVITA'

L'attività svolta nell'esercizio di riferimento ha subito un lieve flessione in negativo sui risultati 2023. Infatti, se il numero di navi operate è aumentato, passando da 17 a 21, il volume di traffico in termini

di merci movimentate è diminuito, passando dalle 8847 TON del 2023 al 6245 TON del 2024.

Di conseguenza il volume di attività a subito un decremento pari a -29,41%.

➤ **LIVELLI OCCUPAZIONALI**

L'impresa impiega n° 13 dipendenti, ai quali si aggiungono 5 unità di operai a chiamata, a copertura dei picchi di lavoro. La società dichiara una saturazione dell'organico pari al 100% e, difatti, il Piano d'impresa non prevede assunzioni per il biennio 2024/2025.

Porto di Corigliano- Rossano

I traffici nel Porto di Corigliano-Rossano riguardano prevalentemente le movimentazioni di merci solide alla rinfusa.

Le imprese autorizzate all'espletamento di operazioni e servizi portuali sono due di cui una autorizzata ai sensi dell'art. 18 L. 84/1994, svolgendo la propria attività quale terminalista.

Nel dettaglio le imprese portuali operanti nell'ambito del porto cosentino sono:

Maresud Srl – impresa terminalista ex art. 18 L. 84/1994

Recycling Srl-operazioni e servizi portuali ex art 16 L. 84/1994

Di seguito si riportano i dati sulla verifica dei Piani operativi presentati dalle società.

MARESUD SRL

La Maresud s.r.l. è impresa portuale autorizzata a svolgere operazioni e servizi portuali nel Porto di Corigliano-Rossano, facente capo all'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio.

Dal lontano 1999 svolge un'attività che si è evoluta nel tempo in funzione del variare degli scambi. Inoltre la Società è concessionaria, ai sensi dell'art.18 della Legge 84/94, di 20.000 mq di spazi operativi ubicati all'interno della banchina 1 destinati allo svolgimento delle operazioni e dei servizi portuali, nonché al deposito di merce varia.

➤ **INVESTIMENTI**

Sul fronte degli investimenti, in premessa, va evidenziato che la società ha garantito negli ultimi anni una loro crescita costante.

Il piano degli investimenti ha riguardato l'aumento dei mezzi a disposizione dell'azienda, per i quali nel 2024 non si prevedevano nuovi acquisti, avendo tutti i mezzi in dotazione cicli di vita residua sufficientemente lunghi, tali da non rendere necessario programmare una loro sostituzione nel breve periodo.

La società ha chiarito all'interno del proprio Piano d'impresa che gli investimenti per il 2024 sono stati definiti nel segno della prudenza, non potendo fare previsioni certe di crescita dato le fibrillazioni del mercato che più che in altri anni, hanno caratterizzato il 2024.

PIANO INVESTIMENTI

Investimenti:	Modalità	Previsioni di spesa 2024
Manutenzione area in concessione	Acquisto diretto	€ 20.500,00
Sollevatore telescopico	Leasing	€ 210.000,00
Costi della sicurezza e formazione	Acquisto diretto	€ 10.750,00
TOTALE INVESTIMENTI 2024 € 241.250,00		

Totale investimenti € 241.250,00 - Tempo di realizzazione: 12 mesi

Dai dati forniti dalla società, le previsioni possono ritenersi rispettate.

➤ **VOLUMI DI ATTIVITA'**

Le previsioni di Piano sul volume delle attività erano caute, tant'è che i traffici si prevedevano stabili al risultato del 2023. Tuttavia si segnala positiva che l'obiettivo prefissato della movimentazione di 260.000 TON è stato superato con successo. Infatti, il 2024 si concluderà con circa 301.000 TON movimentate, facendo registrare una variazione percentuale sui valori stimati del +15,77%.

➤ **LIVELLI OCCUPAZIONALI**

L'organico della società si compone di 14 unità. Da Piano d'impresa, la società prevedeva l'assunzione di 2 unità nel biennio 2024/2025. Dai dati forniti dal terminalista, si evince come nel solo 2024 siano state assunti 4 nuovi dipendenti, per cui gli obiettivi si ritengono raggiunti.

RECYCLING SRL

La società Recycling è autorizzata ad operare nel porto di Corigliano-Rossano, tuttavia, dall'analisi dei dati forniti dall'impresa non è possibile rilevare lo svolgimento concreto di attività imprenditoriale.

MEDCENTER CONTAINER TERMINAL S.P.A

Viene sottoposto a verifica il Piano d'Impresa del terminalista Medcenter Container Terminal S.pa., nel suo adeguamento del 27 maggio 2019, col quale la società ha inteso aggiornare il Piano d'Impresa presentato in seno alla procedura di rilascio dell'area in concessione.

Per effetto dell'Atto Formale cinquantennale n° 01/1996 del 29/05/1996 e suoi successivi Atti supplementivi, MCT SPA è il concessionario che gestisce il terminal per il trasbordo, tecnicamente definito transhipment, destinato al carico, scarico, movimentazione, deposito di container, merci in genere e carichi speciali nell'ambito del porto di Gioia Tauro.

L'adeguamento del 2019 contiene il PEF con previsioni al 2041, ivi è riportato il Piano degli investimenti da compiersi nei settori:

- Equipment;
- Certificati;
- Attività;
- Noleggio;
- IT;
- IT hardware.

Trovano spazio anche le previsioni in merito ai livelli occupazionali da raggiungere, nonché le previsioni sui volumi di traffico, anche in questo caso fissando quale traguardo di stima il 2041.

Sull'attuazione del Piano del 2019, l'anno in corso è stato contrassegnato dal raggiungimento di essenziali obiettivi, soprattutto per quanto concerne la realizzazione degli investimenti, il rinnovamento del parco mezzi, l'aumento del personale e gli investimenti per la sua formazione.

➤ **INVESTIMENTI**

Il parco aziendale del terminalista MCT Spa è stato incrementato, rispettando le previsioni di Piano, arrivando financo a superarle.

Nel secondo semestre dell'anno in corso, infatti, si è compiuto il rinnovamento dell'equipment con l'arrivo di 18 straddle carriers e ulteriori Gru di banchina che hanno permesso di raggiungere quota 13 nuove unità, insieme alla commessa già conclusa di 3 nuove Gru mobili (Mhc).

L'investimento complessivo nel settore dell'equipaggiamento degli strumenti meccanici era stato stimato attorno ai 97.611.000; con l'arrivo dei nuovi mezzi esso può dirsi perfettamente in linea con le previsioni, anzi le unità previste all'interno del nuovo Piano operativo, sono state anche superate.

Difatti, da 22 Gru di banchina (delle quali solo 13 erano perfettamente funzionanti alla data del 2019), si è passati a 25 Gru pienamente operative.

Ancora, da 95 straddle carriers (di cui 25 inefficienti alla data della presentazione dell'adeguamento del Piano aziendale) si è giunti al traguardo di 155 unità, a seguito dell'approdo di 18 nuovi carrelli, tra i quali spiccano 3 mezzi ibridi.

Come è stato illustrato anche graficamente, gli straddle carriers in uso al terminal, dal 2019 fino all'anno in corso, sono aumentati del +63,16%.

L'incremento delle Gru di banchina, invece, si attesta a +13,64%.

Le nuove dotazioni meccaniche, insieme agli investimenti eseguiti in ambito IT e IT hardware, danno conto di una crescita del terminal, capace di accogliere le navi di ultima generazione, caratterizzate da un vasto stivaggio, cosa che rende certamente competitivo lo scalo gioiese, corroborando la propria capacità di attrazione dei traffici.

➤ **VOLUMI DI ATTIVITA'**

All'interno del PEF, vengono riportate le stime del volume di traffico fino al 2041, con l'avvertenza delle possibili oscillazioni del mercato, le cui fibrillazioni non sono mai del tutto preventivabili.

Tuttavia, non c'è chi non veda come i volumi del traffico container nel porto di Gioia Tauro hanno resistito egregiamente ai grandi sconvolgimenti degli ultimi anni (crisi pandemica, crisi geopolitica). Il porto di Gioia Tauro, da solo, movimentata l'80% del transhipment nazionale e la crescita dei volumi, espressa nei TEUS movimentati, appare costante.

Senza andare troppo a ritroso nel tempo, basta eseguire un raffronto con il numero di TEUS movimentati l'anno precedente, per accorgersi di quanto detto.

Infatti, mentre nel 2023 ci si è fermati a quota 3.548.827 TEUS, l'anno in corso si chiuderà ad un soffio

dalla soglia record di 4.000.000 di TEUS, facendo, dunque, registrare un aumento del +12,71%.

➤ LIVELLI OCCUPAZIONALI

Nel Piano d'impresa si evince chiaramente come il numero del personale alle dipendenze sia strettamente legato ai volumi di traffico. Questi, come abbiamo visto, sono aumentati in maniera costante e a questo si è accompagnato, quale fisiologica conseguenza, anche l'aumento degli addetti.

Nel 2019 i lavoratori MCT si attestavano sulla cifra di 1.168 unità totali. Da questo numero si è passati gradualmente alla cifra attuale di 1276 unità, con un margine di crescita dichiarato fino a 1290 unità, in base alle esigenze.

Ne consegue che l'incremento percentuale, rispetto ai dati 2019, sia del +9,25%

AUTOMAR SPA

Viene sottoposto a verifica il Piano d'Impresa del terminalista Automar S.p.a., leader nel settore della logistica integrata per l'automotive. L'operatore detiene in concessione un'area di circa 240mila metri quadrati e può ospitare oltre 17mila autoveicoli.

Dopo un periodo di crisi che ha riguardato l'intero comparto dell'automotive, già a partire dal 2022 la società ha dato prova di particolare resilienza, rendendosi protagonista di una evidente ripresa.

➤ INVESTIMENTI

La società negli ultimi anni ha dato via ad un'importante campagna di investimenti nello scalo gioiese che, considerando i risultati ottenuti, soprattutto nell'ultimo biennio, dimostrano il successo delle politiche aziendali.

Gli investimenti di cui trattasi riguardano non soltanto il rinnovamento delle attrezzature di equipment, ma anche i settori dello: sviluppo sostenibile, digitalizzazione, incremento dell'organico.

In particolare, stando i dati contenuti nel piano d'impresa, la società ha destinato:

1.050.000 € per opere di infrastrutturazione e sicurezza

320.000 € per opere di sostenibilità energetica e di manutenzione

100.000 € per la formazione

270.000 € per il rinnovamento dell'equipment

Le previsioni di Piano prospettano ulteriori investimenti da eseguirsi a partire dall'esercizio in corso. In particolare:

470.000 € Infrastrutture e Sicurezza

300.000 € per il rinnovamento dell'equipment

250.000 € Sostenibilità

160.000 € Formazione e digitalizzazione

In questa sezione è opportuno portare in evidenza che, proprio nell'anno in corso, sono state definite le procedure per il rilascio in concessione di ulteriori aree del demanio marittimo che hanno incrementato di circa 200.000 mq, l'estensione della superficie demaniale a favore del terminalista.

➤ **VOLUMI DI ATTIVITA'**

Il Piano d'impresa per l'anno 2024 stimava uno stazionamento del volume di traffico, prevedendo di raggiungere il traguardo delle 300.000 unità movimentate.

L'obiettivo non solo è stato raggiunto, ma è stato anche superato, chiudendo l'esercizio con circa 340.000 MOVES. Con una variazione percentuale sul valore stimato del +13,33%

➤ **LIVELLI OCCUPAZIONALI**

La società impiega 96 dipendenti, numero che dà prova dell'incremento di personale preventivato all'interno del Piano d'impresa. Anche in questo caso, la società non si è limitata a raggiungere l'obiettivo stimato, che era quello delle 70 unità, ma lo ha di gran lunga superato, con una variazione percentuale del +35%.

HEIDELBERG MATERIALS ITALIA CEMENTI S.P.A.

Il soggetto terminalista nasce dalla fusione delle storiche aziende Italcementi e Calcestruzzi.

La Heidelberg Materials è uno dei principali produttori integrati di soluzioni e materiali per le costruzioni, nei settori cemento, inerti e calcestruzzo preconfezionato, la quale sta investendo sull'evoluzione della gamma dei prodotti e dei servizi offerti sul mercato per traghettare l'impresa nel mercato del futuro che vuole le imprese sempre più eco-sostenibili e digitali.

