



Piano Operativo Triennale
2021 - 2023





Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2021 - 2023

Premessa

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

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

Le ADSP



Fonte: elaborazione RAM S.p.A..

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.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2021 - 2023

Nonostante il percorso di trasformazione in ADSP non si sia perfezionato per le ragioni anzidette, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha comunque posto quali parametri di riferimento, nella redazione del presente documento programmatico, quelli indicati nel "Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica" (PSNSPL), approvato in via definitiva dal Consiglio dei Ministri il 7 agosto 2015 ed, in quanto tali, richiamati negli allegati al Documento di Economia e Finanza (DEF) dedicati alle infrastrutture anno 2016 – 2017 – 2018 – 2019 – 2020.

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", 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.

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 2021 - 2023

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

Dall'anno 2015, sulle scorta delle linee tracciate nel "Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica", la programmazione dell'Ente per gli anni 2016-2018, 2017-2019, 2018-2020, 2019-2020, 2020-2022 e la nuova programmazione 2021-2023, 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".

Oggi gli interventi attuati, in fase di realizzazione e in programmazione sono in grado di garantire il funzionamento e la resilienza del sistema Gioia Tauro nel sistema Nazionale dei Trasporti. Infatti 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 il 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.

I Nodi Core e le Reti TEN-T



Le linee strategiche del documento di Economia e Finanza

“Nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture”

Il documento di economia e finanza 2020 nell'Allegato <italiaveloce> L'Italia resiliente progetta il futuro: nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture: punta a definire la politica del Governo in materia di infrastrutture e trasporti e rappresenta il documento programmatico con cui il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) intende effettuare le scelte sulle politiche per le infrastrutture ed i trasporti del Paese, anticipando alcune decisioni strategiche che saranno oggetto di approfondimento del nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL).

A partire da queste considerazioni, l'Allegato Infrastrutture al DEF 2020, in continuità con quanto prodotto per le ultime annualità, punta ad alimentare un processo razionale di pianificazione integrata delle infrastrutture e dei trasporti basato su tre obiettivi:

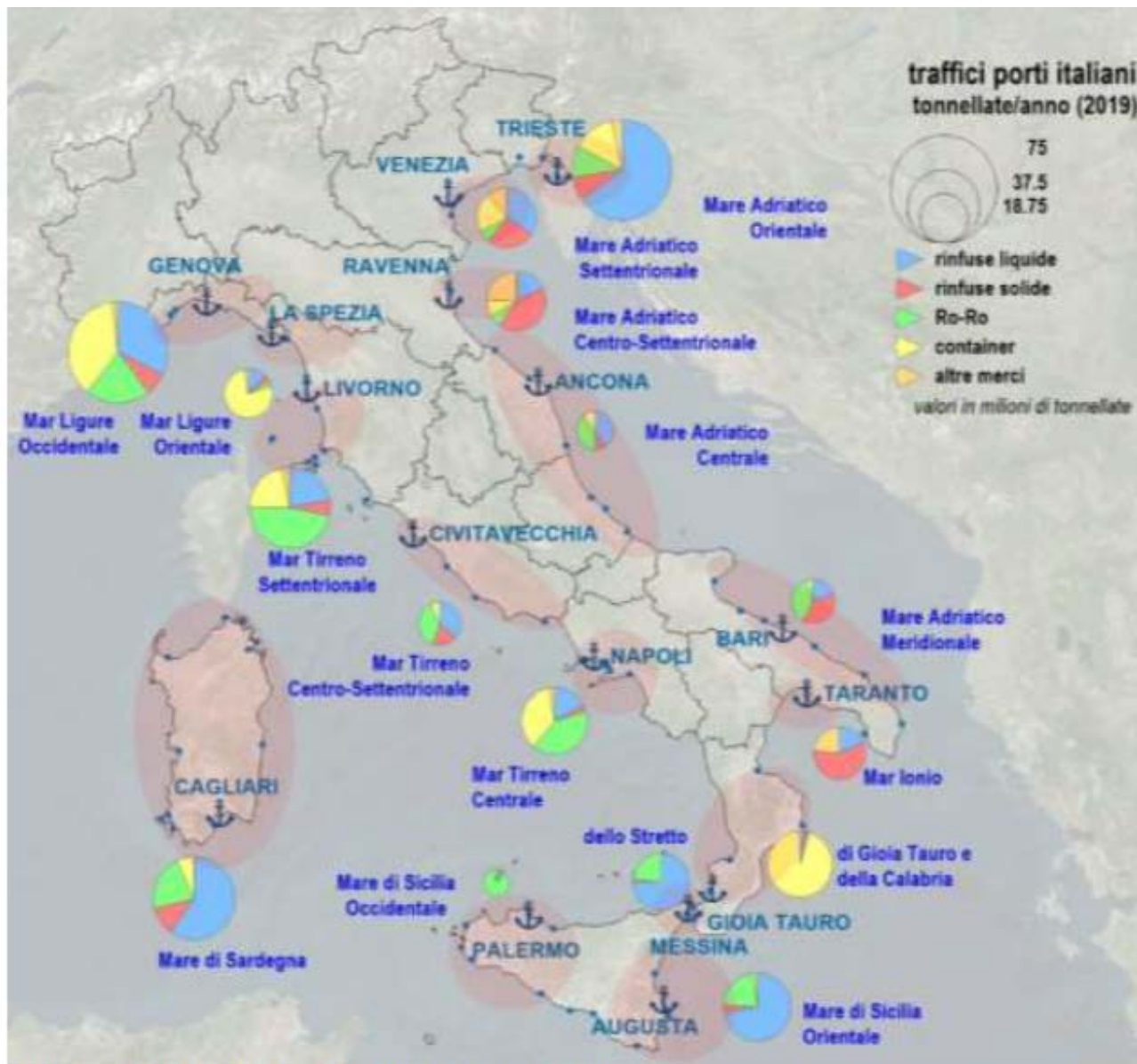
- a) connessione (materiale e immateriale);
- b) sicurezza (manutenzione e prevenzione);
- c) sostenibilità (ambientale, economica e sociale).



