



*Piano Operativo Triennale
2019 - 2021*



Dicembre 2018



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2019 - 2021

Premessa

Il Decreto Legislativo del 4 agosto 2016, n. 169 ha introdotto importanti modifiche alla legge 84/94 "Riordino della legislazione in materia portuale" riorganizzando i 57 i porti di rilevanza nazionale in nuove 15 Autorità di Sistema Portuale.

L'Autorità Portuale di Gioia Tauro è diventata, a seguito del decreto sopra richiamato, da porto principale che gestiva anche altri porti, Sistema dei Mari Tirreno Meridionale e Jonio.

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

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

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

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

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



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2019 - 2021

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



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2019 - 2021

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

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

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

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

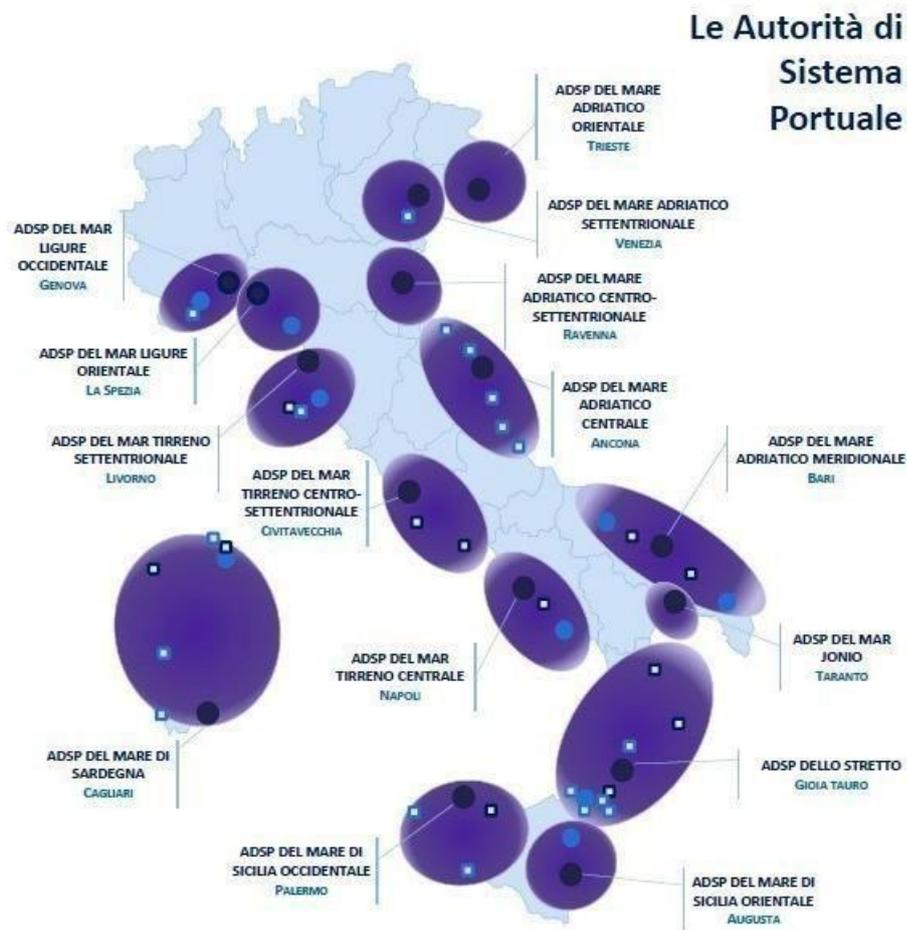
La strategia proposta dall'Ente è stata ripresa nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e il porto CORE di Gioia Tauro è stato, per l'effetto, considerato un nodo strategico tale da "[...] *Costituire un nuovo gateway di ingresso da Sud per le merci con origine/destinazione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

Nel documento di economia e finanza 2018, nello specifico, nell'Allegato <Connettere l'Italia: – “Stato di attuazione dei programmi per le infrastrutture di trasporto e logistica – > gli obiettivi e le strategie della politica infrastrutturale in Italia sono rappresentate dalla figura sottostante:



L'integrazione modale e l'intermodalità che pongono le loro basi nella modalità ferroviaria ed in quella 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 (vedi tavole 1 e 2)

Tavola n. 1



Porti di rilevanza economica nazionale

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



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2019 - 2021

Tavola n 2





Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2019 - 2021

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

Consapevole del ruolo che Gioia Tauro può svolgere nella logistica e nel trasporto delle merci, l'Ente sta portando avanti a far data dal 2015 progetti negli ambiti prioritari integrati che riguardano, come declinato nel DEF 2018:

- Il trasporto marittimo-portuale – logistica a scala globale;
- Il trasporto ferroviario – interfaccia principale per lo sviluppo di nuove opportunità logistiche in un sistema a rete con i principali interporti italiani;
- L'integrazione modale Gomma-Ferro-Nave;
- La security portuale e servizi di interesse generali PCS.

