



Autorità di Sistema Portuale
dei Mari Tirreno Meridionale
e Ionio



Piano Operativo Triennale della ADSP MTMI 2022 – 2024



I Porti della ADSP dei Mari Tirreno meridionale e Ionio

Il porto di Gioia Tauro



Il Porto di Crotona



Il Porto di Corigliano Calabro



Il Porto di Vibo Valentia



Il Porto di Palmi



Premessa

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

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

Le ADSP



Fonte: elaborazione RAM S.p.A..

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

Il percorso della ADSP dei mari Tirreno meridionali e Ionio sarà incentrato sull'attuazione di quanto previsto nella riforma introdotta nella legge 84/94 e s.m.i.

I macro obiettivi presenti nel documento programmatico del POT 2021-2023, approvato con delibera n. 143 del 22.12.2020, fissati nell'allegato Porti nel DEF 2020 e riconfermati nel DEF 2021 rappresentano il punto di partenza di una strategia che produrrà i suoi effetti in un arco temporale che andrà oltre la programmazione triennale.

La ADSP MTMI pone quali parametri di riferimento nella redazione del presente POT, come già adottato nei precedenti POT, quelli indicati nei documenti di programmazione Nazionale ed Europea ed in particolare:

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

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

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

Con Delibera CIPE del 10 agosto 2016, n. 26 "*Fondo sviluppo e coesione 2014-2020: Piano per il Mezzogiorno - Assegnazione risorse*", recante l'approvazione degli Accordi Interistituzionali denominati "Patti per il Sud", venivano assegnate alla Regione Calabria le

correlate risorse a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione, nonché adottate le regole di funzionamento del medesimo Fondo.

Inoltre, il PNRR ha riproposto per il settore portuale gli obiettivi già contenuti nei documenti sopra richiamati ed in particolare con la programmazione strategia nazionale sulla mobilità del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), come delineati nel documento di programmazione «Italia Veloce» allegato al DEF 2020, destinando importanti somme da destinare a:

- a) «Sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici»;
 - b) «Aumento selettivo della capacità portuale»;
 - c) «Ultimo/Penultimo miglio ferroviario/stradale»;
 - d) «Efficientamento energetico»;
 - e) «Elettificazione delle banchine (Cold ironing);
- e confluiti nel piano nazionale degli interventi complementari (PNIC).

La ADSP MTMI nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica

Dall'anno 2015, sulle scorta delle linee tracciate nel "Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica", la programmazione dell'Ente per gli anni 2016-2018, 2017-2019, 2018-2020, 2019-2020, 2020-2022 e 2021-2023 è stata improntata, per i porti ricadenti nella circoscrizione portuale, all'attuazione degli interventi strategici proposti nel "Piano dei Porti e della Logistica" redatto da questa Autorità Portuale, in applicazione dell'Art. 29, comma 2 decreto legge 12 Settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni nella legge 11 Novembre 2014, n. 164, trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Ufficio del Segretario Generale e al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 11.12.2014 prot. 13844.

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

Oggi nella nuova programmazione 2022-2024, in una logica di strategia competitiva del Sistema portuale, bisogna ridefinire una programmazione coerente per l'intera ADSP includendo anche il porto di Vibo Valentia e in linea con quanto previsto nei cinque macro-obiettivi declinati nel Piano Nazionale Interventi Complementari (PNIC) al PNRR.

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

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

ferrovie e interporti, lungo i corridoi che dal mezzogiorno portano nel cuore dell'Europa Centro-Orientale".

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

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

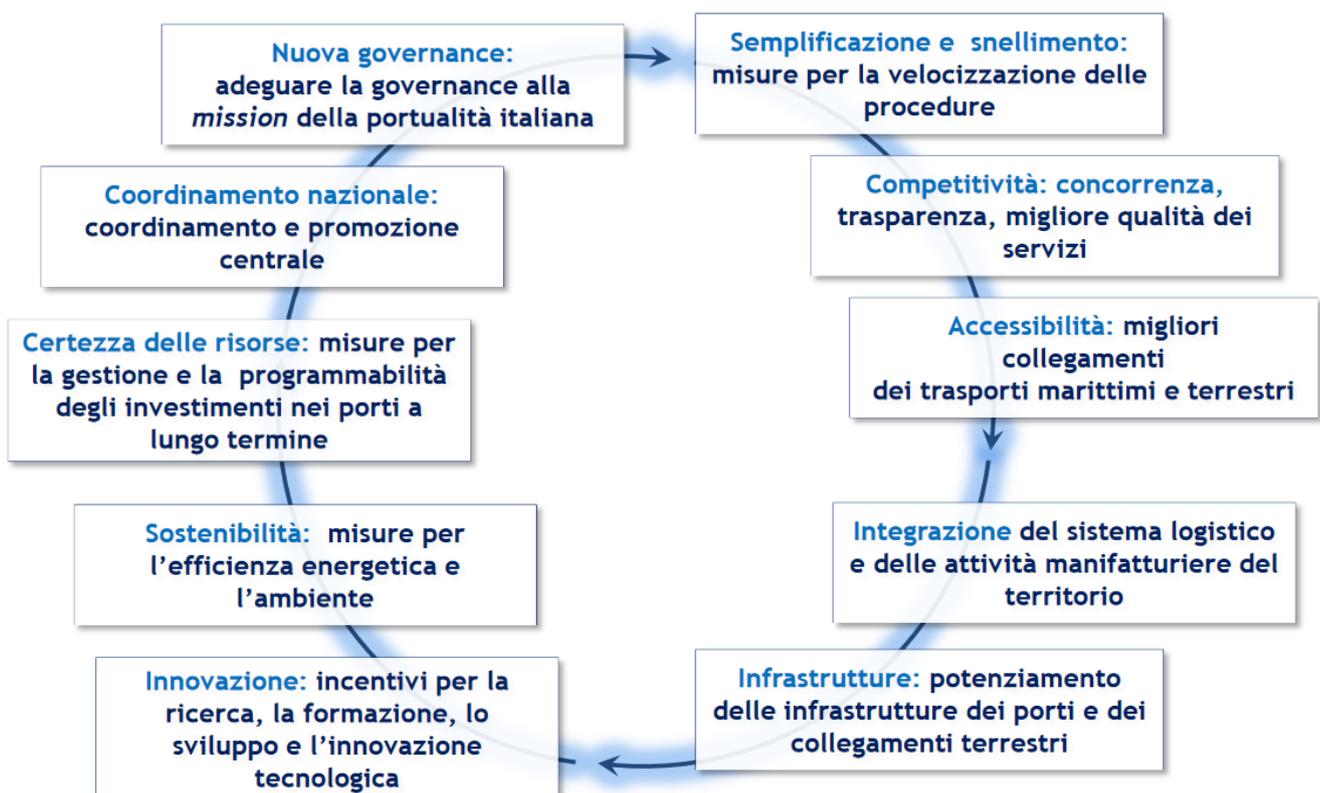


La nuova programmazione si basa sulla capacità dei porti di questa ADSP di garantire una piena accessibilità marittima, adeguate infrastrutture e performance nei porti di competenza e nel terminal di Gioia Tauro e, soprattutto, un'accessibilità terrestre in termini di connessioni ferroviarie e stradali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

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

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

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



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

Inoltre, è in grado, grazie alle semplificazioni pianificatori introdotte dai D.lgs. 169/2016 e 232/2017, di avviare nell'anno 2022 la redazione del documento di pianificazione strategica di sistema (DPSS), coerente con il Piano generale dei trasporti e della logistica (PGTL) e con gli orientamenti europei in materia di portualità, logistica e reti infrastrutturali, nonché con il Piano strategico nazionale della portualità e della logistica. Successivamente si procederà all'approvazione del DPSS e alla redazione dei piani regolatori portuali, in conformità agli strumenti urbanistici vigenti sulle aree interessate, declinando gli obiettivi, le previsioni, gli elementi, i contenuti e le strategie di ciascun scalo marittimo rientrante nel sistema portuale, disegnando anche l'assetto complessivo delle opere di grande infrastrutturazione, attraverso la individuazione e la perimetrazione delle aree destinate a funzioni strettamente portuali e retro-portuali, le aree di interazione porto-città e i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio di tipo viario e ferroviario con i singoli porti del sistema.