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

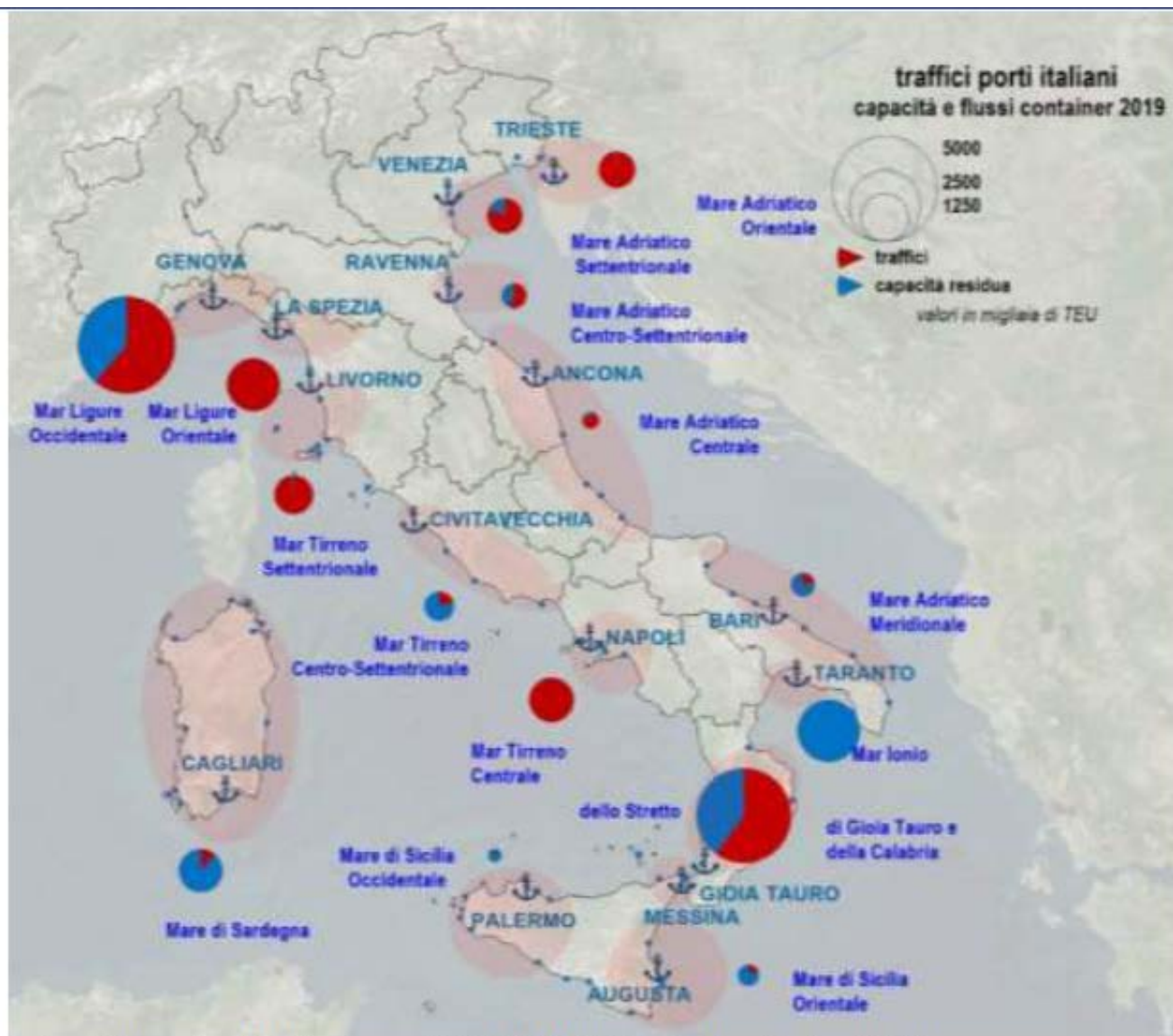
imprese, delle città e dei territori, aumentare la qualità della vita dei cittadini (es. welfare), ridurre il divario tra aree del Paese coerentemente con quanto previsto nel Piano SUD 2030: Sviluppo e coesione per l'Italia) e categorie sociali (equità sociale e territoriale che nel post COVID-19 potrebbe aumentare di disparità).