Ciascun ambito prioritario è stato declinato nel POT come:

- ✓ Port Required (capacità di banchina);
- ✓ Port Related (capacità di piazzali);
- ✓ Intermodalità e logistica;
- ✓ Security.



2. I PORTI DELL'AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO

2.1 Porto di Gioia Tauro



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.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2019 - 2021

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 o in fase di realizzazione nell'area del Grande Maghreb, della importante crisi economica-commerciale che sta da alcuni anni interessando tutti i paesi occidentali, lo scalo di Gioia Tauro continua a rappresentare uno degli scali di trasbordo leader nell'area in questione.

Il territorio portuale è costituito dalle aree demaniali marittime, dai bacini portuali e dagli spazi acquei antistanti la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale per come individuata nel D.M. 04 agosto 1998, nonché dalle aree acquisite successivamente al demanio marittimo con verbale di delimitazione del 12 febbraio 2002.

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 circa 300 m. ed è ad essa contiguo un bacino di evoluzione del diametro di 750 m.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2019 - 2021

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.

Dispone di 5.125 m. di banchine di cui m. 3.391 ricavate lungo il lato di levante, m. 814 lungo il lato nord e m. 920 lungo il lato di ponente con fondali fino a -18 m (in corrispondenza della banchina alti fondali).

I piazzali portuali di levante dedicati al transhipment hanno una superficie complessiva di circa 1.800.000 mq.

A sud è ubicata una darsena destinata all'ormeggio delle imbarcazioni adibite ai servizi portuali e ad attività di pesca e diporto, dotata di banchine della lunghezza di m. 243.

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

CARATTERISTICHE FISICHE DEL PORTO DI GIOIA TAURO	DIMENSIONI
Banchine	5.193m
- Per transhipment containers	3.362 m
- Per transhipment automobili	384 m
- Per traffico commerciale e passeggeri	991 m
- Per darsena e servizi	257m
- Pontoni	200 m
Area totale terminal containers	1.800.000,00 mq
Area Piazzale per lo stoccaggio containers	1.500.000,00 mq
Capacità di stoccaggio	75.000,00 TEU
Capacità annuale di movimentazione annua	5.000.000,00 TEU
Gru di banchina:	
- postpanamax	13
- superpostpanamax	9
- Gottwald	1
Area totale terminal automobili	275.000,00 mq
Area Piazzale per lo stoccaggio automobili	240.000,00 mq
Capacità di stoccaggio attuale	17.000,00 vetture
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
- 1 raccordo ferroviario a nord Terminal container con 2 aste	ciascuna da 550 m



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2019 - 2021

- 1 raccordo ferroviario Terminal auto	unica asta da 250 m
Area logistica industriale	
- Area ex Enel	500.000,00 mq
- Area ex Isotta Fraschini	400.000,00 mq
- Area interporto	280.000,00 mq

Il Porto è servito da un sistema stradale composto dalla Statale 18 e dall'Autostrada A3 collegata al porto con la tangenziale Est ed è presente la stazione ferroviaria di San Ferdinando collegata alla rete ferroviaria nazionale tramite la stazione di Rosarno.

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 m. di banchine operative ad alti fondali.

Il terminal è dotato, per la movimentazione di contenitori da banchina/nave e viceversa, di 22 *Gantry Crane* (gru di banchina su rotaie), di cui n° 9 del tipo *postpanamax* e n° 13 del tipo *superpostpanamax*, n° 1 Gru mobile del tipo *Gottwald* e un congruo numero di mezzi minori.

Per la movimentazione sul piazzale il terminal attualmente è dotato di n° 110 *Straddle Carriers*, di n° 12 *Multitrailer* e di n° 12 *Reach Stackers*.