L'attività pianificatoria è stata avviata attraverso la realizzazione dell'adeguamento tecnico funzionale (ATF) nei porti di Crotona e Corigliano anticipando parte della pianificazione per i due porti.

*Le linee strategiche del documento di Economia e Finanza
Allegato infrastrutture: DIECI ANNI PER TRASFORMARE L'ITALIA
Strategie per infrastrutture, mobilità e logistica sostenibili e resilienti.
Per il benessere delle persone e la competitività delle imprese, nel
rispetto dell'ambiente*

Il documento di economia e finanza 2021 nell'Allegato "Dieci anni per trasformare l'Italia" è finalizzato a finanziare con il PNRR e con il Piano Nazionale Interventi Complementari (PNIC) i seguenti obiettivi:

- 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 vengono attuate attraverso la realizzazione di infrastrutture e trasporti sostenibili puntando a:

- raggiungere la **riduzione dei gas serra al 2030** previsti dall'Unione europea e realizzare la **decarbonizzazione entro il 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 punterà 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.

Alla luce di quanto su riportato nel medio e lungo periodo è necessario prevedere:

1. **lo sviluppo di sistemi integrati di trasporto per una mobilità sostenibile**, a lunga percorrenza e locale, al fine di ridurre l'inquinamento nelle città e procedere nel percorso di

decarbonizzazione. Nell'ambito portuale e della logistica ad esso collegata sarà fondamentale:

- a) **lo sviluppo dell'alta velocità** delle merci, specialmente al Sud, e il simultaneo potenziamento del trasporto su base regionale;
 - b) **il rinnovo in senso ecologico delle flotte** per il trasporto su terra e via mare;
 - c) **il rafforzamento dell'intermodalità e della logistica integrata**, con particolare attenzione all'ammodernamento dei porti, anche in un'ottica di transizione ecologica; nonché nell'edilizia pubblica, in linea con gli obiettivi di efficienza energetica.
2. l'impegno per la **semplificazione delle procedure amministrative** che presiedono alle diverse fasi di definizione, progettazione e attuazione delle infrastrutture, nell'ottica di accelerare la realizzazione dei cantieri senza incidere sulla legalità, concorrenza e trasparenza delle scelte di fronte ai cittadini e alle imprese;
3. **la costruzione di un sistema informativo integrato e trasparente**, riguardante tutte le fasi della realizzazione e del monitoraggio delle infrastrutture e il funzionamento dei sistemi di rete, al fine di anticipare criticità, valutare lo stato dei progetti e favorire il coinvolgimento della società civile nei processi decisionali e attuativi.

Tenuto conto degli obiettivi sopra declinati, riportati nel DEF 2021, questo Ente ha avviato una serie di interventi e di funzioni in tutti i porti della ADSP e in particolare per:

punto 1 lettera c)

- sta realizzando e anche programmato nel presente POT interventi di efficientamento energetico e ammodernamento dei porti in un'ottica di transizione ecologica;

punto 2

- sta attuando anche attraverso il rafforzamento delle strutture amministrative le procedure per l'accelerazione delle opere, senza incidere sulla legalità, concorrenza e trasparenza;

punto 3

- sta realizzando attraverso la piattaforma GIS un sistema integrato in grado di monitorare e informare la società civile sullo stato di realizzazione delle opere pubbliche.

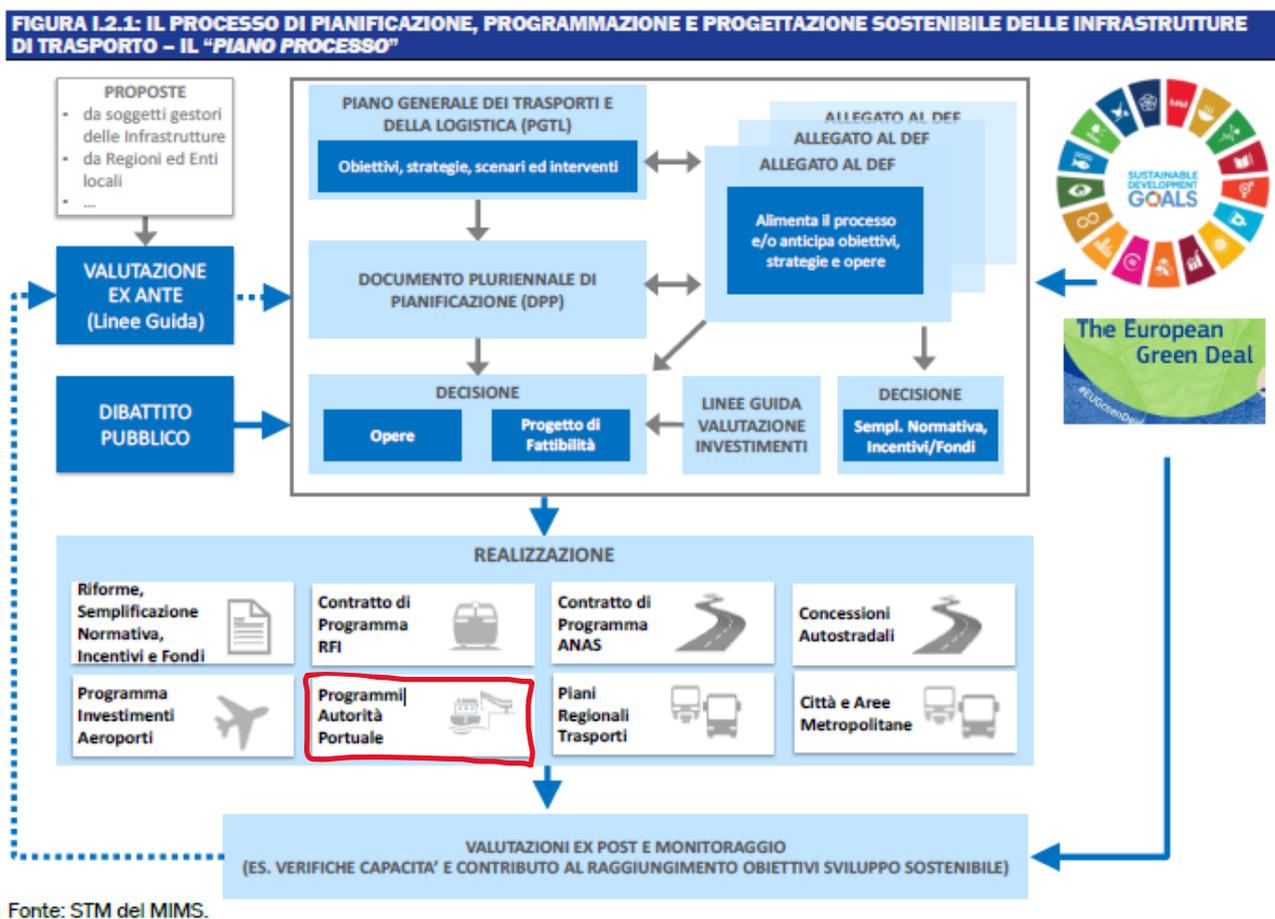
Per un approccio moderno alla pianificazione, programmazione e progettazione delle infrastrutture e della mobilità l'attività e le procedure svolte tengono conto di quanto previsto:

- dal Codice degli Appalti (d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 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



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

- i) nelle “*Linee Guida per la valutazione degli investimenti in opere pubbliche*” del MIMS;
- ii) nel regolamento europeo di base del PNRR (UE 2020/0104 del 10 febbraio 2021) che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza.