Nella tabella sottostante vengono riportati il traffico delle merci per ADSP 2019



Fonte: elaborazioni RAM S.p.A. su dati AdSP ed ESPO.

Traffici ed offerta container portuali per ADSP



Fonte: elaborazioni RAM S.p.A. su dati AdSP, ESPO, terminal contenitori, STM .

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%. Inoltre la sua capacità di offerta lo colloca strategicamente come hub nazionale e internazionale di transpment.

Dopo una crisi decennale, grazie agli investimenti avviati dal nuovo gestore del terminal (MSC) e dall'Ente, il porto di Gioia Tauro, nei primi 6 mesi dell'anno 2020, ha registrato un incremento del 39% del traffico contenitori.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2021 - 2023

L'attuale tendenza positiva, che ha portato lo scalo calabrese in vetta alle classifiche nazionali e internazionali, infatti, nell'anno in cui il mondo è stato investito dalla diffusione di un nuovo coronavirus, il sistema Gioia Tauro ha dimostrato 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 determina la necessità di garantire con gli interventi in programmazione ed in esecuzione, in conformità agli obiettivi del DEF 2020:

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

la piena operatività del sistema Gioia Tauro.

La connessione degli Ecosistemi attraverso l'impiego di tecnologie innovative faciliterà l'interconnessione tra le diverse modalità.

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.

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



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2021 - 2023

“Comprehensive Network”, avente l'obiettivo di realizzare la coesione territoriale, è fissato al 2050.

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

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

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

L'Autorità Portuale di Gioia Tauro, che confluirà nell'Autorità di **Sistema dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio**, una volta 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 come è possibile riscontrare nella tavola sottostante.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2021 - 2023



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 integrati che riguardano, come declinato anche nel DEF 2019 le strategie riportate al punto III.4 Porti e ed interporti e riprese nell'allegato infrastrutture del DEF 2020 che di seguito si riportano:

- **manutenzione del patrimonio pubblico demaniale:** il programma 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 – 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