Nel marzo 2019 la società ha rilevato la gestione del terminal portuale di Gioia Tauro, subentrando nella concessione a HC Italia (Licenza di subingresso n° 19/2019 del 01/10/2019).

➤ **INVESTIMENTI**

A seguito del subingresso del 2019, il nuovo terminalista ha da subito avviato una campagna di investimenti per il riammodernamento del terminal portuale, per garantirne l'aderenza con le specifiche di Gruppo in merito alle utility, implementazione della safety and security e, non per ultimo, l'ammodernamento tecnologico.

Il valore degli investimenti eseguiti sul terminal ammonta a circa 600.000 €.

➤ **VOLUMI DI ATTIVITA'**

Secondo le stime contenute nel Piano operativo presentato, il terminalista avrebbe dovuto raggiungere l'obiettivo dei 54 kt. I risultati 2024, invece, restituiscono un dato lontano dalle stime e in diminuzione rispetto allo scorso anno. Infatti, nel corso dell'esercizio 2024 sono state movimentate circa 40 kt con un ribasso del -13% sul 2023 ed una variazione percentuale al ribasso del -25% sulle previsioni di Piano.

➤ **LIVELLI OCCUPAZIONALI**

Il terminal occupa 3 dipendenti e all'interno del Piano non si prevedevano assunzioni per il 2024, legando le stesse all'aumento del volume di traffico, che come dimostrato non si è verificato.

3.2.2 Esiti dell'attività di verifica di cui al comma 10 dell'articolo 18 e dell'articolo 9 del d.i. n. 202/2022.

L'Ente ha avviato la verifica ex art. 9 del D.M. 202/2022 con nota prot. 17117 U/2024 SEG del 12/6/2024, i cui esiti – generalmente positivi – sono compendati nel documento approvato con la Delibera del Comitato di Gestione n. 245/2024 del 20/12/2024, di cui è cenno nel paragrafo precedente.

3.2.3 Esiti dell'attività di verifica di cui al comma 6 dell'articolo 16.

In ottemperanza agli obblighi di verifica disposti in capo all'Autorità di Sistema Portuale dall' art. 16 comma 6 L. 84/1994, questo Ente ha proceduto nei sensi previsti dalla norma sopra richiamata anche considerando che la suddetta verifica costituiva un obiettivo dirigenziale non strategico, stabilito dal presidente per l'anno 2024.

Il documento di verifica dei piani d'impresa ex art. 16, comma 6, della L. 84/94 e s.m.i. è stato approvato con Decreto presidenziale n. 245 del 20/12/2024, pubblicato all'indirizzo <https://www.portodigioiatauro.it/albopretorio/provvedimenti/2024/12/20/decreto-245-del-20-12-2024-obiettivi-dirigenziali-validati-dall-organismo-indipendente-di-valutazione-della-adsp-mtmi-verifica-dei-piani-di-impresa-portuale-ai-sensi-dell-art-16-comma-6-della-l-84-94-e-s-m-i--2315/>

Per una puntuale disamina relativa a ciascuna impresa portuale scrutinata si rimanda ai contenuti del Paragrafo precedente.

3.2.4 Notizie in merito all'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'articolo 17 comma 2 (data del rilascio, durata, regolamento per lo svolgimento del servizio) o alla costituzione dell'agenzia di cui all'art. 17 comma 5.

LA GIOIA TAURO PORT AGENCY SRL. Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, come da Articolo 4 del D.L. 243/16

Con Accordo di Programma sottoscritto in data 27/7/2016 tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali, la Regione Calabria, l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A. (Invitalia) e l'Autorità Portuale di Gioia Tauro, è stato assunto l'impegno a livello governativo, mediante emanazione di apposito provvedimento normativo, di procedere ad una serie di interventi straordinari per l'area del porto di Gioia Tauro tanto per la implementazione della infrastrutturazione quanto per il rilancio e per la salvaguardia dei lavoratori della principale azienda terminalista operante in porto ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84 (Medcenter Container Terminal S.p.a.) che a quella data usufruivano di regimi di sostegno al reddito nella forma di ammortizzatori sociali.

Quanto al secondo aspetto, relativo alla salvaguardia del bacino di lavoratori, destinati, all'esito delle procedure ex l. 223/91 avviate da Medcenter Container Terminal S.p.a., ad essere estromessi dal ciclo produttivo di quella azienda, il Governo ha assunto l'incarico di procedere alla istituzione dell'Agenzia per la fornitura di lavoro portuale, la riqualificazione professionale e la ricollocazione dei lavoratori presso il porto di Gioia Tauro che, a quella data usufruivano di regimi di sostegno al reddito nella forma di ammortizzatori sociali.

Il governo ha dato fattiva attuazione all'impegno assunto e con l'art. 4. D.L. 29/12/2016, n. 243 poi convertito, con modificazioni, dalla L. 27/2/2017, n. 18, ha previsto la istituzione, in via eccezionale e temporanea, per un periodo massimo non superiore a trentasei mesi poi portati a cinquantaquattro,

da parte della Autorità di Sistema Portuale, previa intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con delibera del Comitato Portuale, di un'agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, nella quale confluiscono i lavoratori in esubero delle imprese che operano ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, autorizzate alla movimentazione dei container che, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme degli ammortizzatori sociali.

Con delibera del Comitato Portuale, in data 23.03.2017, preso atto della intesa intervenuta sulla istituzione della Agenzia, il Comitato ha assunto la decisione di provvedere alla costituzione della Agenzia di somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale.

Sempre a mente dell'art. 4 del D.L. 29/12/2016, n. 243 poi convertito, con modificazioni, dalla L. 27/2/2017, n. 18, il legislatore ha previsto al ricorrere dei presupposti in esso indicati che l'Autorità Portuale di Gioia Tauro costituisse, ai sensi del D.lgs. 19 agosto 2016 n. 175 (T.U. società partecipate), una società avente ad oggetto l'attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi anche attraverso la loro formazione professionale in relazione alle iniziative economiche ed agli sviluppi industriali dell'area portuale di Gioia Tauro di competenza dell'Ente nonché ogni attività necessaria o strumentale alla realizzazione di quanto sopra, prevedendo che la stessa dovesse essere promossa e partecipata dall'Autorità di Sistema portuale competente, in deroga all'articolo 6, comma 11, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e secondo le norme recate nel citato testo unico in materia di società a partecipazione pubblica di cui al decreto legislativo 19 agosto 2016, n. 175.

La forma giuridica di società a responsabilità limitata deriva dal combinato disposto dell'art. 4 d.l. 243 convertito in l. 17/18 e dell'art. 3 T.U. in materia di società partecipate, articolo quest'ultimo rubricato "Tipi di società in cui è ammessa la partecipazione pubblica", secondo cui le amministrazioni pubbliche possono partecipare esclusivamente a società, anche consortili, costituite in forma di società per azioni o di società a responsabilità limitata (quale quella in analisi) e che nelle società a responsabilità limitata a controllo pubblico l'atto costitutivo o lo statuto in ogni caso debbano prevedere la nomina dell'organo di controllo o di un revisore.

A tal proposito, all'esito di due procedure ad evidenza pubblica attivate per garantire trasparenza e massima partecipazione (i relativi avvisi sono stati pubblicati sul sito dell'Ente ed inviati ai collegi degli ordini professionali per darne massima diffusione tra gli iscritti), l'Ente, dopo i prescritti controlli sulle autodichiarazioni dei concorrenti, ha individuato tanto l'Amministratore Unico quanto il Revisore della Società, che unitamente al Commissario Straordinario pro tempore hanno sottoscritto l'atto costitutivo della Società.

Fin dall'assunzione del relativo incarico, l'Amministratore Unico ha provveduto, di concerto con gli uffici dell'Ente, a tutti gli adempimenti burocratici stabiliti per la costituita società (trasmissione atto già registrato alla Agenzia dell'Entrate, richiesta ed immediata assegnazione del numero di partita iva/codice fiscale, iscrizione CCIAA, iscrizione Rea con relativo codice ATECO, presentazione libri contabili per la loro vidimazione obbligatoria per legge, individuazione della banca di tesoreria), nonché predisposto il piano di avviamento e di chiamata di concerto con le OO.SS. rappresentative.

La norma più volte richiamata prevede che i soggetti iscritti agli elenchi detenuti e gestiti dall'Agenzia ricevono una indennità di mancato avviamento (I.M.A.) per le giornate di disponibilità (massimo 26

giornate nell'arco mensile) che, secondo quanto prospettato dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti che vigila sulle Autorità Portuali, viene versata da parte dell'I.N.P.S, una volta trasmessi i relativi elenchi verificati dal medesimo Ministero indi rimessi dallo stesso all'istituto previdenziale, che provvede al relativo accredito direttamente al lavoratore.

La norma di cui all'art. 4 D.L. 29/12/2016, n. 243 poi convertito, con modificazioni, dalla L. 27/2/2017, n. 18 prevede degli importi precisi destinati ed impegnati dal Ministero del lavoro per le annualità per il pagamento dell'I.M.A.. E' bene chiarire, per fugare ogni dubbio interpretativo al riguardo, che le somme in questione - previste tanto per Gioia Tauro quanto per Taranto - non transiteranno mai dai bilanci dell'Agenzia, ma sono destinate direttamente dal Ministero del lavoro all'INPS che è il soggetto erogatore della relativa indennità a favore dei lavoratori iscritti agli elenchi per le loro giornate di disponibilità nell'arco temporale mensile.

Nell'attuale scenario giuridico, una fattispecie paragonabile, ma non perfettamente sovrapponibile per le ragioni che nel prosieguo verranno illustrate, è quella disciplinata dall'art. 17 L. 84/94.

L'attività della richiamata impresa deve essere esclusivamente rivolta alla fornitura di lavoro temporaneo per l'esecuzione delle operazioni e dei servizi portuali, da individuare secondo una procedura accessibile ad imprese italiane e comunitarie. Il successivo comma 5 dispone che nel caso in cui non si realizzi quanto previsto in precedenza circa l'istituzione e l'autorizzazione all'esercizio della richiamata impresa, le prestazioni di lavoro portuale temporaneo vengano erogate da agenzie promosse dalle autorità portuali o, laddove non istituite, dalle autorità marittime e soggette al controllo delle stesse e la cui gestione è affidata ad un organo direttivo composto da rappresentanti delle imprese operanti in operazioni portuali (carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale), in fornitura di lavoro portuale temporaneo e nella gestione di opere attinenti alle attività marittime e portuali.

Al comma 10 è fatto carico all'Autorità Portuale di adottare specifica regolamentazione della fornitura di lavoro portuale temporaneo, da parte di soggetto di cui ai commi 2 e 5 dello stesso articolo, allo scopo di controllare le attività da questo effettuate e di verificare la capacità di fornirle secondo livelli quantitativi e qualitativi adeguati, nonché di verificare l'osservanza dell'obbligo di parità di trattamento nei confronti delle imprese richiedenti la prestazione, nel rispetto della vigente normativa.

Nel caso della costituita Agenzia, la norma ha disposto che, a differenza di quanto avviene per i casi testé analizzati, al ricorrere dei presupposti declinati nell'art. 4 D.L. 29/12/2016, n. 243 poi convertito, con modificazioni, dalla L. 27/2/2017, n. 18, che l'Autorità Portuale di Gioia Tauro costituisca una società pubblica, senza ricorso a procedure ad evidenza pubblica di individuazione di una impresa deputata in tal senso come avviene nel caso di art. 17 "puro", per l'attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi anche attraverso la loro formazione professionale in relazione alle iniziative economiche ed agli sviluppi industriali dell'area portuale di Gioia Tauro di competenza dell'Ente nonché ogni attività necessaria o strumentale alla realizzazione di quanto sopra.