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

Nel **secondo livello** verranno inclusi in “*ordine di priorità*” gli interventi, da finanziare o da completare il finanziamento, sia quelli da finanziare con la progettazione di fattibilità.

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

- **la maturità progettuale**, ovvero l’appaltabilità dei lavori in tempi brevi, da valutarsi in ragione:
 - del livello di progettazione (definitivo, esecutivo o con procedura di aggiudicazione avviata);
 - della presenza di una valutazione di impatto ambientale (VIA);
 - dello stato di avanzamento delle richieste di autorizzazioni e/o espropri;
- **l’aggiornamento delle analisi** (studi di traffico, analisi della domanda, analisi delle programmazioni triennali di manutenzione immobili, valutazioni costi-benefici) incluse nelle proposte progettuali;
- **la percentuale di completamento**, per le sole opere in corso di realizzazione;
- **la quota di finanziamento acquisita o acquisibile** con certezza (indipendentemente dalla sua fonte).
- la coerenza con gli obiettivi e le strategie del DEF 2021 in cui si collocano le singole opere e il loro **contributo nel generare benefici al sistema delle infrastrutture e dei trasporti nazionale** (es. analisi della domanda, impatti sociali e valutazioni economiche);
- i **nuovi fabbisogni derivanti** dai cambiamenti strutturali nei comportamenti di mobilità, consumo e produzione generati dalla **pandemia del COVID-19**;
- nella loro **utilità di contribuire al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile** (*Sustainable Development Goals - SDGS*) dell’Agenda ONU 2030 e alle politiche e strategie generali e settoriali dell’Unione Europea (es. comunicazione della Commissione Europea del 9/12/2020 – *Sustainable and Smart Mobility Strategy – Putting European Transport on track for the future*).

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

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

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

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

I Traffici portuali per L'ADSP

Nell'anno 2019, dopo la nota crisi del transhipment che ha coinvolto tutta l'area Sud e Isole, il porto di Gioia Tauro in controtendenza rispetto agli ultimi anni è riuscito a chiudere con un risultato del +8,4% e nel 2020, in piena pandemia, ha chiuso con un incremento di movimenti TEU del 26,6%.

Inoltre, la sua capacità di offerta lo colloca strategicamente come hub nazionale e internazionale di transhipment.

L'attuale tendenza positiva, che ha portato lo scalo calabrese in vetta alle classifiche nazionali e internazionali, nell'anno in cui il mondo è stato investito dalla diffusione di un nuovo coronavirus, ha dimostrato che il sistema "Gioia Tauro" ha la capacità di garantire il funzionamento e la resilienza di tale nodo logistico nel sistema Nazionale dei Trasporti.

Difatti nell'emergenza COVID-19 lo scalo ha avuto un ruolo strategico per il trasporto delle merci ed è stato pienamente operativo, per garantire il rifornimento dei beni essenziali al Paese, nel pieno rispetto delle rigide linee guida indicate dall'Ente, al fine di ridurre i possibili rischi di contagio epidemiologico nell'area portuale, a tutela della salute delle maestranze. La perfetta tenuta del porto, determinata dal coinvolgimento di tutte le sue componenti, è stata accompagnata dalla determinazione del Terminalista di mantenere la piena occupazione dei suoi dipendenti senza ricorrere agli ammortizzatori sociali, comunque messi a disposizione dal Governo.

Tutto ciò rafforza la necessità di garantire interventi in programmazione ed in esecuzione, in conformità agli obiettivi già previsti nel DEF 2020, riconfermati nel DEF 2021, e con quanto previsto nel PNRR. Pertanto sono state programmate opere in continuità agli obiettivi della precedente programmazione di seguito riportati:

- connessione (materiale e immateriale);
- sicurezza (manutenzione e prevenzione);
- sostenibilità (ambientale, economica e sociale);

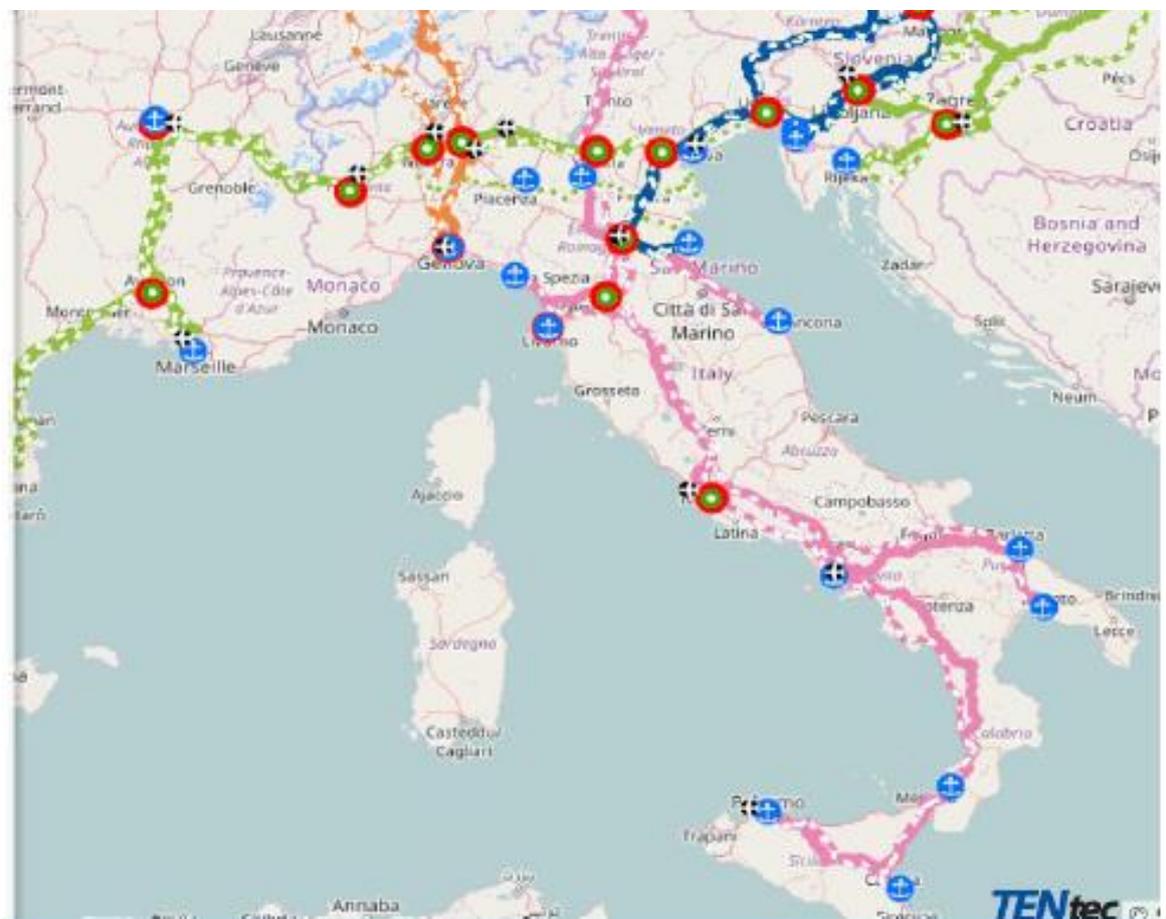
al fine di mantenere la piena operatività degli scali dell'ADSP-MTMI e in particolare del porto core di Gioia Tauro.