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

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



Oltre ai due principali concessionari sopra indicati, nella zona di ponente è installato un silos per lo stoccaggio temporaneo di cemento e due cantieri per la costruzione a terra di unità da diporto e piccole riparazioni navali e sempre nella zona di ponente si trova un'area della superficie di mq 7.600 destinata alla movimentazione di rinfuse solide.

Lungo il lato di ponente sono ricavati tre punti di accosto per unità Ro-Ro.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2019 - 2021

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.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2019 - 2021

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. E' protetto a levante dal molo di sopraflutto della lunghezza di 1.725 metri, orientato per N-NW, ed a ponente dal molo di sottoflutto costituito da tre bracci orientati verso N-E della lunghezza complessiva di 920 metri.

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

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

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

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

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

2.3 Porto di Corigliano Calabro



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

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



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2019 - 2021

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

Le caratteristiche tecnico – dimensionali del porto sono:

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

La superficie dei piazzali operativi è la seguente:

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



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2019 - 2021

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 Villa San Giovanni



Le origini dell'approdo marittimo di Villa San Giovanni risalgono alla preistoria in quanto punto più vicino alla costa siciliana utilizzato dai vari popoli via via immigrati nell'isola e provenienti dal continente.

Un regio decreto del governo italiano, nel novembre del 1893, rilasciò la concessione per la navigazione a vapore attraverso lo stretto alla Società per le strade ferrate della Sicilia con l'obbligo di effettuare due corse giornaliere di traghetto tra Messina e Villa San Giovanni e al completamento della ferrovia Tirrenica Meridionale.

Il porto di Villa San Giovanni è classificato nella II classe della II categoria dei porti marittimi italiani come porto di rilevanza economica nazionale.

Il porto è di tipo artificiale ed è protetto da un molo foraneo rettilineo alla cui radice si trovano le invasature ferroviarie: di esse 3 sono specializzate per il servizio ferroviario ed una, quella adiacente alla stazione ferroviaria per l'imbarco di veicoli stradali. La banchina di terra si prolunga fin quasi a Cannitello e serve, per la sua maggior estensione (con canalizzazione viaria per l'imbarco negli autotraghetti), all'approdo dei traghetti privati per l'imbarco di soli veicoli stradali; altre sezioni della banchina servono per altre categorie e tipi di natanti. I fondali sono sabbiosi e variano tra 3,5 e 5 m.

La struttura portuale è strettamente connessa a quella ferroviaria, così che dalle invasature si può accedere direttamente alla stazione dei treni.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2019 - 2021

Il porto di Villa San Giovanni costituisce un fondamentale incrocio per la viabilità e favorisce la continuità territoriale dell'Italia peninsulare con la Sicilia, inoltre, lo stesso ha un'importanza rilevante per la mobilità delle persone che giornalmente si muove lungo lo stretto di Messina.

In Calabria, il porto di Villa San Giovanni ha un'importanza rilevante per la mobilità delle persone principalmente riguardo l'Area dello Stretto di Messina. Tale area, che si assume coincidente con il territorio delle province di Reggio Calabria e di Messina, è caratterizzata da una mobilità di breve percorrenza per la quale, al momento, non esiste alcuna forma di trasporto collettivo controllato. Infatti, la normativa in materia di TPL non prevede la possibilità di intervento nell'area dello Stretto di Messina in quanto fa capo a due Regioni distinte, Sicilia e Calabria.

In un giorno feriale medio la mobilità complessiva delle persone nell'Area dello Stretto per tutti i motivi è pari a circa 216.0002 utenti. Di questi il 92% si sposta all'interno delle province di Reggio Calabria e di Messina e l'8% si sposta tra le due province fruendo dei porti di Messina e Villa San Giovanni. Dei 216.000 utenti, il 62% utilizza l'autovettura, il 38% utilizza il trasporto collettivo. La percentuale degli spostamenti, ripartita per motivo dello spostamento, è di circa il 55% per il motivo casa-lavoro, il 35% per il motivo casa-studio ed il 10% per altri motivi. In particolare, rilievi ed indagini effettuate nei porti sulle sponde calabrese e siciliana in un giorno feriale medio, tra le 6.00 e le 22.00, hanno riscontrato 3.818 autovetture, 102 bus, 150 motocicli, 7.473 pedoni e 2.040 utenti a bordo treno per un totale di circa 22.200 passeggeri bidirezionali al giorno.