Anzi, la circostanza che l'Agenzia sia fattispecie diversa rispetto a quanto sancito dall'art. 17 l. 84/94, è rinvenibile nella stessa norma (art. 4 dl. 243/16 convertito in l. 18/17) che, a chiare lettere, dispone al comma 8 che, all'esito del periodo legislativamente previsto decorrente dalla costituzione

dell'Agenzia, indi qualora alla scadenza del periodo di operatività dell'Agenzia restino in forza alla stessa lavoratori non reimpiegati, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possa autorizzare la trasformazione dell'Agenzia, su istanza dell'Autorità di Sistema portuale competente e laddove sussistano i presupposti, in un'agenzia di fornitura di lavoro portuale temporaneo, ai sensi del citato art. 17 della L. n. 84 del 1994, e successive modificazioni.

Sulla scorta delle indicazioni ricevute dal Ministero vigilante, l'Agenzia ha l'obbligo di trasmettere gli elenchi per la verifica al Ministero vigilante che, all'esito dei controlli, li rimetterà all'istituto previdenziale, affinché provveda all'accredito della indennità di mancato avviamento ed al versamento della contribuzione figurativa a favore del lavoratore.

Secondo l'art.4 più volte richiamato, all'Agenzia, ad eccezione delle modalità istitutive e di finanziamento, si applica la normativa vigente relativa alle agenzie di somministrazione di lavoro, di cui al D.Lgs. 10 settembre 2003, n. 276, ed al D.Lgs. 15 giugno 2015, n. 81, ove compatibile.

Il comma 4 prevede che la somministrazione di lavoro possa essere richiesta, al fine di integrare il proprio organico, da qualsiasi impresa abilitata a svolgere attività nell'ambito portuale di competenza dell'Autorità di Sistema portuale che ha istituito l'Agenzia.

Ai sensi del comma 5, in caso di nuove iniziative imprenditoriali e produttive che dovessero localizzarsi nel porto, le imprese autorizzate o concessionarie devono fare ricorso ai lavoratori dell'Agenzia, secondo percentuali predeterminate nel relativo titolo abilitativo, per le assunzioni a tempo determinato e indeterminato, laddove vi sia coerenza tra i profili professionali richiesti e quelli offerti.

Lo stesso obbligo grava, in caso di previsione di nuove assunzioni, a carico delle aziende già concessionarie ai sensi del citato art. 18 della L. n. 84 del 1994, e successive modificazioni. I lavoratori, qualora non accettino l'impiego proposto in base agli obblighi di cui al citato comma 5, sono cancellati dagli elenchi tenuti dall'Agenzia.

Ciò posto, attesa la peculiarità più volte evidenziata nel corpus della presente che l'Agenzia rappresenta un quid novi, si rileva che la normativa della agenzie di somministrazione si applica ove compatibile e su tale punto è stata interessata la Direzione territoriale del lavoro che, dopo un interpello dell'Ispettorato Nazionale, ha fornito interpretazione della disposizione di cui all'art. 4 d.l. 243/2106 convertito in l. 18/17.

Secondo l'Ispettorato Nazionale del Lavoro, alla luce di quanto previsto dal citato decreto n. 243, nonché dall'Accordo di Programma sottoscritto in data 27/07/2016, l'Agenzia in argomento sembrerebbe infatti deputata a svolgere attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi, nonché preposta ad avviare gli stessi presso le aziende operanti nel porto, senza che sia previamente instaurato un rapporto di lavoro tra l'Agenzia e il personale da collocare presso le aziende portuali.

L' art. 2, co. 1, D.L. n. 87/2018, conv. in L. n. 96/2018 (cd. Decreto Dignità e relativa legge di conversione) ha modificato le disposizioni di cui all'art. 29, co. 2, lett. b), D. Lgs. n. 81/2015, escludendo le attività portuali dall'applicazione della normativa in tema di contratti a tempo determinato. Pertanto, ad oggi, non vi sono limiti in termini di durata e numero di proroghe, né sussiste l'obbligo di indicare una causale che giustifichi il ricorso a contratti di lavoro a tempo

determinato.

Resta, tuttavia, l'obbligo per il datore di lavoro di effettuare le comunicazioni obbligatorie di assunzione entro il giorno antecedente l'instaurazione del rapporto di lavoro. L'Agenzia, sentite le organizzazioni sindacali dei lavoratori, svolge attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi, anche attraverso la loro formazione professionale. I piani di formazione e di riqualificazione del personale possono essere co-finanziati anche dalle regioni (art. 4, co. 3).

Ai sensi dell'art. 4, co. 4, qualsiasi impresa abilitata ex artt. 16 e 18, L. n. 84/1994, a svolgere attività nell'ambito portuale di competenza dell'AdSP/autorità marittima istitutiva dell'Agenzia può richiedere la somministrazione di lavoratori per integrare il proprio organico. Tuttavia, qualora nei porti sia già presente un soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo ex art. 17, L. n. 84/1994, la richiesta di manodopera per lo svolgimento delle operazioni portuali deve necessariamente transitare attraverso questa. Nell'ipotesi residuale in cui l'impresa non avesse personale sufficiente per fornire lavoro portuale temporaneo, questa deve rivolgersi all'Agenzia.

Qualora nuove iniziative imprenditoriali e produttive autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18, L. n. 84/1994, e localizzate all'interno del porto dovessero procedere all'assunzione di personale a tempo determinato o indeterminato, laddove vi sia coerenza tra i profili professionali richiesti ed offerti, dovranno necessariamente rivolgersi all'Agenzia, secondo percentuali predeterminate nel relativo titolo abilitativo. Parimenti dovrà avvenire, qualora imprese già concessionarie ai sensi dell'art. 18, L. n. 84/1994, prevedessero nuove assunzioni (art. 4, co. 5). I lavoratori così individuati dovranno accettare l'impiego proposto, pena la cancellazione dagli elenchi detenuti presso l'Agenzia.

La Port Agency Srl è giunta a scadenza il 27 aprile 2024, per lo spirare del termine di proroga che era stato disposto dall'art. 8, comma 2, lett. a) del D.L. 30/12/2023, n. 215 (c.d. "Milleproroghe"). In seguito, l'art. 24 bis, comma 1, lett. a) del D.L. 7.5.2024, n. 60 (c.d. "Coesione"), convertito con L. 4/7/2024, n. 95 (in G.U. Serie Generale n. 157 del 6/7/2024), ha inteso prorogare ulteriormente il periodo di operatività dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, posticipandone la scadenza al 31/12/2024. Da ultimo, con l'art. 4-bis, comma 1, lett. a) del D.L. 31/12/2024, n. 208 la vigenza della Port Agency è stata prorogata fino al 31/12/2026.

Questa Autorità di Sistema Portuale, al fine di garantire la massima operatività del Porto di Gioia Tauro e degli altri porti del sistema, conscia della necessità di garantire la disponibilità di pool di manodopera per la fornitura di lavoro temporaneo, a copertura dei picchi di lavoro, ha avviato l'iter per la costituzione di un nuovo soggetto che, alla scadenza del termine ultimo di operatività della Port Agency, possa far fronte alle richieste di somministrazione di lavoro.

L'art. 4, comma 8, del già citato D.L. 243/2016 e s.m.i. prevede che, al termine dell'operatività, ove restassero in forza all'Agenzia lavoratori non reimpiegati, il Ministero vigilante può autorizzare la trasformazione di tale Agenzia, su istanza dell'AdSP e laddove ne sussistano i presupposti, nel soggetto (Agenzia) previsto dall'art. 17 della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

Si è dunque andati verso la costituzione di una Società a Responsabilità Limitata, partecipata dall'AdSP-MTMI, dai maggiori stakeholder presenti in porto, tanto i terminalisti quanto le imprese portuali ex art. 16.

I lavoratori che si trovano ancora in forza alla Port Agency, in quanto non reimpiegati, diverranno dipendenti della nuova società che, su richiesta degli operatori economici, provvederà a darne la disponibilità per la somministrazione di lavoro temporaneo. I dipendenti, per le giornate non lavorate, fino ad un massimo di 26 giornate in un mese, riceveranno dall'Inps l'indennità di mancato avviamento al lavoro (IMA).

Il suddetto Ministero, con nota prot. prot. 0027727 dell'11/9/2023, ha autorizzato la succitata trasformazione, di talché l'AdSP MTMI, con Avviso in data 4/9/2023, pubblicato nelle more del rilascio dell'autorizzazione ministeriale nelle forme di legge, ha dato avvio alla procedura per promuovere la costituzione di una Società a responsabilità limitata, denominata "**Agenzia per il Lavoro nel porto di Gioia Tauro S.r.l.**", ai sensi dell'art. 17, comma 5, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni ed integrazioni.

Con avviso in data 19/12/2024, pubblicato all'indirizzo <https://www.portodigioiatauro.it/albopretorio/avvisi/2024/12/19/avviso-di-conclusione-della-procedura-per-la-costituzione-di-un-agenzia-per-il-lavoro-portuale-nel-porto-di-gioia-tauro-rc-ai-sensi-dell-art-17-comma-5-della-legge-28-01-1994-n-84-e-successive-modificazioni--2300/> si è data notizia dell'avvenuta conclusione della complessa procedura per promuovere la costituzione di una Società a responsabilità limitata, denominata "**Agenzia per il Lavoro nel porto di Gioia Tauro S.r.l.**", ai sensi dell'art. 17, comma 5, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, cui potrà darsi concretamente corso all'indomani dello spirare del termine di vigenza della Port Agency che, come detto, è stato prorogato al 31/12/2026.

ANALISI DEI DATI DELLA PORT AGENCY SRL

Alla data del 31/8/2021, quando è stato redatto il primo Piano dell'Organico del Porto della neocostituita AdSP MTMI per il triennio 2021/2023, risultavano iscritti presso gli elenchi tenuti dalla GTPA S.r.l. n. 100 lavoratori; oggi il numero si è dimezzato per l'avvicinarsi di diversi fattori, tra le quali la quiescenza di alcuni di essi e l'assunzione di altri. Su quest'ultimo punto, in particolare, va segnalato che 26 lavoratori sono stati assunti da Automar S.p.a. 16 con contratto a tempo indeterminato, 10 unità con contratto a tempo determinato, ma con prospettive di stabilizzazione.

Automar S.p.a. è di fatto l'operatore economico che dal 2022 fa richiesta dei pool di manodopera forniti dalla Gioia Tauro Port Agency per fronteggiare i picchi di lavoro. Si consideri che su 26 giorni lavorabili, Automar richiede una media di 23 persone per una media di 20 giorni al mese, con periodi di particolare intensità lavorativa per i quali vengono richieste in servizio tutte le 35 unità con la qualifica di driver.

In questo scenario si evince tutta la necessità di garantire la presenza nel bacino lavorativo del porto di Gioia Tauro, di un soggetto ex art. 17 L. 84/1994, che curi la somministrazione di lavoro temporaneo.

Il futuro del costituendo nuovo soggetto che verrà costituito alla scadenza dell'Agenzia adesso in regime di proroga, andrà ad aumentare la quota dei suoi dipendenti, assorbendo i 50 lavoratori ad oggi in forza della GTPA e assumendone altri, con qualifiche differenti, che possano, dunque, rivolgersi a tutto il cluster portuale.

3.2.5 Notizie in merito all'attività di formazione prevista dal comma 8 dell'articolo 17.

Poiché nei porti rientranti nella circoscrizione territoriale dell'Ente non è ancora operante il soggetto di cui all'art. 17 della L. 84/94 e s.m.i. alla data del 31/12/2023, non sono state realizzate le iniziative rivolte al soddisfacimento delle esigenze di formazione dei prestatori di lavoro temporaneo.

3.2.6 Notizie in merito all'applicazione del comma 15-bis dell'articolo 17.

A seguito delle considerazioni svolte dal Ministero vigilante con nota prot. M_INF/PORTI/110 dell'8/1/2015, in ordine ad alcune antinomie recate dalla norma in epigrafe, l'Autorità di Sistema Portuale, con nota prot. 1701 U/15 AAMM del 10/2/2015, ha posto uno specifico quesito al predetto Dicastero relativo al perimetro applicativo della normativa in discorso, richiedendo altresì se le su richiamate considerazioni incidessero sull'attuale assetto organizzativo del lavoro portuale adottato dall'Ente nei porti rientranti nella circoscrizione territoriale di competenza.

Con nota ministeriale prot. n. M_INF/PORTI/1830 del 18/2/2015 il Ministero vigilante ha chiarito che le citate considerazioni non sono suscettibili di produrre effetti sull'organizzazione e sulla disciplina del lavoro portuale, ormai consolidate.