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2021 - 2023

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 ICT:** il programma di digitalizzazione della logistica e di promozione di applicazioni ICT dei porti della circoscrizione si inserisce 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,” dei 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, nel rispetto della vocazione e della catchment dell'area. Gli interventi che sono stati realizzati hanno consentito di porre in atto un sistema che consenta di sviluppare servizi intermodali rapidi, economici ed affidabili;
- **ultimo miglio stradale:** gli interventi realizzati dall'Ente in ambito portuale hanno risolto le criticità strutturali presenti di interconnessione tra accessibilità stradale e ferroviaria;
- **accessibilità marittima:** gli interventi in parte realizzati, in fase di esecuzione ed in programmazione sono finalizzati a migliorare l'accessibilità marittima, finalizzata ad accogliere naviglio di dimensioni coerenti con le tipologie di traffici da attrarre;
- **efficientamento energetico ed ambientale:** nel POT sono previsti progetti coerenti e sinergici 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”;
- **waterfront e servizi croceristici e passeggeri:** nel programma sono previsti una serie di interventi per adeguare i servizi di accoglienza a terra, sviluppare terminal crociere nei porti di Crotona e Corigliano, e per il porto di Palmi è previsto un intervento sul rapporto porto-città attraverso la valorizzazione del waterfront;
- **attività industriali nei porti:** il programma prevede interventi sulla filiera della cantieristica navale (Bacino di Carenaggio) e -attività industriali a valore aggiunto;



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2021 - 2023

- **aumento selettivo della capacità portuale:** si prevede, un aumento selettivo della capacità portuale nel segmento container.

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.

Tra le novità riportate nell'allegato infrastrutture del DEF 2020, che potranno far decollare per il porto di Gioia Tauro il collegamento nave ferro, sono importanti gli Incentivi/sussidi previsti per l'importo complessivo di 359 milioni inerenti: MAREBONUS, FERROBONUS e SCONTO TRACCIA: incentivi dedicati all'intermodalità strada-mare e ferroviaria, trasporto ferroviario, nodi logistici e portuali.

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

Gli interventi in parte realizzati e in parte in programmazione 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.

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



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2021 - 2023

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

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

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

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

Tra gli interventi in programmazione è prevista la **manutenzione del patrimonio pubblico demaniale** già avviata nell'anno 2020: il programma ha l'obiettivo di garantire la corretta manutenzione del patrimonio pubblico demaniale nel sedime portuale intervenendo su banchine, piazzali, darsene, viabilità interna portuale.

L'intervento *"Completamento e sviluppo del comparto Nord-viabilità"* è stato riportato già nel DEF 2019 – sezione porti – come intervento prioritario completato. L'opera che rientra tra il cosiddetto **Ultimo miglio stradale**, ha raggiunto l'obiettivo di migliorare l'accessibilità stradale del porto sia alle aree portuali che retroportuali separando la viabilità su gomma da quella su ferrovia.

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

portando alla luce la necessità di completare gli interventi previsti nella programmazione RFI di seguito riportata nelle tavole n. 3 e n. 4.

Tavola n. 3



Tavola n. 4



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

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

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

Inoltre, per un sicuro sviluppo della viabilità su ferrovia, per come riportato nel Documento di Economia e Finanza 2021, gli incentivi previsti consentiranno di sviluppare servizi intermodali rapidi, economici ed affidabili.

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

Oggi grazie all'accordo raggiunto tra Regione e lo Stato, la tratta in questione è passata a RFI, pertanto il raccordo (penultimo miglio) è stato inserito come tratto nazionale, ciò consentirà una semplificazione sulla gestione e l'ammodernamento del così detto ultimo miglio.

Nella programmazione 2021-2023 sono previsti interventi sul **waterfront e servizi croceristici e passeggeri**, già programmati nel 2020-2022, per i porti ricadenti nella circoscrizione di questo Ente. Gli interventi prevedono di adeguare i servizi di accoglienza a terra e di sviluppare terminal crociere.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2021 - 2023

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.

Gli interventi e le infrastrutture previste nel POT 2021-2023, 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 2021-2023 riguardano:

Manutenzione del patrimonio pubblico demaniale:

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

Manutenzione straordinaria degli impianti tecnologici ed efficientamento energetico;

Capacità portuale che l'accessibilità marittima

Resecuzione banchine di ponente tratti G-H-I

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

Attività industriale

Bacino di carenaggio - Impianto industriale

Efficientamento energetico ed ambientale:

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

Manutenzione straordinaria degli impianti tecnologici ed efficientamento energetico.

Digitalizzazione della logistica e ICT.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2021 - 2023

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.

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

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

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

Porto di Gioia Tauro, contesto insediativo e infrastrutturale



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





Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2021 - 2023

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.