Quanto sopra evidenzia un problema che affligge da sempre l'area dello Stretto e cioè l'attraversamento delle strade cittadine e delle conseguenti soste presso l'area portuale da parte di un elevato numero di automezzi ed ancor di più di mezzi pesanti, condizione che si aggrava ulteriormente nei periodi festivi.

Considerato che il Porto di Villa San Giovanni è il più grande terminal per il traghettamento della Calabria l'ente si pone come obiettivo l'ottimizzazione della rete stradale soprattutto nell'incanalare il traffico pesante di oltre tremila tir con un collegamento veloce presso il terminal intermodale di Gioia Tauro nel rispetto dell'ambiente, della salubrità dell'aria e della salute dei cittadini e la viabilità pedonale dei circa 7.000 utenti giornalieri.



2.5 Le infrastrutture portuali

Nell'ambito delle banchine portuali del porto di Villa San Giovanni si svolgono prevalentemente operazioni di attracco dei traghetti.

Sulla banchina lato sud si trovano le invasature ferroviarie su cui opera la società BLUVIA che rappresenta la divisione per la navigazione di Rete Ferroviaria Italiana, la società del gruppo Ferrovie dello Stato che gestisce la rete ferroviaria nazionale. La società BLUVIA è entrata in funzione nel 2002 a seguito della necessaria scissione all'interno del gruppo FS fra Trenitalia e RFI, per differenziare il gestore della rete dal gestore dei servizi di trasporto. La navigazione marittima è stata inclusa in RFI, poiché essa è tenuta ad offrire la continuità territoriale fra la Sicilia e il continente. La società BLUVIA svolge, infatti, il servizio di trasporto dei convogli ferroviari. Nella banchina troviamo tre invasature n. 1, 2 e 3 dedicate esclusivamente per il servizio ferroviario ed uno scivolo dedicato per l'imbarco di veicoli stradali.

Successivamente all'entrata in vigore delle direttive dell'Unione Europea, che imponevano la separazione fra i servizi di interesse generale (come il traghettamento delle carrozze ferroviarie e dei carri merci) e i servizi aperti al mercato di libera concorrenza, il 1 giugno 2012 è entrata in attività la società Blufferries. La nuova società del gruppo Ferrovie dello Stato si occupa esclusivamente al traghettamento dei mezzi gommati e dei passeggeri nello Stretto di Messina mentre il trasporto unidirezionale (Carri ferroviari di merci autovetture e passeggeri) è rimasto alla società BLUVIA. Lo scivolo utilizzato da Blufferries per l'attracco delle navi dedicato ai veicoli stradali è il cosiddetto scivolo 0 adiacente alla prima invasatura in concessione a RFI.

Subito dopo lo scivolo 0 si trova la banchina di levante e il molo sottoflutto a servizio della guardia costiera.

La banchina di terra si prolunga fin quasi a Cannitello e serve, per la sua maggior estensione (con canalizzazione viaria per l'imbarco negli autotraghetti), all'approdo dei traghetti privati per l'imbarco di soli veicoli stradali

Lungo la banchina di terra troviamo gli scivoli n. 4, 5, 6, e 7 in concessione alla società Caronte&Tourist S.p.A. che è la principale società di navigazione privata operante nello Stretto di Messina. La compagnia si occupa dei collegamenti marittimi sia nello Stretto tra



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2019 - 2021

Messina e Villa San Giovanni tramite traghetti di tipo bidirezionale. I fondali delle banchine sono sabbiosi e variano tra 3,5 e 9 m.

2.6 *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



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2019 - 2021

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).