Pertanto, nei porti di competenza non si è dato corso all'applicazione del comma 15 – bis dell'art. 17, come introdotto dalla L. 147/2013, poiché l'attuale modello organizzativo adottato in materia dall'Ente corrisponde alle esigenze dei lavoratori portuali nonché a quello sancito dal legislatore nei porti nazionali.

3.3 Attività di cui all'articolo 68 cod. nav. e attività residuali.

3.3.1 Notizie di carattere generale con particolare riferimento alla regolamentazione della materia.

Le numerose attività economiche che si svolgono negli ambiti dei porti di competenza dell'ADSP-MTMI, non rientranti nelle tipologie di Operazioni e Servizi portuali sono state catalogate come attività libere private, previste dall'articolo 68 del Codice della Navigazione e pertanto, soggette ad una generale disciplina in riferimento ad uno specifico Regolamento emanato con l'Ordinanza n. 09/2020, al fine di mantenere una omogenea gestione della materia di settore.

Pertanto, nella suddetta Ordinanza è stabilito che l'iscrizione nel registro, assentita in esito al procedimento previsto e documentata con il rilascio all'interessato di apposita autorizzazione equivalente al rilascio del titolo abilitativo allo svolgimento dell'attività, costituisce il provvedimento finale di una procedura gestita in modalità digitale dallo sportello SUA – AdSP MTMI.

Ferma restando la procedura amministrativa in forma digitale, ormai consolidatasi, con riferimento al percorso di semplificazione e snellimento delle attività amministrative di cui alla L. n. 241/90, talune ADSP, hanno attribuito significativa rilevanza all'art. 19 della stessa legge, laddove si prevede una denuncia di inizio attività da parte dell'interessato in sostituzione dell'atto di consenso (autorizzazione licenza ecc.) il cui rilascio dipende esclusivamente dall'accertamento da parte dell'Amministrazione interessata dei requisiti di legge.

Questa impostazione in favore dell'applicazione delle regole semplificate tuttavia, considerato il contesto storico-geografico e territoriale del porto di Gioia Tauro, non è stata considerata opportuna da questa ADSP-MTMI, ove una miriade di altre norme nazionali ed internazionali, per ovvi motivi di sicurezza, impongono procedure più restrittive, le quali essenzialmente si basano su preventivi

censimenti delle diverse utenze che operano negli ambiti portuali, senza per questo omettere le disposizioni strumentali di semplificazione amministrativa contenute nel D.P.R. del 28/12/2000 n. 445 in materia di documentazione amministrativa.

Inoltre, al fine dell'individuazione dei criteri di programmazione della vigilanza sulla sicurezza, l'impegno dell'ADSP-MTMI nella materia in argomento, si estende ad un'azione amministrativa che ha per oggetto l'analisi comparata della certificazione preventivamente richiesta ai soggetti che intendono esercitare attività negli ambiti portuali di competenza, documentazione intesa nel modo più esteso del termine, quale indicatore di una buona organizzazione e conduzione dell'azienda e dei comportamenti gestionali adottati dai datori di lavoro in materia di sicurezza. In tale contesto, al fine di acquisire gli elementi indispensabili per il confronto fra l'attività economica produttiva dell'impresa e la gestione della sicurezza, l'ADSP-MTMI come parametro omogeneo tiene nel massimo conto la classificazione delle attività economiche, predisposta dall'Istituto Nazionale di Statistica, tramite i Codici cosiddetti Ateco o Istat, la classificazione permette di individuare le attività ed i relativi cicli produttivi in maniera univoca e chiara evidenziando la qualità del Sistema Gestionale delle imprese.

Ed è proprio dall'attento esame della documentazione richiesta attinente soprattutto alla sicurezza e alla verifica dell'attivazione dei predetti codici che l'ADSP-MTMI nell'ambito delle proprie competenze, contribuisce a prevenire il verificarsi di infortuni da cause strutturali/organizzative e nel contempo ad evitare che talune categorie di soggetti possano esercitare attività in ambito portuale privi delle specifiche e relative abilitazioni, quest'ultime rilasciate agli interessati dagli Organismi competenti.

Riguardo l'attività di trasporto merci su strada in conto terzi/proprio, non direttamente inquadrabile nelle attività artigianali, commerciali e industriali, e spesso sporadica ed occasionale, la stessa attività, è stata sottoposta ad una specifica disciplina che prevede un regime autorizzatorio di categoria, direttamente legato alla sfera giuridica del Mittente, fermo restando il controllo amministrativo da parte dell'ADSP-MTMI sui vettori operanti negli ambiti portuali di propria competenza.

4 LAVORO PORTUALE

4.1 Approfondimento sul Piano organico del porto vigente, redatto ai sensi dell'art. 8, c. 3, lett. s-bis e 3-bis, con riferimento alle misure intraprese ai sensi dello stesso, piani di interventi adottati, nonché eventuali criticità e prospettive future del lavoro portuale.

Il piano dell'organico dei lavoratori delle imprese portuali (P.O.P.), autorizzate ex artt. 16, 17 e 18 della legge 84/94, dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio per il triennio 2024-2026, è stato approvato con Delibera del Comitato di Gestione n. 66/2024 del 31/10/2024, pubblicata all'indirizzo <https://www.portodigioiatauro.it/albopretorio/provvedimenti/2024/10/31/delibera-del-comitato-di-gestione-66-del-31-10-2024-approvazione-piano-organico-porti-triennio-24-26-2234/>; lo stesso è stato orientato a focalizzare sempre più puntualmente l'attenzione dell'Amministrazione verso le dinamiche del lavoro portuale, nella convinzione che tale asset sia assolutamente strategico ai fini della posizione competitiva dei porti del sistema. Preliminarmente, sono state sviluppati ed approfonditi le seguenti argomentazioni:

- l'aggiornamento dell'attuale scenario di contesto nel mondo dello shipping e del lavoro in porto, a livello nazionale e internazionale, anche in considerazione dell'evoluzione del quadro geo-politico

in atto;

- l'evoluzione del quadro della forza lavoro presente in porto;
- l'eventuale revisione delle azioni future da realizzare. Passando, nel dettaglio, mediante le seguenti fasi:
 - Inquadramento del contesto normativo, analisi della regolamentazione specifica per il settore portuale sia di tipo autorizzativo sia contrattualistico, con particolare riferimento a:
 - Identificazione del perimetro delle imprese oggetto del Piano dell'organico:
 - Analisi dei fabbisogni di personale, mediante l'analisi delle informazioni dichiarate dalle imprese relativamente ad attività erogate, volumi storici e previsionali, stime di fabbisogno di personale, è stato stimato il fabbisogno complessivo di personale.

In esito a tale analisi, anche grazie alla collaborazione di tutti i soggetti coinvolti, è scaturita una dettagliata ricognizione; essa, in particolare, evidenzia la centralità del *lavoro portuale quale asset di competitività degli scali*, sottolineando che *“l'efficienza di un sistema portuale non è data solo dall'uso della tecnologia più avanzata ma fonda le sue radici nel capitale umano e che solo rafforzando ed adeguando le competenze di coloro che quotidianamente operano all'interno dei porti si potrà accompagnare l'auspicato incremento della competitività degli scali portuali rientranti nella circoscrizione territoriale di competenza”*.

La ricognizione e l'analisi svolte hanno altresì confermato i fabbisogni di seguito sinteticamente illustrati.

- Una crescente flessibilità operativa in particolare in relazione allo sviluppo di traffici caratterizzati da forti concentrazioni di volumi e tempi delle prestazioni scanditi dall'organizzazione dei terminal in funzione delle esigenze della nave.
- La flessibilità del lavoro viene assicurata negli scali del sistema principalmente attraverso il ricorso al lavoro esternalizzato alle imprese ex art. 16 e dell'Agenzia “port agency”. Anche in considerazione del crescente rilievo che potrà assumere il fattore “flessibilità”, lo stesso dovrà essere di particolare attenzione nei piani di riorganizzazione.

In considerazione delle finalità riconosciute dalla legge al documento dell'organico del porto, quale fondamento per l'adozione di piani operativi di formazione, si può ipotizzare un modello formativo per i porti del Sistema, esteso alle imprese ex artt. 16, 17, 18, basato su un'organica condivisione fra tutte le parti sociali del numero e delle caratteristiche delle figure professionali, mediante “piani operativi di intervento per il lavoro portuale” (POILP) da finanziarsi eventualmente utilizzando una quota delle risorse di cui all'articolo 17, comma 15-bis, della legge medesima.

4.2 Approfondimento sulla valutazione di congruità annuale degli organici delle imprese di cui all'art .17, l. 84/94 ai sensi della Direttiva del Ministro del 5 agosto 2008, diffusa con la circolare n. 10445 del 24 settembre 2008.

In seno al documento di verifica dei Piani d'impresa, dopo aver ricostruito in maniera completa sia l'andamento del mercato e i fenomeni che ne muovono le dinamiche, sia la fisionomia del lavoro portuale all'interno del Sistema AdSP-MTMI, si è ritenuto di guardare al futuro per poter predisporre quegli accorgimenti che sono necessari per non arrivare impreparati alle sfide del mercato.

I dati elaborati ed ostesi nel succitato documento restituiscono un dato di potenziale incremento dell'organico dei porti rientranti nella circoscrizione territoriale di questa Autorità. Come è stato

opportunamente declinato, i porti, e in particolare lo scalo gioiese, sono in crescita, per cui i dati che ci vengono suggeriti dal mercato potrebbero non specchiarsi del tutto fedelmente con le previsioni del fabbisogno di personale, a volte timide, fatte dalle imprese portuali, soprattutto dagli art. 16. Se questo vale per tutti i porti del sistema, è ancora più evidente nel particolare contesto di Gioia Tauro.

Difatti, nel solo porto di Gioia Tauro, il totale dei lavoratori è pari a 1590 unità (esclusi i 50 lavoratori della Port Agency). Rispetto all'incremento della produzione che si registra nello scalo gioiese, soprattutto nel traffico container, si prevede la necessità di aumentare il plafond dei lavoratori almeno del +19,50% nel triennio, tradotto in numeri, almeno +310 lavoratori.

Dalla consultazione delle imprese, tra le stime degli art. 18 e di tutte le imprese autorizzate ex art. 16 comma 1 e 3, è emerso che il cluster portuale prevede (in totale) l'incremento di sole 59 unità: un dato che sottostima abbondantemente quello che è il fabbisogno lavorativo in porto. L'auspicio è che le proiezioni presenti in questo Piano dell'Organico del Porto, possano essere un valido strumento per i players portuali, perché possano rivedere in maniera più funzionale, le proprie previsioni di implementazioni degli organici, per evitare possibili cortocircuiti tra porto e mercato.

Infatti, anche per la redazione di questo documento si è deciso di partire proprio dal mercato, per poi calarci all'interno di ciascuno degli scali amministrati da questo Ente. I cambiamenti dei traffici marittimi, infatti, influenzano la quantità e la qualità del lavoro portuale che è chiamato ad adattarsi per restare al passo con i tempi.

Le sfide che riguardano l'organizzazione del lavoro portuale possono sintetizzarsi in quattro punti:

1. Innovazione tecnologica e automazione;
2. Formazione;
3. Abbassamento dell'età media;
4. Competitività.

Un primo fattore da analizzare è quello del progresso tecnologico e dell'automazione del lavoro. Guardando ai porti del sistema, diversi per tipologia e intensità di traffici, è evidente che tali elementi impattano in maniera differente. Difatti, vi sono alcuni segmenti produttivi che per tipologia di merce e per la natura del processo di operazione, non è prevista l'introduzione di strumenti altamente tecnologici (pensiamo ad esempio ai rotabili o alle rinfuse). Il settore dove maggiormente si fa sentire l'esigenza dell'automazione del lavoro, e che nel nostro sistema interessa in particolare il porto di Gioia Tauro, è quello del traffico containers.

Nell'ultimo ventennio il traffico di merci containerizzate è stato caratterizzato da profonde trasformazioni, con l'introduzione di sistemi automatizzati che impattano sull'intensità e qualità di lavoro in banchina. Per cui, il modello produttivo e di gestione del piazzale punterà sempre più all'automazione ed all'utilizzo di tecnologie che remotizzano il controllo della movimentazione delle merci.