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

Infatti, il miglioramento delle connessioni della sicurezza e della sostenibilità tra reti nazionali e modalità, il miglioramento dei livelli di interoperabilità delle reti, la risoluzione delle interferenze lungo la linea ferroviaria delle reti trans-europee di trasporto (TEN-T), l'ultimo miglio di collegamento dei porti core, sono considerati "rilevanti" a livello comunitario e imprescindibili per lo scalo di Gioia Tauro.

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

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



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

Questo Ente pur avendo completato nel proprio ambito di competenza le infrastrutture di collegamento intermodale, riducendo le situazioni di pericolo e di promiscuità dei traffici che possono generare valore aggiunto al fine di consolidare ed ampliare la posizione del porto di Gioia Tauro in questa categoria di traffico, si ritrova a dover subire la mancata attuazione della programmazione di RFI nei tempi previsti.

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



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

- **manutenzione del patrimonio pubblico demaniale:** il piano operativo triennale prevede di intervenire su banchine, piazzali, darsene, viabilità interna portuale al fine di garantire la corretta manutenzione del patrimonio pubblico demaniale nel sedime portuale, comprese le infrastrutture logistiche in uso al Corpo delle Capitanerie di Porto di Gioia Tauro. Inoltre, l'Ente continua ad ammodernare ed efficientare le complesse infrastrutture utilizzate nell'ambito del monitoraggio dei traffici marittimi. In particolare, le aree di intervento riguardano l'information technology, le capacità di comunicazione del Corpo terra-terra, terra-mare, e terra-aria ICT, dei sistemi di monitoraggio traffico marittimo e sistemi di comando e controllo e transizione digitale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera;
- **digitalizzazione della logistica e dei porti:** il POT prevede in continuità alle azioni già intraprese negli ultimi anni la digitalizzazione della logistica e la promozione di applicazioni ICT dei porti della circoscrizione che nell'annualità 2022 si prevede di estendere anche al porto di Vibo Valentia, nuovo porto entrato a far parte di questa ADSP. Nell'ambito delle azioni già intraprese negli ultimi due anni, come il preclearing ed i fast corridors ed il Port Management Information System ovvero lo sviluppo della European Maritime Single Window Environment del PCS con la possibilità di integrare i dati di questi ultimi nella PLN;
- **ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti:** sono state completate le iniziative infrastrutturali più idonee ad ottimizzare l'accessibilità ferroviaria del porto di Gioia Tauro, unico porto della ADSP collegato alla rete ferroviaria, nel rispetto della vocazione e del catchment dell'area. Gli interventi già realizzati consentono di porre in atto un sistema che consenta di sviluppare servizi intermodali rapidi, economici ed affidabili. Parallelamente alla realizzazione delle infrastrutture ferroviarie nell'area portuale, questo Ente si è fatto promotore per l'attivazione di un tavolo tecnico al fine di definire con certezza gli interventi e le procedure necessarie per l'efficientamento del così detto ultimo miglio, evidenziando la necessità che RFI completi lungo la rete nazionale TEN-T il modulo della

linea e della sagoma 750 il cui completamento era previsto per il modulo della linea entro il 2018 e per la sagoma entro il 2021. Ad oggi RFI non ha completato l'accessibilità ferroviaria del porto CORE di Gioia Tauro secondo gli standard della rete TEN-T;

- **ultimo miglio stradale:** gli interventi realizzati dall'Ente nel porto di Gioia Tauro hanno risolto le criticità strutturali presenti di interconnessione tra accessibilità stradale e ferroviaria. Per gli altri porti sono previsti interventi atti a migliorare l'accessibilità al porto;
- **accessibilità marittima:** gli interventi in parte realizzati, in fase di esecuzione ed in programmazione sono finalizzati a migliorare l'accessibilità marittima e ad accogliere naviglio di dimensioni coerenti con le tipologie di traffici da attrarre;
- **efficientamento energetico ed ambientale:** sono in esecuzione interventi di efficientamento energetico nel porto di Gioia Tauro e Corigliano e per l'anno 2022 si prevede di completare l'efficientamento energetico anche nei porti di Crotone e Vibo Valentia finalizzati ad incrementare significativamente la sostenibilità ambientale dei porti italiani così come previsto nel PSNPL. Azione 7.1 "Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti". Inoltre, per il Porto di Gioia Tauro è previsto un intervento di Cold Ironing coerentemente con quanto previsto nel Piano Nazionale del *Cold Ironing*;
- **waterfront e servizi croceristici e passeggeri:** nella nuova programma 2022-2024 sono previsti una serie di interventi per adeguare i servizi di accoglienza a terra, sviluppare terminal crociere nei porti di Crotone e Corigliano, e per il porti di Palmi e Crotone sono previsti interventi di valorizzazione del waterfront nelle aree di interazione porto-città;
- **attività industriali nei porti:** il programma prevede interventi sulla filiera della cantieristica navale (Bacino di Carenaggio), ossia attività industriali ad alto valore aggiunto;
- **aumento selettivo della capacità portuale:** si prevede, un aumento selettivo della capacità portuale nel segmento container e Ro-Ro sempre nel porto di Gioia Tauro.

Coerentemente con le strategie e gli obiettivi relativi ai porti, declinati nel Documento di Economia e Finanza 2021, questo Ente nella sua programmazione già a far data dal 2015 ha avviato numerosi programmi trasversali indicati nel DEF 2020 e 2021.

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

Tutti gli interventi sono stati mirati ad aumentare la capacità portuale nel segmento dei container ed a rafforzare il segmento Ro-Ro e, perseguendo il conseguimento degli obiettivi strategici nazionali, la possibilità di accogliere nella massima sicurezza le navi da

20.000/24.000 TEU coerentemente alle tipologie di traffici da attrarre considerato che Gioia Tauro è l'unico porto Italiano in grado di accogliere questa gamma di navi.

Il POT prevede inoltre, nella parte programmatica, anche la realizzazione del Bacino di carenaggio, **attività industriale** ad alto valore aggiunto per il porto CORE. Nel 2021 sono stati avviati i lavori di "Realizzazione della Banchina di Ponente lato Nord" che ospiterà in una prima fase il bacino di carenaggio nelle more della realizzazione della "Resezione della banchina di ponente, in fase di progettazione definitiva, dove sarà allocato definitivamente il bacino.

Tra gli interventi sia in fase di realizzazione che di programmazione è prevista la **digitalizzazione della logistica dei porti**. È rilevante segnalare che il progetto in fase di completamento riguardante la realizzazione dell'infrastruttura, a supporto della digitalizzazione, dei software previsti nell'intervento di *"Realizzazione di una piattaforma integrata di servizi mirata a offrire agli utenti e agli operatori del porto di Gioia Tauro una vasta gamma di servizi informativi ad alto valore aggiunto"* è stato ritenuto strategico tanto che il PON lo stesso progetto con la sua implementazione è stato finanziato nel PON Sicurezza. Il progetto rimodulato, implementato ed esteso anche al porto di Vibo Valentia sarà ridenominato: *"Gioia Sicura: Infrastrutture e servizi infotelematici per la Sicurezza integrata delle aree Logistiche a vocazione produttiva dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio"*. Tra i tanti obiettivi che verranno raggiunti con tale intervento ci sarà l'efficientamento della catena logistica anche grazie al dialogo con lo Sportello Unico Doganale in via di implementazione a livello nazionale e all'interoperabilità con la Piattaforma Logistica Nazionale.