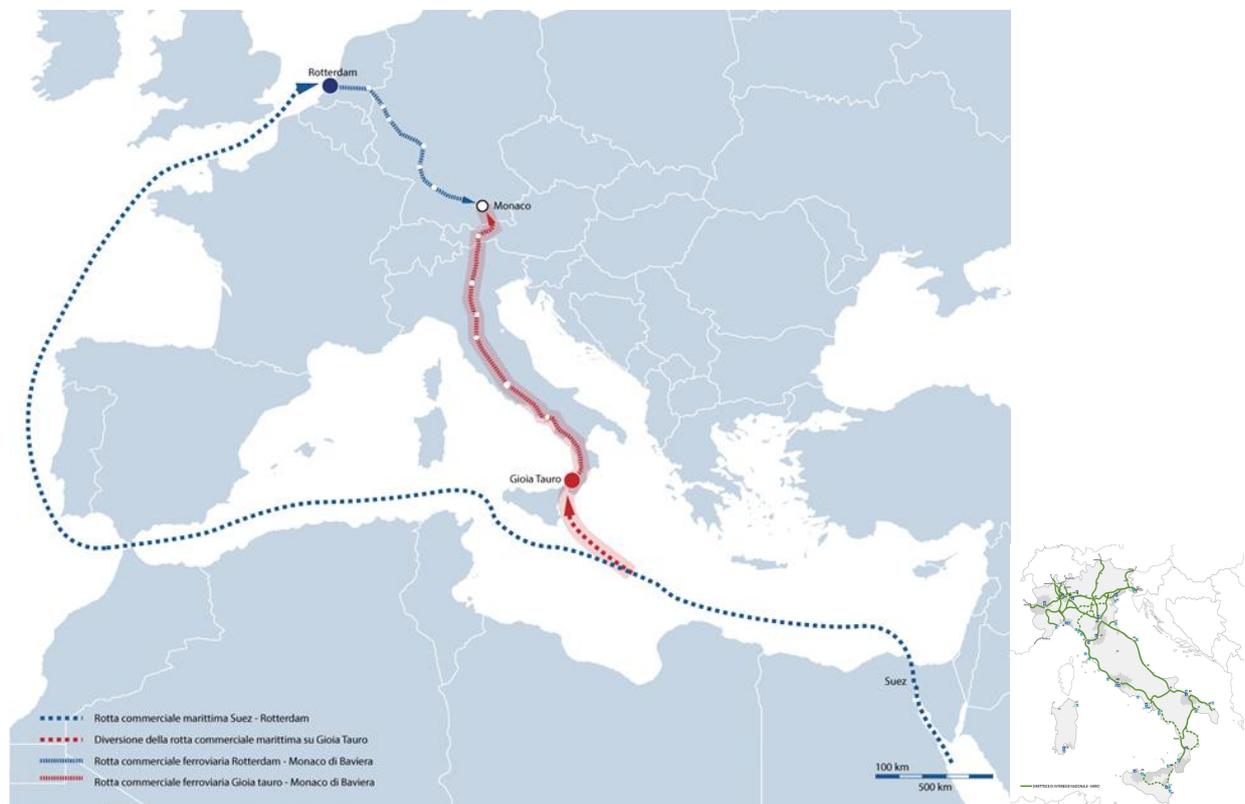
3. *Lo stato dell'arte del porto di Gioia Tauro: accessibilità marittima, multimodalità, digitalizzazione del porto.*

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. Il porto di Gioia Tauro che gestisce gli altri porti calabresi (Crotona, Corigliano, Villa San Giovanni e Palmi) con alle spalle i vari insediamenti industriali, diventa il punto di forza della ZES Calabria che ha come obiettivo 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 2019 - 2021), una serie di interventi finalizzati al rafforzamento dei servizi presenti nei porti di competenza di questa Autorità Portuale e alla urbanizzazione di quelle aree rientranti nella ZES e non ancora dotate di infrastrutture primarie.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2019 - 2021

4. IL PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2019 – 2021

Il Piano Operativo Triennale 2019-2021 dell'Autorità Portuale di *Gioia Tauro* si riferisce alle attività previste in ciascuno degli scali della circoscrizione portuale e come già puntualizzato nel POT 2018-2020, e, in quanto tale, si colloca, in termini di continuità, all'interno dell'avviato processo di infrastrutturazione portuale coprendo un orizzonte temporale che può essere visto come un momento di transizione verso la pianificazione di un nuovo sviluppo infrastrutturale che, per portata e dimensioni, richiederà un impegno particolarmente forte sia da parte di questa Autorità Portuale sia da parte della Regione Calabria che degli Organi centrali di Governo.

Il nuovo Piano Operativo viene redatto tenendo in considerazione il “Patto per lo sviluppo della Regione Calabria”, sottoscritto il 30 aprile 2016 tra il Governo e la Regione Calabria, confluito nell'atto del 27 luglio 2016 “Accordo di Programma di cui all'art. 15 della legge 7 agosto 1990 n. 241” e di quanto previsto nella nuova programmazione regionale POR 2014-2020, coerentemente con le strategie del PSNPL e dell'allegato 3-bis al DEF 2018. Inoltre alcuni nuovi interventi riguardano la qualificazione dell'area ex Enel e di manutenzione e qualificazione del patrimonio esistente.