L'avanzata di sistemi di automatizzazione pone in chiave programmatica, il raggiungimento di due obiettivi:

- l'aumento della resa produttiva per addetto, che con le nuove tecnologie aumenta rispetto alla gestione del lavoro "tradizionale";
- la necessità di dotarsi di personale altamente specializzato, che sia consapevole ed abile nei nuovi

processi tecnologici.

Da quest'ultima esigenza, si apre una finestra sulla seconda sfida che il lavoro portuale dovrà affrontare: la formazione.

La digitalizzazione del lavoro spinge la necessità di dotarsi di nuove competenze, sia di base in termini di alfabetizzazione digitale che, successivamente, di maggiore dettaglio, ovvero indirizzate all'utilizzo e movimentazione di mezzi tramite il relativo software.

Se molto è stato fatto in questo settore dal maggiore terminalista Mct, dal confronto con le imprese portuali, sviluppatosi proprio in occasione della redazione del presente Piano, emerge come la formazione specialistica del personale sia ancora un aspetto residuale. Vi sono poche imprese che investono con regolarità sulla formazione specialistica, molte quelle che si limitano all'aggiornamento obbligatorio dei corsi sulla sicurezza sul lavoro trascurando totalmente la previsioni di attività formative professionalizzanti.

In ottemperanza a quanto disposto dalla L. 84/1994, questa AdSP MTMI, potrà prevedere percorsi finalizzati alla qualificazione professionale, alfabetizzazione digitale, sempre più fondamentali nel ciclo delle operazioni portuali. Gli interventi che l'AdSP MTMI determinerà sulla scorta dei risultati contenuti nel presente Piano, potranno rivolgersi senz'altro al nuovo soggetto che verrà a formarsi ex art. 17, ma pur nel rispetto dell'autonomia delle imprese portuali nel prevedere percorsi di formazione, potranno rivolgersi anche agli art. 18 e 16, concordando programmi di studio e qualificazione per rispondere alle immediate esigenze di un mercato come quello portuale che è in continua evoluzione. Si potrebbe concordare con istituti di formazione, enti università, scuole di specializzazione *et similia*, l'attivazione di percorsi mirati a seconda di quelle che sono le previsioni di sviluppo della locale blu economy.

Altra sfida che attende la programmazione del lavoro portuale è l'abbassamento dell'età media. Il valore, riferito a tutto il personale impiegato nel sistema portuale, è di 45 anni, uguale alle rilevazioni del triennio precedente. L'età media dei lavoratori dei porti non è solo una questione statistica, ma dal suo abbassamento dipendono gli standard dei servizi. Infatti, il lavoro portuale è un lavoro particolarmente usurante, si svolge all'aperto spesso in condizioni meteo avverse, prevede l'utilizzo di mezzi meccanici in ambiti caratterizzati da particolare complessità, si svolge su una turnistica h24. Per cui, l'industria portuale si contraddistingue per una più veloce tendenza all'inidoneità all'espletamento di talune mansioni. Questo, unitamente alle esigenze di digitalizzazione e automazione del lavoro, impone l'introduzione di nuove leve ed eventualmente anche l'adozione di piani di prepensionamento.

Ultima sfida sulla quale questo Piano intende proporre spunti di riflessione è il mantenimento di un alti livelli di competitività. La competitività che qui vuole essere rappresentata, non è un concetto astratto, ma è un profilo che riassume in sé tutti gli aspetti precedentemente illustrati in queste conclusioni e riguarda tutti gli scali. La blu economy mondiale, come abbiamo visto nei primi capitoli di questo lavoro, è attraversata da fenomeni che allo stesso tempo hanno ripercussioni su ampia scala e mutano repentinamente. Quello marittimo è un mercato in continua fibrillazione, per stare al passo coi grandi fenomeni che ne determinano le dinamiche bisogna garantire l'adozione di politiche che favoriscano la concorrenzialità.

Il mercato influenza l'organizzazione del lavoro portuale; il lavoro portuale influenza la resa del

mercato. Esempio di questo vicendevole condizionamento è la stretta relazione che esiste tra il gigantismo navale (illustrato nelle pagine precedenti), il conseguente maggior numero di lotti movimentati per singola toccata, la necessità di operare un maggior numero di container, dunque più personale, che abbia maggiore professionalizzazione.

4.3 Verifiche ed eventuali criticità emerse in relazione all'esercizio dei poteri di cui all'art. 24, c. 2-bis, sulla vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa.

Con riferimento all'Obiettivo strategico n. 3 della Direttiva ministeriale n. 43 in data 20/02/2024, in riferimento alle operazioni e servizi e portuali e delle altre attività commerciali e industriali, esercitate nei porti di competenza dell'ADSP-MTMI, al fine di provvedere a incrementare nel corrente anno, del 15% il numero di ispezioni, si precisa quanto segue.

In termini numerici nel corso dell'anno 2024, sono state verificate n. 41 Ditte corrispondente ad un incremento in percentuale del 64 % rispetto all'anno precedente 2023 (25 Ditte ispezionate), pertanto, l'obiettivo istituzionale generale è stato pienamente raggiunto.

In relazione all'esercizio dei poteri di cui all'art. 24, co. 2 bis della Legge 84/94 e s.m.i. sulla vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza e igiene sul lavoro, la realtà complessiva che si è delineata dall'inchiesta effettuata nell'area portuale di Gioia Tauro, è quella relativa ad un campione di aziende che è correttamente organizzato nelle operazioni amministrative, produttive e commerciali, ma che presenta diverse carenze riguardo il coinvolgimento in maniera differente delle diverse figure aziendali previste, in particolare del Preposto. Si è rilevato infatti che la nomina delle suddette figure è attuata in molte aziende, solo per adempiere ad un obbligo formale delle regole disposte dal D.Lgs. 81/08 - T.U., mentre dal combinato disposto del Testo Unico (art. 18, 19 e 37) emerge la volontà del Legislatore di rafforzare il ruolo del Preposto quale figura di garanzia e che pertanto sussiste sempre l'obbligo di una sua individuazione e formazione adeguata, ossia fornire a queste figure, mediante una appropriata disciplina formativa, i requisiti necessari allo svolgimento dell'attività in un contesto complesso come quello portuale.

Sebbene, dai dati acquisiti è emersa una situazione confortevole riguardo l'elaborazione del documento di Valutazione dei Rischi, in quanto è stato riscontrato che tutte le aziende monitorate hanno ottemperato a tale prescrizione, anche riguardo l'enunciazione all'interno del documento, dei metodi seguiti, dei criteri e degli strumenti utilizzati per effettuare la valutazione dei rischi all'interno della azienda.

Tuttavia, riguardo alla formazione, nei vari incontri con i datori di lavoro, è stata bene evidenziata l'importanza degli aggiornamenti formativi per i dipendenti anche in relazione alle nuove tecnologie messe a loro disposizione. La formazione, infatti, deve essere globale, deve cioè tener conto dei vari aspetti della situazione lavorativa specifica, pluridisciplinare, intesa come apporto di varie competenze professionali per la migliore comprensione del tema trattato e partecipativa nel senso che il lavoratore deve svolgere un ruolo attivo nel rispetto di tutte quelle disposizioni o misure che, in un modo o nell'altro, sotto ogni profilo, garantiscono la salubrità dei luoghi di lavoro e l'integrità del lavoratore.

È allora evidente che dovrebbe essere valorizzato l'ausilio di specialisti che coadiuvino la formazione delle figure preposte alla sicurezza aziendale, l'adozione quindi di un Sistema di Gestione per la

Sicurezza sul Lavoro (SGSL), anche se risulta, allo stato, un atto volontario, rappresenta sempre un elemento organizzativo importante, in particolare per le imprese portuali ancora privi di certificazione. Tale prova è la norma UNI ISO 45001 che ormai costituisce il punto di riferimento per i Sistemi di Gestione integrati della salute e sicurezza.

5 MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLE OPERE PORTUALI - OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE

5.1 Interventi ricompresi nell'elenco annuale del programma triennale delle opere pubbliche dell'Ente: Stato di attuazione degli interventi programmati per il 2024, alla data del 31/12/2024, compilando l'unità scheda.

Si riporta di seguito l'elenco dei lavori di manutenzione e servizi nell'anno 2024 con indicazione dei relativi importi.

Elenco affidamenti lavori, servizi e forniture Anno 2024

LAVORI, SERVIZI E FORNITURE IN ECONOMIA – DETERMINE 2024

CIG	B1BEC2CD4B
Oggetto del bando	Accettazione Preventivo e contestuale affidamento diretto dei lavori per la connessione di una fornitura di energia elettrica in bassa tensione di potenza 90 kW per altri usi codice POD IT001E120550926 nell'ambito dell'intervento "Realizzazione di una struttura polifunzionale di ispezione frontiera PCF – Punto PED/PDI". CUP: F51B21002100005
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art. 50, c. 1, lett. a) e b) del D.lgs. n. 36/2023
Determina	n. 62/24 del 27/05/2024
Importo aggiudicazione	€ 9.641,59
Aggiudicatario	E-Distribuzione - partita IVA 15844561009- C. F. 05779711000

CIG	B251805E9E
Oggetto del bando	Rinnovo degli abbonamenti già in possesso del software di redazione e gestione dei piani di sicurezza "Certus Power Pack" e l'acquisto di una nuova licenza – ODA TRAMITE MEPA
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art. 50, c. 1, lett. a) e b) del D.lgs. n. 36/2023
Determina	n. 82/24 del 11/07/2024
Importo aggiudicazione	€ 712,50
Aggiudicatario	TECNO 3D SRL - P.IVA 03765580786,

CIG	B2B5C99269
Oggetto del bando	Accettazione Preventivo e contestuale affidamento diretto dei lavori per la connessione di una fornitura di energia elettrica in bassa tensione di potenza 90 kW per altri usi codice POD IT001E120841297 nell'ambito dell'intervento "lavori di realizzazione della banchina di ponente lato Nord".
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art. 50, c. 1, lett. a) e b) del D.lgs. n. 36/2023
Determina	n.97/24 del 7.08.2024
Importo aggiudicazione	€ 9.390,12
Aggiudicatario	E-Distribuzione - partita IVA 15844561009- C. F. 05779711000

CIG	B3391AAD3D
Oggetto del bando	Abbattimento e potatura di alberi di alto fusto all'interno della sede dell'ADSP – MTMI
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art.50 c.1 lett. b) e dell'art. 17, commi 2 e 5 del D.lgs. n. 36/2023
Determina	n. 137/24 del 31/10/2024
Importo aggiudicazione	€ 1.616,22
Aggiudicatario	GIUSEPPE MANSUETO & C. S.N.C - P.IVA 01084730785

LAVORI E SERVIZI – DECRETI 2024

CIG	B025B3490E
Oggetto del bando	Affidamento diretto relativo al SIA di verifica della progettazione di fattibilità tecnico economica e della progettazione esecutiva inerente l'intervento denominato "Elettrificazione banchina di Levante – Cold Ironig - Lotto I" CUP F53F22000060001
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art.50 c.1 lett. b) del D.lgs. n. 36/2023
Decreto	n.25/24 del 5/02/2024
Importo aggiudicazione	€ 91.000,00
Aggiudicatario	Studio Martini Ingegneria S.R.L. - P.IVA E C.F. 03168000275

CIG	9427133C3E
Oggetto del bando	Appalto integrato di progettazione esecutiva, sulla base del progetto di fattibilità economica, e di esecuzione dei Lavori di risanamento e consolidamento delle banchine – Pola e Tripoli - CUP F47H21009240002
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art. 60 e 95 del D.lgs. n. 50/2016
Decreto	n.41/24 del 20/02/2024
Importo aggiudicazione	€ 4.895.000,00
Aggiudicatario	Franco Giuseppe S.r.l. P.Iva e C.F. 01290430808

CIG	B0A47ACB11
Oggetto del bando	Rinnovo annuale n.2 Licenze Software AEC Collection Autodesk e per acquisto n.1 licenza aggiuntiva
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art 50 c.1 lett. b del D.Lgs. 36/2023
Decreto	n.49/24 del 05.03.2024
Importo aggiudicazione	€ 9.180,00
Aggiudicatario	SYSTEMA SRL - P.IVA e C.F. 02222170132