Tale programma è stato realizzato per i porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano e per il porto di Vibo Valentia e si prevede l'avvio nell'anno 2022; quest'ultimo porto è entrato a far parte della competenza territoriale di questa Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio a far data del 18.06.2021 con la nomina del presidente dell'Ente in pari data.

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

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

Per ciascun ambito prioritario del DEF 2021 è stato declinato nel POT come:

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

Gli interventi e le infrastrutture previste nel POT 2022-2024, coerentemente con la strategia attuata da questo Ente hanno come obiettivo la qualità e la sostenibilità degli stessi. Gli interventi di potenziamento delle strutture esistenti, la manutenzione il recupero e la messa a norma del patrimonio demaniale e le nuove infrastrutture che saranno la spina dorsale capaci di integrare e sviluppare il continuo cambiamento dei nodi che sono la base dello sviluppo logistico del Paese.

Gli interventi principali previsti nel POT 2022-2024 riguardano:

Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale

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

Manutenzione straordinaria degli impianti tecnologici e loro efficientamento energetico;

Manutenzione degli immobili del demanio pubblico.

Capacità portuale che l'accessibilità marittima

Porto di Gioia Tauro:

Resecuzione banchine di ponente tratti G-H-I;

Livellamento triennale dei fondali del porto di Gioia Tauro;

Porto di Corigliano Calabro:

Lavori di realizzazione della banchina nord e del piazzale retrostante dedicata alle navi da crociera. I° lotto Realizzazione della banchina e raccordo alla stazione marittima;

Porto di Crotona:

Realizzazione della prosecuzione del molo foraneo del porto vecchio per migliorare il ridosso in presenza di condizioni meteo avverse;

Porto di Palmi:

Lavori di completamento delle banchine di riva del porto in località Taureana di Palmi (RC)

Per tutti i Porti:

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

Attività industriale

Bacino di carenaggio - Impianto industriale

Efficientamento energetico ed ambientale

Manutenzione straordinaria degli impianti tecnologici ed efficientamento energetico.

Digitalizzazione della logistica e dei porti

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

2. I PORTI DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO



2.1 PORTO DI GIOIA TAURO

Nodo Logistico

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

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

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

Il porto CORE dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio è un nodo centrale e risponde appieno alla definizione delle Linee Guida Europee sulle TEN-T (Reg. UE 1315/2013) con il suo sistema di multimodalità del trasporto (marittima, ferroviaria, stradale, vie d'acqua e aeroportuale)

Il porto è collegato mediante la tangenziale Nord sia alla Statale 18 che dall'Autostrada A2 che è parte integrante della rete TEN-T e ricopre un ruolo di primaria importanza per il collegamento dell'area di Gioia Tauro con il resto d'Italia, e collegata, attraverso un sistema di strade a pettine raccordate ai 5 svincoli esistenti, con i più importanti poli della Calabria: il capoluogo Reggio Calabria, Vibo Valentia e il comprensorio di Lamezia Terme, mentre restano escluse da un collegamento diretto con la A2 la fascia alto tirrenica raggiungibile con la strada statale n. 18. La fascia Ionica è collegata mediante una strada di scorrimento veloce di importanza strategica che connette il versante Tirrenico e quello Ionico della provincia di Reggio Calabria.

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

Porto di Gioia Tauro, contesto insediativo e infrastrutturale



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



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

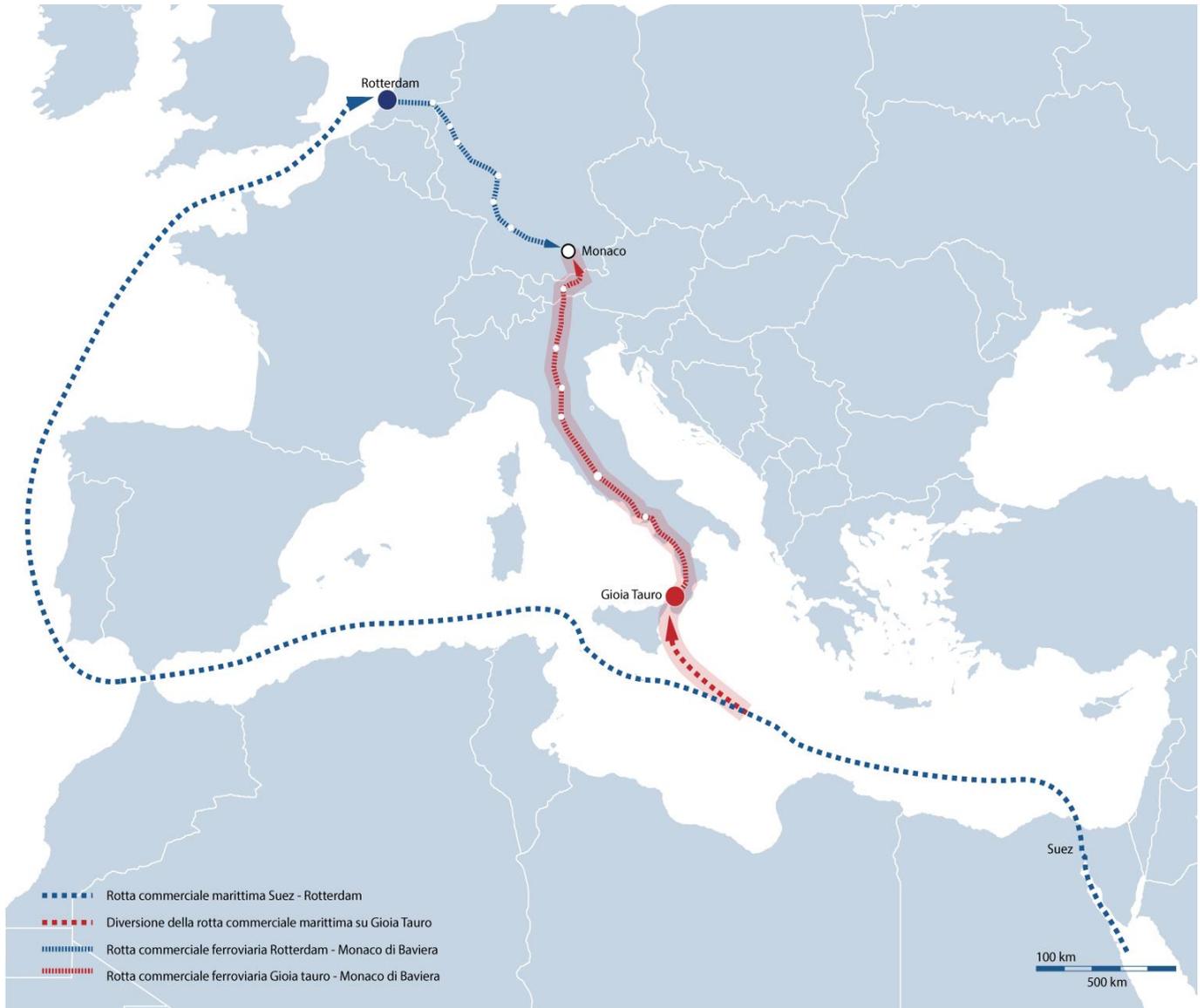
- Paola, da cui si dirama la linea di collegamento con Sibari riallacciandosi al tratto ionico della ferrovia;
- Lamezia Terme da cui si dirama il collegamento con Catanzaro Lido;
- Villa San Giovanni che è collegata con traghetti ferroviari a Messina.