Infatti, se il completamento di alcune opere strategiche entro il 2018 determinerà una nuova potenzialità in grado di assorbire la crescita dei traffici in un orizzonte temporale di medio termine, le trasformazioni che stanno già investendo il settore marittimo portuale inducono ad importanti riflessioni sulle strategie da sviluppare per mantenere la competitività dello scalo gioiese e la necessità di individuare nuove strategie per gli altri porti calabresi.

In particolare la situazione di crisi generale che stanno attraversando i porti con attività quasi esclusive di transhipment, come il porto di Gioia Tauro, ha determinato la necessità di programmare per il 2019-2021 la creazione di attività che risultino innovative e portatrici di ricadute occupazionali per lo scalo gioiese attraverso, principalmente, l'attuazione della diversificazione delle attività lavorative oggi presenti nel porto.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2019 - 2021

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

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

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

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

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

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

I Piani Operativi Triennali sviluppati per il porto di Crotone e Corigliano per il triennio 2018-2020 si collocano all'interno dell'avviato processo di definizione del nuovo Piano Regolatore Portuale. Gli interventi mirano a migliorarne la funzionalità e coprono un orizzonte temporale che può essere visto come un momento di transizione verso la



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2019 - 2021

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

Le opere previste per il porto di Villa San Giovanni - nella misura in cui l'ambito portuale in questione rimanga sotto la competenza di questa Autorità Portuale e laddove non sarà necessario apportare variazioni in ragione di scelte legate a modifiche normative, che saranno vagliate dai nuovi organi della ADSP nei termini stabiliti dal legislatore - nel Piano Operativo Triennale tengono conto della necessità di porre in sicurezza la banchina denominata scivolo 0 e la sicurezza sia su gomma che pedonale: questo contribuirà ad aumentare la dotazione infrastrutturale del porto ed a migliorare il Water Front del porto di Villa San Giovanni. L'opera di maggiore rilievo sarà finanziata dalla Regione Calabria con il Fondo di Sviluppo e Coesione a seguito di accordo tra Regione e Autorità Portuale di Gioia Tauro.

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



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2019 - 2021

POT 2019_2021. Interventi Programmati sul triennio nel porto di Gioia Tauro				
Port Required				
Capacità di banchina				
Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021 e oltre
1- Lavori di completamento della banchina di ponente lato nord	16,50	6,00	10,50	
2 - Bacino di carenaggio - Impianto industriale.	40,00	20,00	20,00	
3 - Resezione banchine di ponente tratti G-HI	20,00		20,00	
Port Required				
Capacità di piazzale				
Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021 e oltre
4 - Polo del freddo - Zona Speciale infrastrutture	10,00			10,00
5 - Sviluppo di impianti di bunkeraggio e rifornimento di combustibile LNG nell'ambito della direttiva 2014/94/UE del parlamento europeo sulla realizzazione di una infrastruttura per combustibili alternativi	10,00		5,00	5,00
Port Related				
Intermodalità e logistica				
Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021 e oltre
6 - Reti materiali e viabilità	3,50	2,00	1,50	
7 - Manutenzione impianto di illuminazione lotto 1- lotto2 - lotto 3	0,60	0,20	0,20	0,20
8 - Manutenzione aree a verde	0,10	0,10		
9 - Manutenzione viabilità stradale e segnaletica lotto 1- lotto 2 - lotto 3	2,00	1,00	1,00	
Sicurezza e governance				
Security portuale, controlli sanitari, controlli doganali				
Interventi	Importo totale	Articolazione annua della spesa		
		Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021 e oltre
10 - Adempimenti gestionali, potenziamento e aggiornamento sistemi in materia di security portuale - realizzazione impinato antintrusione e antiscavalcamento	1,00	0,50	0,50	
11 - Realizzazione di una struttura polifunzionale di ispezione frontiera - Punto PED/PDI	2,00	1,00	1,00	
12 - Realizzazione alloggi di servizio per la Capitaneria di Porto	2,57	2,57		
13 - Realizzazione di una piattaforma aerea installata su apposito relai da 72 m di altezza	1,37	1,37		
Fabbisogno interventi programmati POT 2019-2021				
	109,64	34,74	59,70	15,20