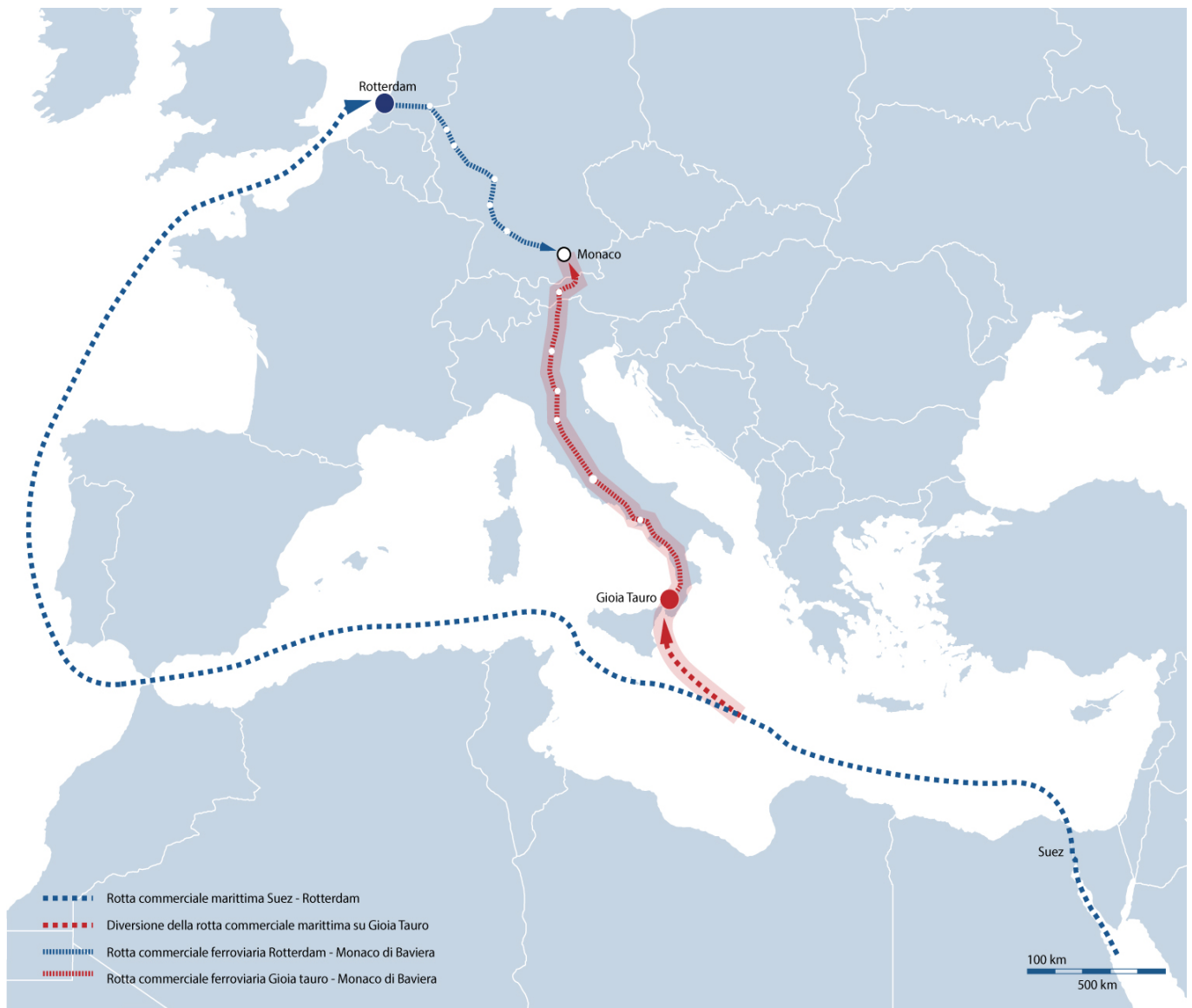
La linea, si caratterizza per alta densità di traffico ed elevata qualità dell'infrastruttura, è a doppio binario e a trazione elettrica. L'altezza della sagoma limite, nel tratto di linea ricadente nell'area, è di 3.940 mm (codifica FS P/C32); i valori massimi delle pendenze longitudinali sono compresi 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.