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

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

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

Segmento logistico di destinazione sud e centro Europa



Rete TEN-T Corridoi Ferroviari



Contesto strategico



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

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

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

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

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

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

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

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

Oggi grazie al cambiamento della compagine societaria di gestione del Terminal e al piano di investimenti previsti e in parte attuate da parte del terminalista con l'acquisto di nuovi S.C. per la movimentazione dei containers sul piazzale, con l'arrivo di tre nuove gru di banchina di ultima generazione per il trasbordo dei containers nave-piazzale-nave e del rifacimento ex novo delle vie di transito lungo i piazzali, sarà possibile incrementare la movimentazione dei TEU secondo la previsione del piano industriale proposto dal Terminalista che porterà lo scalo Gioiese a movimentare più di 4.000.000,00 TEU. Infatti, nell'anno 2020 il porto di Gioia Tauro ha incrementato i traffici in ambito del transhipment del 26,6% rispetto all'anno 2019 che aveva chiuso con un + 8% rispetto al 2018.

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

Il Porto di Gioia Tauro, porta di ingresso delle merci che navigano sulle navi di ultima generazione, grazie alle sue infrastrutture portuali e al suo know-how, è in grado di porsi come attore principale nella rete della portualità e della logistica per la movimentazione dei

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



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



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



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

Il Porto di Gioia Tauro è pronto alla sfida avendo programmato ed attuato infrastrutture per il pieno sviluppo del trasporto delle merci varie, non soltanto containerizzata, con i due terminal lato mare e lato terra. In particolare, in un contesto oramai decisamente orientato verso la liberalizzazione del mercato ferroviario, i terminal si propongono quali "independent

terminal” nonché centro di smistamento a disposizione dei principali operatori ferroviari nazionali ed internazionali grazie anche alla disponibilità di connessioni ferroviarie intermodali con i principali terminal terrestri italiani e sud europei.

Le grandi superfici retroportuali presenti nell’ambito portuale di Gioia Tauro consentono l’insediamento di attività industriali di tipo medio grandi.

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

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

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

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

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

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

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

CARATTERISTICHE FISICHE DEL PORTO DI GIOIA TAURO	DIMENSIONI
Banchine	5.576 m
- Per transhipment containers	3.391 m
- Per transhipment e automobili ro-ro	144 m
- Per transhipment automobili	240 m
- Banchina Nord (TREVI)	430 m
- Primo scivolo ro-ro Ponente	220 m
- Secondo scivolo ro-ro Ponente	200 m
- Banchina di ponente I tratto	260 m
- Banchina di ponente II tratto	240 m
- Banchina di ponente (petrolifera)	194 m
- Per darsena e servizi	257 m

Piano Operativo Triennale 2022 - 2024

Area totale terminal containers	1.800.000,00 mq
Area Piazzale per lo stoccaggio containers	1.500.000,00 mq
Capacità di stoccaggio	75.000,00 TEU
Capacità annuale di movimentazione annua	5.000.000,00 TEU
Gru di banchina:	
- postpanamax	7
- superpostpanamax	15
- Gottwald	3
Area totale terminal automobili	275.000,00 mq
Area Piazzale per lo stoccaggio automobili	240.000,00 mq
Capacità di stoccaggio attuale	17.000,00 vetture
Aree terminal ferroviari	
- Terminal intermodale container	70.000,00 mq
- Terminal intermodale interporto	210.000,00 mq
- Terminal ferroviario area container	30.000,00mq
- Terminal ferroviario area	3.300,00 mq
Aste ferroviarie	
- 3 aste ferroviarie area Terminal intermodale container	ciascuna da 750 m
- 3 aste ferroviarie area Terminal intermodale interporto	ciascuna da 750 m
- 6 aste ferroviarie area a nord Terminal container	ciascuna da 550 m
- 1 raccordo ferroviario Terminal auto	unica asta da 250 m
- 2 raccordi interporto area porto	
Area logistica industriale	
- Area ex Enel	500.000,00 mq
- Area ex Isotta Fraschini	400.000,00 mq
- Area interporto	280.000,00 mq

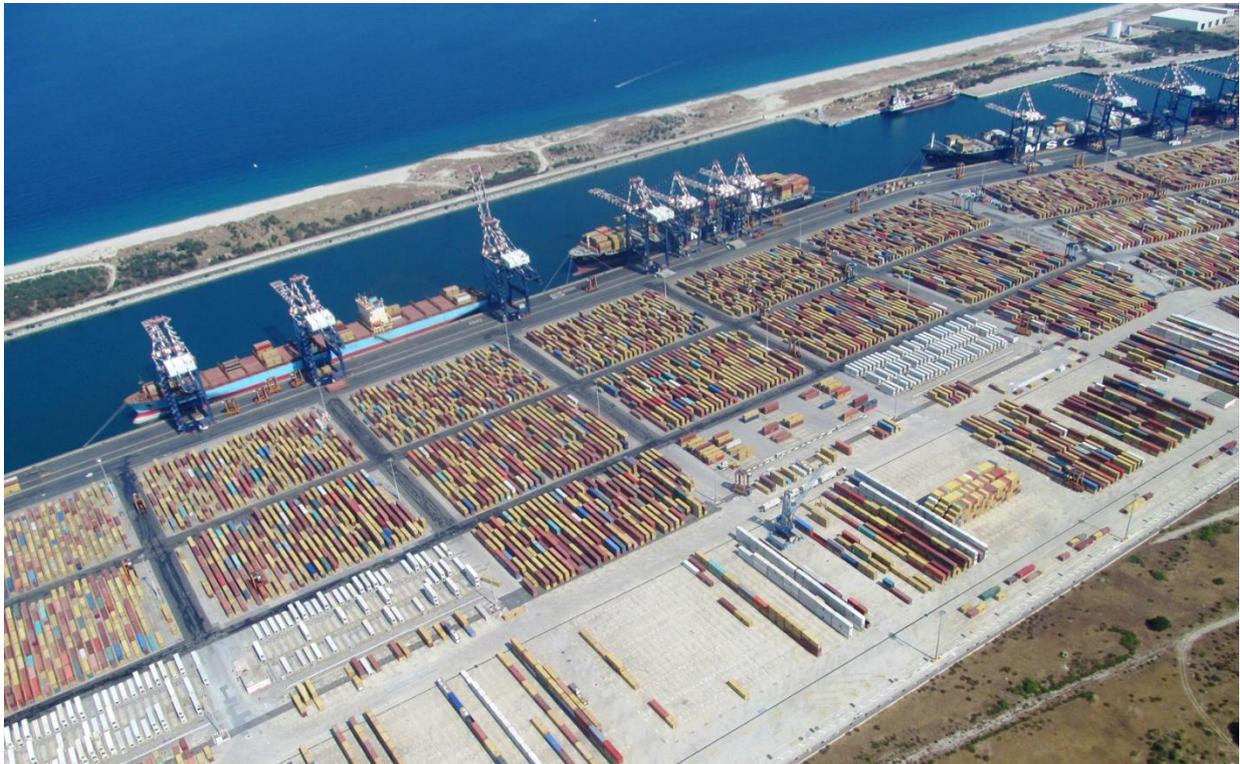
Concessioni

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

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

Il terminal è dotato, per la movimentazione di contenitori da banchina/nave e viceversa, di 20 *Gantry Crane* (gru di banchina su rotaie), di cui n° 7 del tipo postpanamax e n° 15 del tipo *superpostpanamax*, n° 3 Gru mobile del tipo Gottwald-e un congruo numero di mezzi minori.