CIG	9463649236
Oggetto del bando	Approvazione perizia di variante tecnica e suppletiva dei "Lavori di adeguamento strutturale per l'incremento della portanza della pavimentazione di banchina nel tratto C del Porto di Gioia Tauro"
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art. 106, comma 1 lettera a) del D.lgs. 50/16
Decreto	n.55/24 del 06.03.2024
Importo aggiudicazione	€ 221.510,12
Aggiudicatario	SUARDI S.P.A. - P.IVA e C.F. 03231070164

CIG	B0AD351814
Oggetto del bando	Affidamento diretto per il servizio SIA inerente la redazione del Progetto di fattibilità tecnica ed economica, del Progetto esecutivo e del servizio

	di CSP per l'intervento denominato : "Lavori di risanamento del paramento verticale delle testate dei moli Nord e Sud" - Porto di Corigliano Calabro. CUP: F37F23000120005
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art.50 c.1 lett. b) del D.lgs. n. 36/2023
Decreto	n. 62/24 del 12.03.2024
Importo aggiudicazione	€ 88.920,00
Aggiudicatario	HYSOMAR SOCIETÀ COOPERATIVA - P.IVA e C.F. 08922181212

CIG	A01FC19C72
Oggetto del bando	Aggiudicazione dei "Lavori di sopraelevazione e ristrutturazione dell'edificio sede dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro. Progetto di Completamento". CUP F57B20002290005
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art.50 c.1 lett. d) del D.lgs. n. 36/2023
Decreto	n. 70/24 del 21.03.2024
Importo aggiudicazione	€ 1.238.519,58
Aggiudicatario	EUROWORK SRL - P.IVA 02726170802,

CIG	B070815B28
Oggetto del bando	Affidamento congiunto della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori sulla base del progetto di fattibilità tecnico-economica, relativi all'intervento denominato "Lotto I – Elettrificazione Banchina di Levante – Cold Ironing". CUP F53F22000060001
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art.108 c.2 del D.Lgs. 36/2023
Decreto	n. 78/24 del 28.03.2024
Importo aggiudicazione	€ 14.461.793,42
Aggiudicatario	RTI: SAET S.P.A. (Mandataria) - C.F. e P.IVA 00204610281 – SUARDI SPA (Mandataria) - P.IVA e C.F. 03231070164

CIG	88239802A7
Oggetto del bando	Approvazione della Perizia di Variante tecnica e suppletiva n. 2 dei lavori di "Realizzazione di una struttura Polifunzionale di Ispezione Frontaliera PCF - PUNTO PED/PDI" nel Porto di Gioia Tauro. - CUP F51B21002100005
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art. 106, comma 1 lettera c) del D.lgs. 50/16
Decreto	n. 80/24 del 9.04.2024
Importo aggiudicazione	€ 90.632,36
Aggiudicatario	ATI: F.M.B. TUBES S.R.L. (Capogruppo) – P.IVA 01544860800 - CODISPOTI GENNARO (Mandante) – C.F. CDSG NR59T04D976Y

CIG	816519975E
Oggetto del bando	Approvazione perizia di variante tecnica e suppletiva n. 2 dei "Lavori di realizzazione della banchina di ponente lato nord" CUP F51J19000040005
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art. 106, comma 1 lettera c) del D.lgs. 50/16
Decreto	n. 89/24 del 16.04.2024
Importo aggiudicazione	€ 1.305.182,69
Aggiudicatario	ATI: Fincosit S.r.l. (Capogruppo) – P.IVA 02528940998 - Nautilus S.r.l. (Mandante) - P.IVA 02924640275

CIG	A01503318F
Oggetto del bando	Approvazione Perizia di Variante tecnica e suppletiva per l'intervento denominato Gioia Sicura: "Fornitura ed installazione di sistemi di videosorveglianza per i porti di Gioia Tauro e Vibo Valentia" CUP F41B21006630001
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art.120 c.3 del D.Lgs. 36/2023
Decreto	n. 91/24 del 07.05.2024
Importo aggiudicazione	€ 26.732,10
Aggiudicatario	CO.M.I.T.EL. SRL - P.IVA e C.F. 02166720793

CIG	B04228BB2F
Oggetto del bando	Lavori di "Realizzazione immobile per servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa" nel porto di Gioia Tauro. CUP F16D23000100005
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art. 71 del D.Lgs. n. 36/2023
Decreto	n. 92/24 del 24.04.2024
Importo aggiudicazione	€ 3.792.200,38
Aggiudicatario	COSTRUZIONI EDILI 2001 SRL - P.IVA e C.F. 01950100790

CIG	B078694E73
Oggetto del bando	Servizio di manutenzione triennale correntometro e servizi connessi - Porto Gioia Tauro
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art.50 c.1 lett. e) del D.lgs. n. 36/2023
Decreto	n. 95/24 del 16.05.2024
Importo aggiudicazione	€ 50.004,00
Aggiudicatario	PRISMA SRL - P.IVA e C.F. 04793881212

CIG	99013883DC
Oggetto del bando	Approvazione Perizia di Variante tecnica e suppletiva per l'intervento denominato "Porto di Gioia Tauro - Opere di riqualificazione ed adeguamento delle infrastrutture esistenti nell'agglomerato industriale di Gioia Tauro - Rosarno - San Ferdinando. Potenziamento funzionale dell' Asse Attrezzato". CUP: F67H22002010006
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art. 106 c.2 del D.lgs. n. 50/2016
Decreto	n. 114/24 del 22.05.2024
Importo aggiudicazione	€ 22.156,59
Aggiudicatario	SCUTIERI COSTRUZIONI SRL - P.IVA e C.F. 02279490797

CIG	B1E39C27FA
Oggetto del bando	Aeroripresa, inquadramento geodetico, produzione di Ortofotocarta e restituzione vettoriale a scala 1:1.000, del porto di Vibo Valentia - ODA MEPA - CUP F12J22000060005
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art.50 c.1 lett. a) e b) del D.lgs. n. 36/2023
Decreto	n. 131/24 del 04.06.2024
Importo aggiudicazione	€ 9.800,00
Aggiudicatario	EUROBIT DI FILIPPO CAMPOLO - P.IVA 00625550801 C.F. CMPFPP59C31F779T

CIG	B0EA24569D
Oggetto del bando	Affidamento del SIA relativo alla redazione del Progetto di fattibilità tecnica ed economica e CSP per la "Realizzazione centro polifunzionale da destinare a stazione marittima e sede dell'ADSP" - Porto di Crotona. CUP: F11B21007840005
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art. 71 del D.Lgs 36/2023
Decreto	n. 133/24 del 06.06.2024
Importo aggiudicazione	€ 269.262,90
Aggiudicatario	RTP costituendo ATELIER(S) ALFONSO FEMIA S.R.L. / IN SIGLA AF517SRL (mandataria) P.IVA 01601780990; - ARTUSO ARCHITETTI ASSOCIATI (mandante) - P. IVA 02942070802; - GAIATECH SRL (mandante) - P. IVA 03497340780; - LUIGI CARBONE GEOLOGO (mandante) - P.IVA 01135820809

CIG	BIC20655C0
Oggetto del bando	Servizio di caratterizzazione dei sedimenti marittimi nel porto di Gioia Tauro. - CUP F57G18000040005
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art.50 c.1 lett. b) del D.lgs. n. 36/2023
Decreto	n. 136/24 del 7.06.2024
Importo aggiudicazione	€ 67.599,10
Aggiudicatario	RTP – AMBIENTE & SICUREZZA S.R.L. (mandataria) P.IVA e C.F. 02472580790; - PRISMA S.R.L. (Mandante) - P.IVA e C.F. 04793881212

CIG	B1F45AAD47
Oggetto del bando	Lavori di manutenzione straordinaria dell'impianto di climatizzazione, installato presso la sede amministrativa dell' AdSP-MTMI di Gioia Tauro (RC) sita in contrada Lamia, Snc – 89013 Gioia Tauro
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art.50 c.1 lett. a) e b) del D.lgs. n. 36/2023
Decreto	n. 153/23 del 05.09.2023
Importo aggiudicazione	€ 14.433,21
Aggiudicatario	MICHELE MULTARI - C.F. MLTMHL69L27L063Z - P.IVA 01445010802

CIG	B1C209D3F7
Oggetto del bando	Servizio per l'esecuzione di rilievi e indagini strutturali lungo la banchina di Levante Tratti A-B-C del porto di Gioia Tauro. CUP F52B19000050005
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art.50 c.1 lett. b) del D.lgs. n. 36/2023
Decreto	n. 141/24 del 14.06.2024
Importo aggiudicazione	€ 79.999,50
Aggiudicatario	PRISMA S.R.L. - P.IVA e C.F. 04793881212

CIG	B21B626489
Oggetto del bando	SIA relativo la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnica Economica e del Progetto Esecutivo ai sensi dell'allegato I.7 del D.lgs. 36/2023 e alle prestazioni di CSP relativi all'intervento denominato "Lavori di

	completamento del piazzale retrostante la banchina di ponente lato Nord e realizzazione bitte di tempesta – Porto di Gioia Tauro” - CUP F51I24000140005
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell’art.50 c.1 lett. b) del D.lgs. n. 36/2023
Decreto	n. 169/24 del 5.08.2024
Importo aggiudicazione	€ 139.384,75
Aggiudicatario	MODIMAR S.R.L. - C.F./P.IVA 03730011008

CIG	88239802A7
Oggetto del bando	Approvazione della Perizia di Variante tecnica e suppletiva n. 3 dei lavori di "Realizzazione di una struttura Polifunzionale di Ispezione Frontaliera PCF - PUNTO PED/PDI" nel Porto di Gioia Tauro. - CUP F51B21002100005
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell’art. 106, comma 1 lettera c) del D.lgs. 50/16
Decreto	n. 188/24 del 3.09.2024
Importo aggiudicazione	€ 33.022,07
Aggiudicatario	ATI: F.M.B. TUBES S.R.L. (Capogruppo) – P.IVA 01544860800 - CODISPOTI GENNARO (Mandante) – C.F. CDSG NR59T04D976Y

CIG	B12CAD797B
Oggetto del bando	Affidamento del servizio di redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica e CSP per "Realizzazione centro direzionale nel porto di Gioia Tauro da destinare a nuova sede dell’ AdSP e incubatore per la logistica - Manutenzione straordinaria immobile da destinare ad uffici AdSP. CUP: F54H23000590005
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell’art.71 del D.lgs. n. 36/2023
Decreto	n. 233/24 del 6.12.2024
Importo aggiudicazione	€ 208.342,89
Aggiudicatario	RTP costituendo ATELIER(S) ALFONSO FEMIA S.R.L. / IN SIGLA AF517SRL (mandataria) P.IVA 01601780990; - R2M SOLUTION SRL (mandante) - P. IVA 04998380879; - STUDIO ARTUSO ARCHITETTI (mandante) - P. IVA 02942070802; - ALFONSO FEMIA SAS/in sigla AF517 SAS (mandante)

CIG	B0968E0F77
Oggetto del bando	Porto di Crotona – Lavori di manutenzione per la messa a norma della cabina elettrica del molo sottoflutti e la manutenzione per 2 anni delle cabine elettriche ai moli Sottoflutti e Giunti, dei dispositivi automatici ai varchi e degli impianti di Videosorveglianza
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell’art.50 comma del D.lgs. n. 36/2023
Decreto	n. 54/24 del 06.03.2024
Importo aggiudicazione	€ 31.720,00
Aggiudicatario	G.I.M.E. di Fedele Ceraso., Via C. Matteucci 28 - 88900 Crotona. P.I.V.A. 0291510079

CIG	B11E8B0904
Oggetto del bando	Porto di Crotona - Lavori di livellamento propedeutici alla fase di dragaggio dell'imboccatura.
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell’art.50 comma 1 del D.lgs. n. 36/2023
Decreto	n. 85/24 del 15.04.2024
Importo aggiudicazione	€ 105.545,00

Aggiudicatario	LA DRAGAGGI S.R.L. con sede in via LUIGI KOSSUT, 6, MARGHERA (VE), partita IVA n. 02499550271
----------------	---