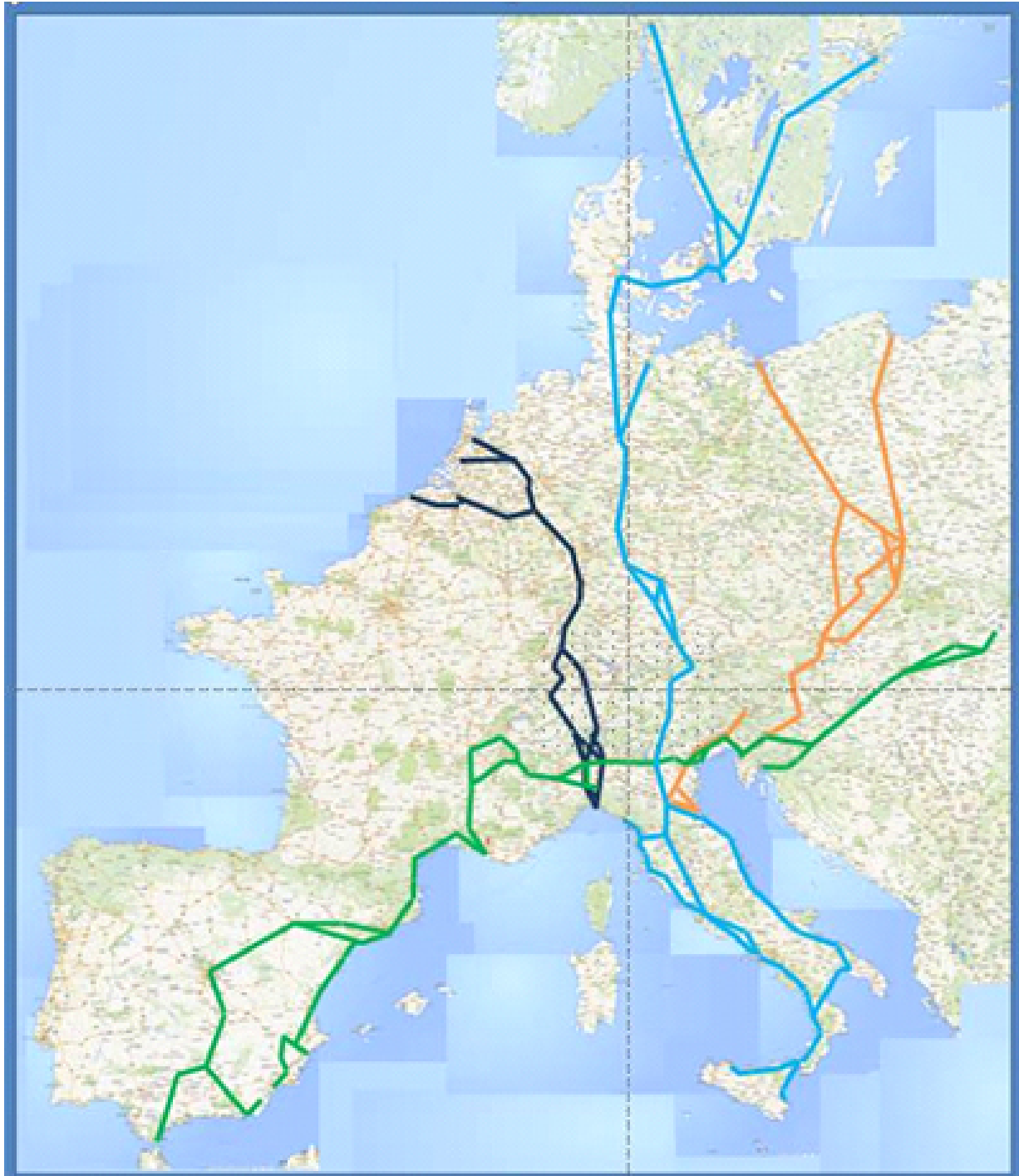


Segmento logistico di destinazione sud e centro Europa





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.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2021 - 2023

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

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

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

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

Oggi grazie al cambiamento della compagine societaria di gestione del Terminal e al piano di investimenti previsti e in parte attuate da parte del terminalista con l'acquisto di nuovi S.C. per la movimentazione dei containers sul piazzale, con l'arrivo di tre nuove gru di banchina di ultima generazione per il trasbordo dei containers nave-piazzale-nave e del rifacimento ex novo delle vie di transito lungo i piazzali sarà possibile incrementare la movimentazione dei TEU secondo la previsione del piano industriale proposto dal Terminalista che porterà lo scalo Gioiese a movimentare più di 4.000.000,00 TEU. Già nel primo semestre del 2020 il porto di Gioia Tauro ha incrementato i traffici in ambito del transhipment del 39% e complessivamente a fine anno è previsto un incremento complessivo del 30% rispetto all'anno 2019 che aveva chiuso con un + 8% rispetto al 2018.