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



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

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



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

SERVIZI TECNICO NAUTICI

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

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

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

2.2 Porto di Crotona



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3 Porto di Corigliano Calabro



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

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

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

Le caratteristiche tecnico – dimensionali del porto sono:

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

La superficie dei piazzali operativi è la seguente:

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

I fondali sono:

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

2.4 Porto di Vibo Valentia



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

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

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

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

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

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

- a) a raggiungere con la nuova testata del molo di difesa fondali più alti, situandola dove non riesca facile ai materiali di girarla;
- b) ad assegnare all'opera tale andamento da opporre un vero argine all'invasione dei materiali, almeno per un periodo sufficientemente lungo.

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

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

Il porto è composto da:

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

Il molo sopraflutto è costituito da vari segmenti:

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

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

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

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

Ai sensi dell'art. 4 della legge 84/94 è classificato nella II categoria – I classe e rientra tra i porti di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

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

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

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

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

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

Il molo foraneo del bacino realizzato con la base posta a 25 m di profondità è soggetto ad interrimento aggirato dal trasporto solido litoraneo diretto verso Nord, come facilmente si

può constatare dall'osservazione del profilo di spiaggia a Nord ed a Sud dell'opera portuale.

Inoltre, il mancato dragaggio negli anni ha determinato l'innalzamento dei fondali variabili da banchina a banchina.

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

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

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

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

2.5 Porto di Palmi



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



La Zona Economica Speciale - ZES

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

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

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

A tale scopo l'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha previsto, con i lavori in fase di esecuzione e nel presente documento di programmazione (POT 2022 - 2024), una serie di interventi finalizzati al rafforzamento dei servizi presenti nei porti di competenza di questa Autorità di Sistema Portuale e alla urbanizzazione di quelle aree rientranti nella ZES e non ancora dotate di infrastrutture primarie e finanziate con Il PNRR.

Infatti, uno degli obiettivi del DEF 2021 per supportare l'internazionalizzazione e dotarsi di una strategia mediterranea, sono gli investimenti sulla logistica marittima e il rafforzamento delle Zone Economiche Speciali, e pertanto sono stati previsti nel Piano le seguenti azioni:

- rafforzamento delle Zone Economiche Speciali (ZES): attrarre investimenti diretti esteri, rafforzare le esportazioni e migliorare la dotazione infrastrutturale dei poli logistici del Mezzogiorno, attraverso la piena entrata a regime delle Zone Economiche Speciali (ZES);
- Piano Export Sud Sostegno al sistema portuale: trasformare le aziende meridionali potenzialmente esportatrici in esportatori abituali e incrementare la quota di export riferita al Mezzogiorno sul totale nazionale. Secondo indagini campionarie condotte dall'ICE sulla I annualità (2017-2018) del "Piano Export Sud II", il 61% delle imprese partecipanti ha registrato un incremento del fatturato, in media pari al 12,6%;
- sostegno al sistema portuale: aumentare la competitività e l'attrattività sia commerciale che turistica dei porti del Sud Italia;
- la Difesa per un Sud frontiera e ponte del Mediterraneo: creazione di opportunità occupazionali e miglioramento delle infrastrutture esistenti della Difesa per rispondere a nuove esigenze operative, in un'ottica di sviluppo sostenibile.

Nello specifico per la ZES Calabria il PNRR prevede 111,700 mln di € per le stazioni ferroviarie di Sibari, S Pietro a Maida, Nocera Terinese e Rosarno, per l'area industriale di Gioia Tauro e per i porti di Gioia Tauro, Reggio Calabria e Villa San Giovanni.

4. *IL PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2022 – 2024*

Il Piano Operativo Triennale 2022-2024 dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio si riferisce alle attività previste in ciascuno degli scali della circoscrizione portuale e come già puntualizzato nel POT 2021-2023, in quanto tale, si colloca in termini di continuità, all'interno dell'avviato processo di infrastrutturazione portuale coprendo un orizzonte temporale che può essere visto come un momento di transizione verso la pianificazione di un nuovo sviluppo infrastrutturale che, per portata e dimensioni, richiederà un impegno particolarmente forte sia da parte di questa Autorità di Sistema Portuale sia da parte della Regione Calabria che degli Organi centrali di Governo.

Il nuovo Piano Operativo viene redatto tenendo in considerazione il “Patto per lo sviluppo della Regione Calabria”, sottoscritto il 30 aprile 2016 tra il Governo e la Regione Calabria, confluito nell'atto del 27 luglio 2016 “Accordo di Programma di cui all'art. 15 della legge 7 agosto 1990 n. 241“, coerentemente con le strategie del PSNPL e dell'allegato 3-bis al DEF 2019. Inoltre, alcuni nuovi interventi riguardano la qualificazione dell'area ex Enel e di manutenzione e qualificazione del patrimonio esistente coerentemente con le strategie del DEF 2021 e con gli obiettivi di cui al Decreto n. 13 del 20 .08.2021 *“Approvazione del programma di interventi infrastrutturali in ambito portuale sinergici e complementari al Piano di ripresa e resilienza (PNRR)”*.

Infatti, se il completamento di alcune opere strategiche entro il 2021 determinerà una nuova potenzialità in grado di assorbire la crescita dei traffici in un orizzonte temporale di medio termine, le trasformazioni che stanno già investendo il settore marittimo portuale inducono ad importanti riflessioni sulle strategie da sviluppare per mantenere la competitività dello scalo gioiese e la necessità di individuare nuove strategie per gli altri porti calabresi.

In particolare, la nuova situazione, dopo la crisi generale che ha attraversato il porto di Gioia Tauro, con una crescita di traffici che si assesta per l'anno 2020 al 26,6%, ha la necessità di programmare per il 2022-2024:

- ✓ attività che risultino innovative e portatrici di ricadute occupazionali per lo scalo gioiese attraverso la diversificazione delle attività lavorative oggi presenti nel porto;

- ✓ il potenziamento delle infrastrutture per migliorare l'accessibilità marittima, finalizzata ad accogliere naviglio di dimensioni coerenti con le tipologie dei traffici che il porto accoglie (portacontainer da 20.000-24.000 TEU).

Inoltre, nel DEF viene chiaramente richiamata la necessità di garantire, nel settore marittimo-portuale la continuità rispetto agli strumenti adottati e messi in esercizio negli anni precedenti a livello nazionale.

Coerentemente con gli obiettivi e le strategie relativi ai porti declinate nel Documento di Economia e Finanza 2021, questo Ente nella sua programmazione già a far data dal 2015 ha avviato molti programmi trasversali indicati nel DEF 2021.

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

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

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

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

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

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

I Piani Operativi Triennali sviluppati per il porto di Crotona, Corigliano e Vibo Valentia per il triennio 2022-2024 si collocano all'interno dell'avviato processo di definizione degli adeguamenti tecnici funzionali. Gli interventi mirano a migliorarne la funzionalità e coprono un orizzonte temporale che può essere visto come un momento di transizione verso la nuova pianificazione e la complessiva strategia di sviluppo di questi porti. Alcune opere previste nel POT per il porto di Crotona saranno finanziate dalla Regione Calabria con il Fondo di Sviluppo e Coesione a seguito di accordo tra Regione e Autorità Portuale di Gioia Tauro oggi ADSP.