I lavori individuati di cui ai punto 1 e 3 saranno finanziati a seguito della sottoscrizione dell'Accordo di Programma con la Regione Calabria



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2019 - 2021

POT 2019-2021. Interventi programmati nel porto di Crotona

Port Required Capacità di accesso

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021 e oltre
1 - Rifiorimento mantellata e ricostruzione muro paraonde molo foraneo del porto vecchio.	2,00	1,00	1,00	
2 - Realizzazione della prosecuzione del molo foraneo del porto vecchio per migliorare il ridosso in presenza di condizioni meteo avverse	7,00	7,00		
3 - Risanamento dell'paramento verticale e degli arredi portuali delle banchine	1,00			1,00

Port Required Capacità di banchina

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021 e oltre
4 - Lavori di rifacimento della pavimentazione dei piazzali portuali-	0,80		0,80	
5 - Lavori di demolizione della gru e successivo tombamento della via di corsa che insiste sulle banchine 12 e 13	1,00		1,00	

Port Related Intermodalità e logistica

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021 e oltre
6 - Riorganizzazione della viabilità per la canalizzazione dei flussi veicolari da e per il porto	0,40		0,40	

Sicurezza e governance Security portuale, controlli sanitari, controlli doganali

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021 e oltre
7 - Lavori di ripristino impianti di illuminazione dei moli sottoflutti e foraneo	0,40	0,40		
8 - Realizzazione del nuovo gate del porto commerciale con annessa sede periferica dell'Autorità Portuale	1,50		1,50	

Fabbisogno interventi programmati POT 2019_2021	14,10	8,40	4,70	1,00
--	--------------	-------------	-------------	-------------

I lavori individuati di cui ai punto 1 e 2 saranno cofinanziati a seguito della sottoscrizione dell'Accordo di Programma con la Regione Calabria



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2019 - 2021

POT 2019_2021 Interventi programmati nel porto di Corigliano Calabro				
Port Required				
Capacità di accesso				
Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021 e oltre
1- Riorganizzazione della viabilità per la canalizzazione dei flussi veicolari da e per il porto	0,80	0,80		
2- Lavori di completamento recinzione portuale lungo il torrente Malfrancato	0,50	0,50		
3- Lavori di risanamento del paramento verticale delle testate dei moli Nord e Sud	2,40		1,40	1,00
Port Required				
Capacità di banchina				
Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021 e oltre
4- 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 (*)	8,10		2,10	6,00
5- Lavori di realizzazione della banchina nord e del piazzale retrostante dedicata alle navi da crociera. II° lotto Realizzazione dei piazzali retrostanti la banchina	4,10			4,10
Port Required				
Capacità di piazzale				
Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021 e oltre
6- Manutenzione impianti illuminazione torri faro	0,45	0,45		
7- Lavori di rifacimento della pavimentazione in asfalto dei piazzali portuali	0,45		0,45	
Port Related				
Intermodalità e logistica				
Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021 e oltre
8- Lavori di completamento della viabilità di accesso al fanale verde	1,00		1,00	
Fabbisogno interventi programmati POT 2019_2021				
	17,80	1,75	4,95	11,10



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2019 - 2021

POT 2019_2021 - Interventi programmati nel porto di Villa San Giovanni

Port Required
Capacità di banchina_piazzale

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021 e oltre
1-Risanamento strutturale banchina scivolo 0	5,00	0,50	2,50	2,00
2-Controllo telematico dello stretto	2,50	1,00	1,50	

Fabbisogno interventi programmati POT 2019_2021 7,50 1,50 4,00 2,00

I lavori individuati di cui ai punto 1 e 2 saranno cofinanziati a seguito della sottoscrizione dell'Accordo di Programma con la Regione Calabria

POT 2019-2021 Interventi programmati nel porto di Palmi

Port Required
Capacità di banchina_piazzale

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2019	Anno 2020	Anno 2021 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		

Fabbisogno interventi programmati POT 2019_2021 4,50 1,00 2,00 1,50

I lavori individuati di cui ai punto 1 saranno cofinanziati a seguito della sottoscrizione dell'Accordo di Programma con la Regione Calabria

IL SEGRETARIO GENERALE F.F.

IL DIRIGENTE AREA TECNICA

F.to Ing. Saverio Spatafora

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO

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