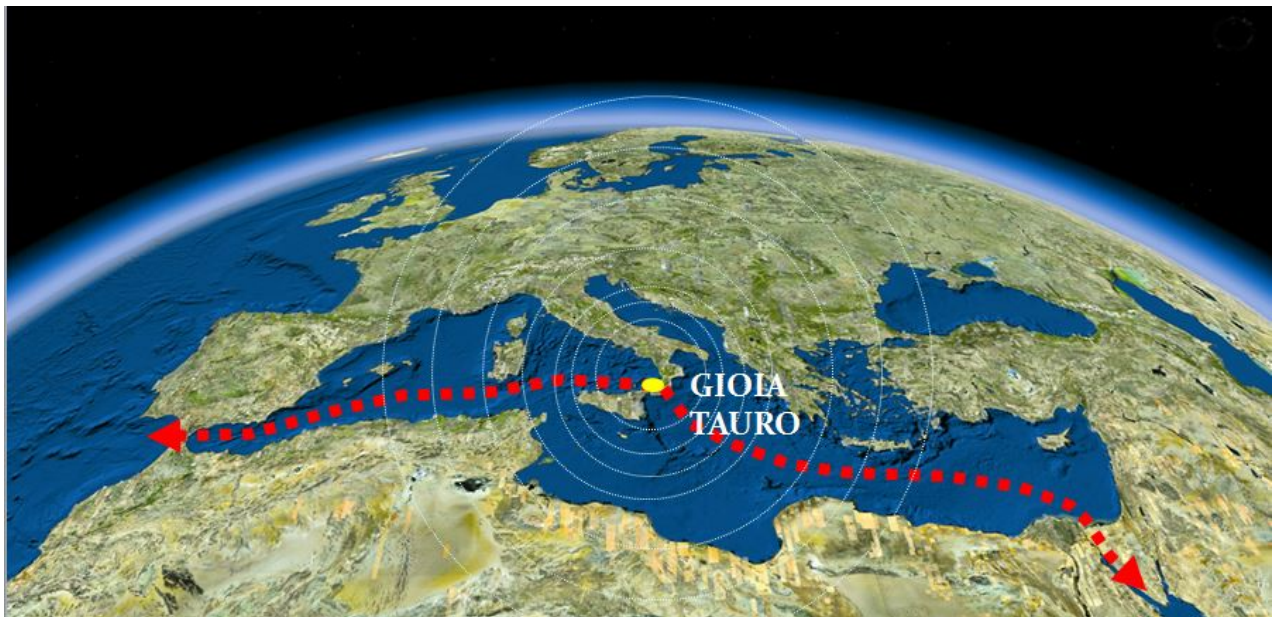
L'Autorità Portuale potrà, quindi, rafforzare sia l'interscambi nel Mediterraneo che nel mondo diventando uno dei primi attori nel Transhipment.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2021 - 2023