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

Piano Operativo Triennale 2022 - 2024

POT 2022-2024. Interventi Programmati sul triennio nel porto di Gioia Tauro				
Port Required				
Capacità di banchina				
Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2022	Anno 2023	Anno 2024 e oltre
1 - Bacino di carenaggio - Impianto industriale.	40,00	5,00	20,00	15,00
2 - Resecazione banchine di ponente tratti G-H-I	20,00	0,50	9,50	10,00
3 - Livellamento triennale dei fondali del porto di Gioia Tauro	4,00	0,50	1,00	2,50
4 - Elettrificazione Banchine Ro-Ro	2,00	0,50	1,50	0,00
Port Required				
Capacità di piazzale				
Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2022	Anno 2023	Anno 2024 e oltre
5 - Ripristino dello stato dei luoghi lungo le aree del deposito costiero	2,00	1,00	1,00	0,00
6 - Intervento di urbanizzazione della cittadella delle ispezioni	3,50	2,00	1,50	0,00
Port Related				
Intermodalità e logistica				
Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2022	Anno 2023	Anno 2024 e oltre
7 - Manutenzione impianto di illuminazione lotto 2 - lotto 3	0,40	0,20	0,20	0,00
8- Manutenzione aree a verde	0,20	0,20	0,00	0,00
9 - Manutenzione viabilità stradale e segnaletica lotto 2 - lotto 3	1,00	1,00	0,00	0,00
10- Riqualificazione e ammodernamento dell'area del retroporto di Gioia Tauro	6,00	2,00	2,00	2,00
Sicurezza e governance				
Security portuale, controlli sanitari, controlli doganali				
Interventi	Importo totale	Articolazione annua della spesa		
		Anno 2022	Anno 2023	Anno 2024 e oltre
11 - Adempimenti gestionali, potenziamento, aggiornamento e gestione della piattaforma integrata e di di security portuale	0,30	0,10	0,20	0,00
12 - Gioia Sicura: Infrastrutture e servizi infotelematici per la Sicurezza integrata delle aree Logistiche a vocazione produttiva dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio	18,20	12,00	6,20	0,00
13 - Realizzazione di una piattaforma aerea installata su apposito telaio da 72 m di altezza	1,37	0,20	1,17	0,00
14 - Interventi di manutenzione Straordinaria - ristrutturazione gate - pesa - impianti elettrici e tecnologici	0,60	0,40	0,20	0,00
15 - Riqualificazione ambientale aree interne al porto	1,00	0,50	0,50	0,00
16- "Completamento lavori di urbanizzazione del porto di Gioia Tauro (Reti materiali e viabilità)	10,00	0,20	2,80	7,00
17 - Realizzazione immobile per servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa	5,00	0,20	2,00	2,80
"Lavori di approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante tratti A-B-C	50,00	0,25	2,00	47,25
Fabbisogno interventi programmati POT 2022-2024	165,97	26,95	51,97	86,55

Piano Operativo Triennale 2022 - 2024

POT 2022-2024. Interventi programmati nel porto di Crotona				
Port Required				
Capacità di banchina				
<i>Interventi</i>	<i>Importo totale</i>	<i>Previsione di spesa</i>		
		<i>Anno 2022</i>	<i>Anno 2023</i>	<i>Anno 2024 e oltre</i>
<i>1 - Rifiorimento mantellata e ricostruzione muro paraonde molo foraneo del porto vecchio.</i>	2,00	1,00	1,00	0,00
<i>2- Interventi ammodernamento banchina per unità pescarecci</i>	1,00	0,50	0,50	0,00
<i>3 - Caratterizzazione fondali porto</i>	0,50	0,50	0,00	0,00
<i>4- Risanamento dell paramento verticale e degli arredi portuali delle banchine</i>	1,00	1,00	0,00	0,00
Port Required				
Capacità di piazzali				
<i>Interventi</i>	<i>Importo totale</i>	<i>Previsione di spesa</i>		
		<i>Anno 2022</i>	<i>Anno 2023</i>	<i>Anno 2024 e oltre</i>
<i>5 - Realizzazione impianto antincendio</i>	0,85	0,85	0,00	0,00
<i>6 - Lavori di rifacimento della pavimentazione in asfalto dei piazzali portuali</i>	0,50	0,50	0,00	0,00
<i>7 - Lavori di ripristino impianti di illuminazione dei moli sottoflutti e foraneo</i>	0,40	0,40	0,00	0,00
Port Related				
Intermodalità e logistica				
<i>Interventi</i>	<i>Importo totale</i>	<i>Previsione di spesa</i>		
		<i>Anno 2022</i>	<i>Anno 2023</i>	<i>Anno 2024 e oltre</i>
<i>8 - Realizzazione centro polifunzionale</i>	3,00	0,30	0,70	2,00
Fabbisogno interventi programmati POT 2022_2024	9,25	5,05	2,20	2,00
I lavori individuati di cui ai punto 1 e 4 sono cofinanziati con la Regione Calabria giusta sottoscrizione dell'Accordo di Programma				

Piano Operativo Triennale 2022 - 2024

POT 2022_2024 Interventi programmati nel porto di Corigliano Calabro				
Port Required				
Capacità di banchina				
<i>Interventi</i>	<i>Importo totale</i>	<i>Previsione di spesa</i>		
		<i>Anno 2022</i>	<i>Anno 2023</i>	<i>Anno 2024 e oltre</i>
1 - Rifacimento degli arredi portuali delle banchine	1,00	1,00	0,00	0,00
2 - Lavori di risanamento del paramento verticale delle testate dei moli Nord e Sud	1,40	0,40	1,00	0,00
Port Required				
Capacità di piazzali				
<i>Interventi</i>	<i>Importo totale</i>	<i>Previsione di spesa</i>		
		<i>Anno 2022</i>	<i>Anno 2023</i>	<i>Anno 2024 e oltre</i>
3- Lavori di rifacimento della pavimentazione in asfalto dei piazzali portuali	0,40	0,40	0,00	0,00
Port Related				
Intermodalità e logistica				
<i>Interventi</i>	<i>Importo totale</i>	<i>Previsione di spesa</i>		
		<i>Anno 2022</i>	<i>Anno 2023</i>	<i>Anno 2024 e oltre</i>
4 - Riorganizzazione della viabilità per la canalizzazione dei flussi veicolari da e per il porto	0,80	0,20	0,60	0,00
Fabbisogno interventi programmati POT 2022_2024				
	3,60	2,00	1,60	0,00

Piano Operativo Triennale 2022 - 2024

POT 2022_2024 Interventi programmati nel porto di Vibo Valentia				
Port Required				
Capacità di piazzale				
Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2022	Anno 2023	Anno 2024 e oltre
1 - Manutenzione impianti illuminazione torri faro	0,20	0,20	0,00	0,00
2 - Lavori di rifacimento arredi portuali	0,20	0,20	0,00	0,00
Lavori di risanamento e consolidamento delle banchine Pola e Tripoli	6,50	0,10	1,10	4,30
Lavori di risanamento e consolidamento delle banchine Papandrea e Buccarelli	11,50	0,20	1,30	10,50
Fabbisogno interventi programmati POT 2022_2024	18,40	0,70	2,40	14,80

Piano Operativo Triennale 2022 - 2024

POT 2022-2024 Interventi programmati nel porto di Palmi				
Port Required				
Capacità di banchina piazzale				
Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2022	Anno 2023	Anno 2024 e oltre
1 - Lavori di completamento delle banchine di riva del porto in località Taureana di Palmi (RC) -	4,00	0,50	2,00	1,50
2 - Lavori di sistemazione e riqualificazione del porto in località Taureana di Palmi (RC) -	0,50	0,50	0,00	0,00
Fabbisogno interventi programmati POT 2022_2024	4,50	1,00	2,00	1,50
I lavori individuati di cui ai punto 1 sono cofinanziati con la Regione Calabria giusta sottoscrizione dell'Accordo di Programma				

IL DIRIGENTE AREA TECNICA
F.to Ing. Maria Carmela De Maria

IL PRESIDENTE
F.to C.A. (CP) Andrea Agostinelli