CIG	B46FDA2CD5
Oggetto del bando	Porto di Crotona: Ripristino impianto di illuminazione all'estremità del molo Giunti mediante sostituzione palo e proiettori
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art.50 comma 1 del D.lgs. n. 36/2023
Determina	n. 148/24 del 26.11.2024
Importo aggiudicazione	€ 1.183,40
Aggiudicatario	Teknosystem S.R.L. via Arrigo Boito n.2 - 88900 Crotona (KR) P.iva:02930860792

CIG	B19F8E15BA
Oggetto del bando	Porto di Crotona (KR) - Adeguamento strutturale della via di corsa dei binari di banchina 13 e rifacimento dell'asfalto" nel porto di Crotona. CUP F17F23000110001
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art. 50, comma 1, lett. d) del D. Lgs. n. 36/2023
Decreto	n. 180/24 del 20.08.2024
Importo aggiudicazione	€ 977.094,89
Aggiudicatario	O.S.F.E. DI ROSSI GIUSEPPE E ROSSI MARIA ROSA E C. S.A.S. con domicilio fiscale/sede legale ed operativa in Cetraro (CS), CAP 87022, Via Motta n. 36, Partita IVA 00121340780

CIG	B0D3F7D049
Oggetto del bando	Porto di Corigliano Rossano (CS) - Aggiudicazione definitiva intervento denominato lavori di "Riqualficazione banchina pescatori e realizzazione vasca di alaggio". CUP F37F22000090005
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art. 50, comma 1, lett. c) del D. Lgs. n. 36/2023
Decreto	n. 121/24 del 27.05.2024
Importo aggiudicazione	€ 963.951,00
Aggiudicatario	INGEMAR SRL con sede in via Fabio Filzi, 19 - 20124 Milano (MI) C.F. 04366760157 P.ta I.V.A. 0436676015

CIG	B1C175B02F
Oggetto del bando	Porto di Corigliano Rossano (CS) - Lavori di manutenzione per il ripristino dei varchi n.3 e n.5 e dei fari Verde e Rosso.
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art.50 comma 1 lett. a) del D.lgs. n. 36/2023
Determina	n. 57/24 del 23.05.2024
Importo aggiudicazione	€ 3.586,80
Aggiudicatario	ELETTRO SISTEM ITALIA srls, C.F./P.Iva 03454510789, C/so Albania 92/a - 87060 San Giorgio Albanese (CS) - Italy

CIG	B23C84C293
Oggetto del bando	Porto di Vibo Valentia (VV): Aggiudicazione dei lavori di demolizione di un fabbricato adiacente la sede amministrativa decentrata di Vibo Valentia e realizzazione di un area adibita a parcheggio.CUP F46J23000060005
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art. 50, comma 1, lett. a) del D. Lgs. n. 36/2023
Decreto	n. 192/24 del 11.09.2024
Importo aggiudicazione	€ 125.514,24
Aggiudicatario	ABSING COSTRUZIONI GENERALI S.R.L. via Argine Destro Annunziata n.9 P.Iva: 03219010802

CIG	B33A86B431
Oggetto del bando	Redazioni integrazioni propedeutiche alla procedura di VIA relativa all'intervento di "Realizzazione della prosecuzione del molo foraneo del Porto Vecchio di Crotona per migliorare il ridosso in presenza di condizioni meteo avverse
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art. 50, comma 1, lett. a) del D. Lgs. n. 36/2023
Decreto	N° 204/2024 del 08-10-2024
Importo aggiudicazione	€ 95.040,00
Aggiudicatario	FRANCO GIUSEPPE S.R.L via Sonnino,13 Roccella Ionica, P.Iva e C.F. 01290430808

CIG	B3A22B5AD2
Oggetto del bando	lavori di fornitura e posa in opera di segnaletica orizzontale e verticale, barriere di sicurezza ed arredo urbano per tutti i porti dell'Autorità di Sistema Portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art. 50, comma 1, lett. c) del D. Lgs. n. 36/2023
Decreto	227/2024 del 08-10-2024
Importo aggiudicazione	€ 131.308,81
Aggiudicatario	GIFRA di Giampiero Salituro, Contrada Piano di Maio, 113 87036 Rende (CS) C.F. SLTGPR72E18D086I

CIG	B415BF0358
Oggetto del bando	porto di Corigliano-Rossano: interventi urgenti di riparazione e manutenzione cancelli e serrature
Tipologia gara	Affidamento in applicazione dell'art. 50, comma 1, lett. a) del D. Lgs. n. 36/2023
Decreto	224/2024 del 21-11-2024
Importo aggiudicazione	€ 630,00
Aggiudicatario	ELETTRO SISTEM ITALIA SRLS, Corso Albania 92/A S.Giorgio Albanese (Cs) P.IVA 03454510789

5.2 Opere di grande infrastrutturazione: quadro economico, elenco e stato di avanzamento (tecnico e finanziario) delle opere avviate, costi di realizzazione, con indicazione della relativa fonte di finanziamento, compilando l'unita scheda. Ogni opera dovrà corredata del relativo CUP identificativo.

OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE E OPERE INFRASTRUTTURALI CON FINANZIAMENTI A CARICO DELLO STATO				
denominazione intervento	CUP	Importo quadro economico	Fonte di finanziamento	stato di attuazione
Lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di Levante tratti A-B-Ca	F52B19000050005	50.000.000,00	MIT	Progettazione completata - Approvata ATF - Acquisiti i pareri degli enti territorialmente coinvolti.
Piattaforma integrata servizi informativi - Porto di Gioia Tauro	F41B21006630001	10.000.000,00	PON/Bilancio-Ente	Lavori completati - Nell'anno 2025 si è dato avvio alle fasi di collaudo tecnico-amministrativo
Realizzazione capannone industriale nella Zona Franca del Porto di Gioia Tauro ex Isotta Fraschini	F52B11000270001	16.500.000,00	MIT	Progettazione in fase di verifica
Lavori di realizzazione della banchina di ponente lato nord	F51J19000040005	16.500.000,00	FSC-Regione Calabria	Lavori completati e in fase di collaudo tecnico-amministrativo
Elettrificazione banchine Ro-Ro - I Lotta	F53F22000060001	2.000.000,00	PNC	Lavori in esecuzione
Elettrificazione banchina di Levante - I Lotta	F53F22000060001	18.370.000,00	PNC	Lavori in esecuzione
Ristrutturazione banchine Ro-Ro tratto "E" e realizzazione banchinamento a tergo del II-Ro-Ro	F11I23000230005	7.000.000,00	Bilancio/MIT	Progettazione completata - Approvata ATF - acquisiti i pareri degli enti territorialmente coinvolti - Avviata la verifica ad assoggettabilità a VIA e si è in attesa di ricevere parere da parte del MISE
Riqualificazione e ammodernamento dell'area del retroporto di Gioia Tauro	F61B21004940001	6.000.000,00	MIT	Avviati i lavori

Nell'anno 2024 non sono stati realizzati interventi di cui alla legge ex 488/99, 388/00 e 166/02. Tutte le opere sono state completate e/o collaudate negli anni precedenti al 2019.

Intervento - "Elettificazione banchina di Levante" - I Lotto: Nel corso del 2023, l'intervento è stato finanziato dal MIT con fondi PNC. L'aggiudicazione dell'appalto è avvenuta entro il mese di marzo del 2024, target fissato per tale misura finanziata con fondi PNC. L'avvio dei lavori è stato effettuato a settembre 2024 in anticipo rispetto al target fissato;

OPERE PORTUALI

INTERVENTI RICOMPRESI NELL'ELENCO ANNUALE 2024				
denominazione intervento	CUP	Importo quadro economico	Fase di attuazione (Progettazione, gara, esecuzione)	% avanzamento lavori
Lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante tratti A-B-C	F52B19000050005	50.000.000,00	Progettazione completata - Approvata ATF - Acquisiti i pareri degli enti territorialmente coinvolti	0%
Lavori di manutenzione straordinaria lungo la banchina alti fondali - Consolidamento tra il raccordo della banchina e il piazzale <u>restrostante</u> .	F57F23000070001	3.000.000,00	Progettazione completata	0%
Lavori di completamento del piazzale retrostante la banchina di ponente lato nord e realizzazione bitte di tempesta - Porto di Gioia Tauro	F51I24000140005	3.000.000,00	Progettazione completata	0%
Manutenzione viabilità stradale e segnaletica area uffici amministrativi	F57H22003520001	300.000,00	Progettazione	0%
"Manutenzione straordinaria immobile da destinare ad uffici ADSP presente nell'area limitrofa al bacino di evoluzione lato Sud"	F54H23000590005	3.000.000,00	Progettazione	0%
Interventi di manutenzione Straordinaria - ristrutturazione gate - pesa - impianti elettrici e tecnologici	F17F23000060005	1.500.000,00	Progettazione	0%
Realizzazione immobile per servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa - II Lotto	F16D23000100005	500.000,00	Progettazione eseguita ed individuato operatore economico	0%
Riqualificazione ambientale aree interne porto e dell'arenile limitrofe area ex deposito Sensi	F57H20004590005	3.000.000,00	Progettazione completata - Non avviata la gara a seguito di rimodulazione interventi da parte della ADSP.	Opera successivamente non proposta nell'elenco annuale
Completamento e riqualificazione delle infrastrutture presenti del porto di Taureana di Palmi (box banchina di riva, immobili, piazzali e banchine)		1.000.000,00	Progettazione	0%

Denominazione intervento	Cup	Importo quadro economico	Fase di attuazione (progettazione, gara, esecuzione)	% avanzamento lavori
PORTO DI CROTONE Riqualificazione molo foraneo		2.000.000,00	Progettazione completata	100 %
PORTO DI CROTONE Completamento impianto antincendio banchina di Riva e porto vecchio		800.000,00	Progettazione in corso	0%
PORTO DI CORIGLIANO CAL. Riqualificazione banchina pescatori II Lotto		800.000,00	0%	0%
PORTO DI VIBO VALENTIA Demolizione immobile ex CIVA e riqualificazione area in piazzali		500.000,00	Progettazione in corso	0%
PORTO DI CROTONE Intervento di dragaggio imboccatura		1.000.000,00	0%	0%

5.3 Infrastrutture finalizzate alle "autostrade del mare", risultati finali e prospettive future.

Presso i porti ricadenti nella circoscrizione territoriale dell'AdSP MTMI non sono presenti infrastrutture finalizzate alle "autostrade del mare".

5.4 Aggiornamenti in merito sull'attuazione delle azioni previste dal documento di pianificazione energetica e ambientale del sistema portuale.

Si premette che, come è noto, la procedura per l'istituzione dell'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio è stata perfezionata con la nomina del Presidente della stessa in data 18.06.2021 e, pertanto, solo in tale data è stata aggiornata la circoscrizione territoriale di competenza.

A seguito di ciò l'Ente ha provveduto a pianificare, nel corso dell'anno 2022, le attività relative ai documenti di pianificazione, tra i quali il Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP).

Con l'entrata in vigore del D.M. n. 257 del 18.06.2021, con il quale è stato nominato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio si è dato seguito, pertanto, all'istituzione di tutti gli organi della AdSP e pertanto è risultato necessario avviare una serie di programmi e di piani in ottemperanza a quanto previsto dalla legge 84/94 che riguardano in particolare la redazione dei piani che seguono.

- art. 5 l. 84/94, documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS), in coerenza 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.
- art. 4 bis l. 84/94, redazione del documento di pianificazione energetica ed ambientale del sistema portuale (DEASP) con il fine di perseguire adeguati obiettivi, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO₂.

Nella prima variazione di bilancio sono stati destinati 311.490,40 di euro per l'avvio di tali servizi, riguardante la pianificazione.

Dovendo realizzare una pianificazione del sistema portuale rispettosa dei criteri di sostenibilità energetica e ambientale in coerenza con le politiche promosse dalle vigenti direttive europee in materia, l'Ente ha previsto che il DEASP sia redatto in sinergia con DPSS, con il fine di perseguire adeguati obiettivi e, in particolare, la riduzione delle emissioni di CO₂.

In particolare, l'obiettivo è stato fissato in corso dell'anno mediante variazione di bilancio, giusta delibera n. 18 del 30.03.2022. Con decreto n. 129 del 22.06.2022 si è dato avvio all'affidamento del servizio aggiudicato in via definitiva con decreto n. 206 del 18.10.2022. Il servizio è in corso di esecuzione.

Inoltre, a seguito dell'avvio dell'affidamento dei due piani generali, anche al fine di accelerare le procedure di pianificazione portuale, l'Ente con la seconda variazione di Bilancio, la cui approvazione veniva comunicata dal MIT in data 12.09.2022, destinava l'importo di 967.000,00 di €, determinata dal DM del 17.06.2016, per la redazione dei piani regolatori portuali della AdSP MTMI. Entro l'anno veniva avviata la procedura per l'affidamento del servizio giusto decreto a contrarre n. 244 del 15.12.2022.

L'intera procedura inerente ai due documenti di pianificazione generale, DPSS e DEASP, e i Piani Regolatori Portuali sono stati avviati entro l'anno 2022 al fine di consentire l'approvazione degli stessi all'interno di una prefissata cornice temporale. IL DEASP è stato approvato a Luglio 2024. Si stima l'approvazione del DPSS entro il 2025 ed entro lo stesso anno verrà avviata la progettazione dei Piani

Regolatori Portuali della AdSP MTMI.

In particolare, la redazione del documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS), è 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.

Solo a seguito dell'approvazione del DPSS si procederà alla redazione dei piani regolatori portuali, in conformità agli obiettivi, alle previsioni, agli elementi, ai contenuti e alle strategie fissate per ciascun scalo marittimo rientrante nel sistema portuale, disegnando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione, attraverso l'individuazione e la perimetrazione delle aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, delle aree di interazione porto-città e dei collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema.

Ciò consentirà di pianificare gli interventi e le misure al fine di perseguire ed attuare i traguardati obiettivi dell'Ente.

PIANIFICAZIONE PORTUALE

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. Con decreto n. 209 del 18.10.2022 è stato aggiudicato definitivamente l'appalto per la redazione del DPSS e del DEASP. La progettazione è stata avviata a fine 2022 e a dicembre 2023 sono stati consegnati gli elaborati per la verifica finale al fine della loro approvazione. Nei documenti pianificatori prima richiamati sono stati declinati 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. Nell'anno 2023 è stata avviata la procedura di gara per l'affidamento del servizio inerente alla redazione dei Piani Regolatori dei Porti di questa AdSP.

Il servizio per la redazione dei PRP della ADSP MTMI è stato aggiudicato con decreto n. 250 del 28.12.2023.

6 FINANZIAMENTI COMUNITARI E/O REGIONALI

6.1 Notizie su finanziamenti o fondi europei e/o regionali relativi a opere infrastrutturali o a progetti utili allo sviluppo della portualità.

Relativamente all'anno 2024, si riportano di seguito le fonti di finanziamento utilizzate dall'AdSP MTMI per le finalità in epigrafe:

- *“Fondo per le infrastrutture portuali Legge 22/5/2010, n. 73”*
€ 50.000.000,00 (stanziamento);
- *“Finanziamento per lo sviluppo e l'implementazione dei servizi Port Community System (PCS) Fondi PNRR”*

€ 1.000.000,00 (variazione)

7 GESTIONE DEL DEMANIO

7.1 Notizie di carattere generale e compilazione della relativa tabella allegata.

L'attività di gestione del demanio riguarda i procedimenti di rilascio di titoli *ex novo* o di rinnovo, nonché le procedure di subingresso, di variazione dell'assetto concessorio ex art. 24 reg. Att. Cod. nav., di autorizzazione ex art. 45 bis (di affidamento a terzi di attività inerenti allo scopo delle stesse), di procedimenti in autotutela (revoca/decadenza) e di sospensione temporanea degli effetti concessori per necessità pubbliche.

Le richieste di nuove concessioni, di ampliamento, nonché di rinnovo e subingresso sono tutte oggetto di pubblicazione con le modalità previste dal D.M. 202/2022 ovvero dal Regolamento dell'Ente citato in epigrafe – sulla scorta delle diverse fattispecie concessorie –, al fine di assicurare la massima trasparenza e concorrenzialità.

Ne deriva la sussistenza di articolati procedimenti comparativi ex art. 37 C.N. tra più concorrenti.

Le istruttorie sono condotte anche secondo regolamentazione interna codificata di cui al Regolamento approvato con Delibera del Comitato Portuale n. 136/2020 e vengono sottoposte, con predisposizione delle relative schede, al parere finale del Comitato di Gestione.

Per i procedimenti relativi al rilascio di nuove concessioni, di rinnovo, di modifica e di subingresso è stata attivata ed elaborata tutta l'attività tecnica derivante dalla procedura del Sistema Informativo Demanio – Portale del Mare e dello Sportello Unico Amministrativo (SUA).

Tra gli adempimenti connessi ai procedimenti di rilascio delle concessioni demaniali si evidenziano ancora:

- le verifiche inerenti alle c.d. "certificazioni antimafia", che richiedono corposa attività di acquisizione documentale proveniente dai concessionari (tra cui i dati personali di tutti i soggetti ricoprenti cariche societarie e relativi nuclei familiari),
- la introduzione della documentazione e la trasmissione della stessa mediante sistema informatico alle Prefetture di competenza.

Difatti, con le varie Prefetture competenti per territorio sono stati stipulati protocolli di legalità, finalizzati a contrastare l'infiltrazione della criminalità organizzata negli appalti della Autorità di Sistema Portuale, nonché nel rilascio delle autorizzazioni per l'esercizio di operazioni e servizi portuali, nelle concessioni per l'uso del demanio marittimo e/o per l'iscrizione al registro speciale di cui all'art. 68 del codice della navigazione o presso gli altri registri tenuti dal predetto Ente, ai sensi della predetta normativa di settore, vengono, altresì, compiute, nei confronti dei concessionari, costanti attività di assistenza, sollecito o richiamo ad oneri concessori.

Nel 2024 l'attività inerente alla gestione del demanio si è confermata particolarmente intensa ed articolata, caratterizzata dalla necessità di contemperare le tempistiche stringenti entro cui rispondere all'utenza, con le esigenze di coerenza e completezza istruttoria. Il tutto nell'ambito di una attività connotata dall'alto numero di procedimenti e dalla loro frequente complessità.

In ordine all'attività amministrativa relativa alle concessioni demaniali marittime, nel corso dell'anno 2024, sono state rilasciate nn. 25 concessioni di cui nn. 5 per atto formale, nn. 20 tra nuovi rilasci e rinnovi di concessioni per licenza.

7.2 Introiti per canoni, tempi di riscossione, ammontare canoni non riscossi e azioni di recupero per morosità.

Si riporta di seguito la tabella relativa allo stato canoni incassati e da incassare con riferimento all'anno 2024

PORTO	IMPORTO CANONI	INCASSATO	DA INCASSARE
GIOIA TAURO	3.546.054,12 €	3.087.684,31 €	458.369,81 €
VIBO VALENTIA	457.497,20 €	447.839,27 €	9.657,93 €
CROTONE	371.948,21 €	357.852,34 €	14.095,87 €
CORIGLIANO	98.985,74 €	98.985,74 €	€
PALMI	44.977,58 €	44.977,58 €	€
TOTALE	4.519.462,85 €	4.037.339,24 €	482.123,61€

L'Autorità di Sistema Portuale MTMI amministra circa 200 concessioni demaniali marittime, tanto nella forma della licenza che dell'atto formale.

In ordine alla diminuzione percentuale degli incassi registrati rispetto ai canoni accertati, passati dal 95,31% del 2023 all'89,33% del 2024, l'AdSP MTMI ha riferito al Collegio dei Revisori dei Conti con nota prot. 11014 I/2025 SEG del 22/4/2025.

Per quel che riguarda le azioni intraprese per le residuali ipotesi di morosità, si evidenzia che non si registrano fattispecie di natura prescrittiva poiché i canoni concessori vengono tutti puntualmente richiesti alla loro scadenza anniversaria.

Nei casi di reiterata morosità l'Autorità di Sistema Portuale procede ad avviare la procedura di escussione della cauzione prestata ex artt. 17 Reg. Cod. Nav. e 54 Reg. Cont. Stato, nonché il procedimento di decadenza della concessione ai sensi dell'art. 47 del codice della navigazione.

Si evidenzia che nel corso dell'anno in esame, come di consueto, si è proceduto alla revisione delle partite aperte e dei relativi solleciti, nonché al calcolo delle indennità risarcitorie del canone per i soggetti occupanti *sine titolo*, con la conseguente applicazione, in caso di inadempienza, dei conseguenti provvedimenti di legge, con particolare riferimento al disposto dell'art 13, comma 2 Bis della legge 84/94. Si sono compiute altresì tutte le verifiche in ottemperanza alle statuizioni di cui all'art. 8 d.l. 202/2022.

Con Decreto n. 12/2019 del 6/2/2019 è stata affidata all'Agenzia delle Entrate – Riscossione l'emissione di appositi ruoli ai sensi dell'art. 2 del R.d. 639/1910 e del D.P.R. 602/1973 per la riscossione coattiva delle somme dovute a titolo di canoni concessori ed indennità risarcitorie, divenute certe, liquide ed esigibili.

7.3 Attività di controllo sul demanio marittimo.

L'attività di controllo del demanio marittimo viene ordinariamente svolta dal personale appartenente al Settore Vigilanza e Sicurezza dell'Autorità di Sistema Portuale, ferme restando le competenze in

materia di polizia demaniale dell'Autorità Marittima previste dall'art. 14, comma 1, della L. 84/94 e dal Codice della Navigazione.

Nel corso dell'anno 2024 sono state emesse n. 4 (quattro) ingiunzioni di sgombero ai sensi dell'art. 54 del codice della navigazione a seguito di occupazione abusiva di suolo demaniale marittimo rilevata dalle Autorità di polizia giudiziaria competenti per territorio, rientrante nella circoscrizione territoriale dell'AdSP MTMI

7.4 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 36 del Codice della Navigazione distinti per usi.

Vedi Tabella allegata

8 TASSE PORTUALI

8.1 Entrate per tasse distinte tra tassa d'ancoraggio, tassa portuale e altre tasse o addizionali con compilazione dell'allegata tabella, con un approfondimento sull'utilizzo dei parametri adottati ai sensi del DPR n. 107/2009.

Per sostenere la crescita dei traffici portuali l'Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, con Ordinanza n. 51/24 del 3/12/2024, ha adottato il regolamento che riduce le tasse d'ancoraggio per l'anno 2023 per tutti i cinque porti della circoscrizione: Gioia Tauro, Corigliano Calabro, Crotone, Vibo Marina e Taureana di Palmi.

L'obiettivo è quello di abbattere il gap di concorrenza con i porti che operano nel circuito internazionale del Mediterraneo e di mantenere il primato nazionale di Gioia Tauro come porto di trasbordo.

Il provvedimento adottato prevedeva un impegno totale fino alla concorrenza della somma pari a 1 milione di euro, derivante dalla riduzione delle spese correnti dell'Autorità di sistema portuale per l'esercizio finanziario 2024. Una quota parte della somma disponibile, pari al 3,5 per cento del totale, è destinata al rimborso delle tasse d'ancoraggio corrisposte dalle car carriers, mentre la somma residua è destinata al rimborso delle tasse d'ancoraggio corrisposte dalle navi porta contenitori e dalle altre tipologie di navi. Il provvedimento è stato adottato fino alla concorrenza della somma pari a 1 milione di euro, derivante dalla riduzione delle spese correnti dell'Autorità di sistema portuale per l'esercizio finanziario 2024. Il beneficio sarà applicato a tutte le navi commerciali ma non alle navi passeggeri.

Si riportano i valori dell'ultimo quadriennio

AUTORITA' DI
SISTEMA PORTUALE
MTMI

	ANNO 2021	ANNO 2022	ANNO 2023	ANNO 2024
Tasse portuali	739.833,83	1.069.574,09	1.461.212,13	1.471.910,96
tassa di ancoraggio	13.131.304,61	13.941.220,03	19.327.718,61	14.272.391,13

diritti e addizionali				
sovratasse				
TOTALE	13.871.138,44	15.010.794,12	20.788.930,74	15.744.302,09