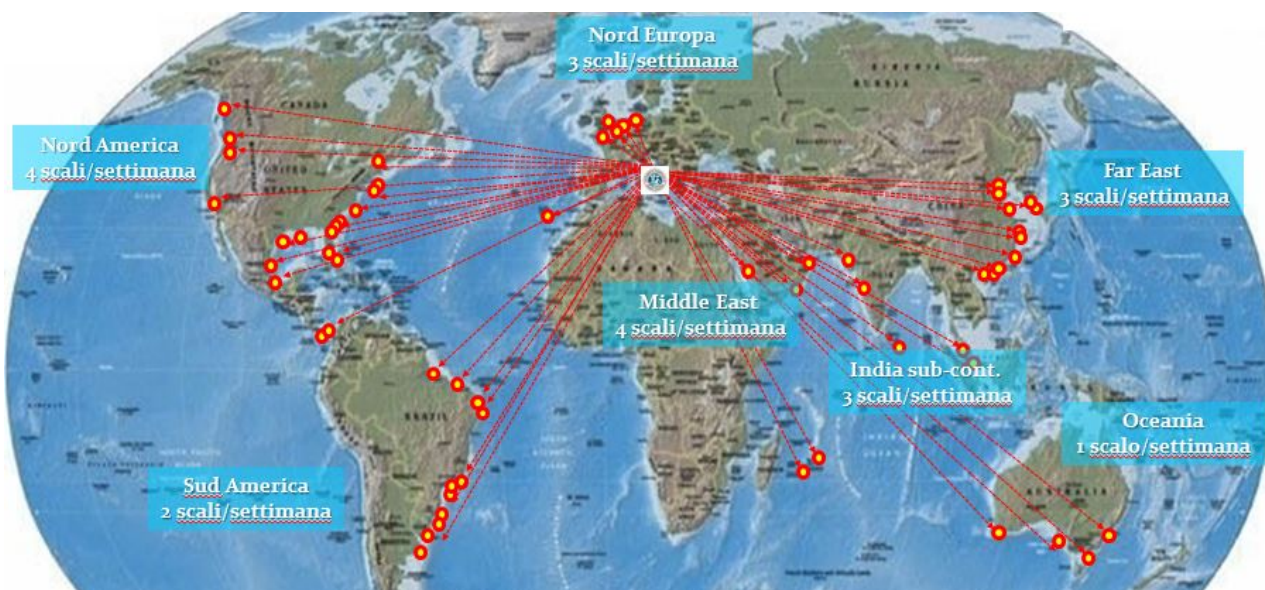
L'Autorità Portuale di Gioia Tauro porta di ingresso delle merci che navigano sulle navi di ultima generazione, grazie alle sue infrastrutture portuali e al suo know-how, è in grado di porsi come attore principale nella rete della portualità e della logistica per la movimentazione dei containers e servire i porti Italiani e i mercati europei avendo già completato e in parte in via di completamento le infrastrutture necessarie ad un Hub portuale di tipo internazionale. L'intero sistema portuale e logistico italiano attraverso la realizzazione di una rete sinergica può, con pochi investimenti mirati, evitare la marginalizzazione degli altri porti italiani nella settore della movimentazione dei TEU, considerando la circostanza che le grandi navi madri se non solcano il porto di Gioia Tauro non solcheranno mai gli altri porti Italiani trovandosi gli stessi su rotte troppo settentrionali rispetto ai poli Gibilterra-Suez, oltre alla necessità che gli altri porti dovrebbero attingere ad ingenti investimenti non ripianabili neanche a medio termine.



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



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



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

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



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2021 - 2023

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 (TREVÌ)	430 m
- Primo scivolo ro-ro Ponente	220 m
- Secondo scivolo ro-ro Ponente	200 m
- Banchina di ponente I tratto	260 m
- Banchina di ponente II tratto	240 m
- Banchina di ponente (petrolifera)	194 m



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2021 - 2023

- Per darsena e servizi	257 m
Area totale terminal containers	1.800.000,00 mq
Area Piazzale per lo stoccaggio containers	1.500.000,00 mq
Capacità di stoccaggio	75.000,00 TEU
Capacità annuale di movimentazione annua	5.000.000,00 TEU
Gru di banchina:	
- postpanamax	7
- superpostpanamax	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 Auto Terminal Gioia Tauro S.p.A.** con una superficie di piazzali per la movimentazione, stoccaggio e distribuzione di veicoli ed annessi lavorazioni di circa 270.000 mq. Il Terminal è dotato, inoltre, di un centro tecnico (PDI) attrezzato per l'erogazione di servizi a valore aggiunto (lavaggio/deceratura e ceratura, installazione di parti accessorie, interventi di verniciatura e riparazione danni).

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



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



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2021 - 2023

SERVIZI TECNICO NAUTICI

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

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

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

2.2 Porto di Crotona



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

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

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



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2021 - 2023

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 2021 - 2023

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 2021 - 2023

I fondali sono:

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

Porto di Palmi



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

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

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

Il molo sopraflutto si presenta con una struttura moderatamente tracimabile, orientato parallelamente alle isobate e prolungato rispetto all'imboccatura al fine di realizzare un 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 2021 - 2023

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).

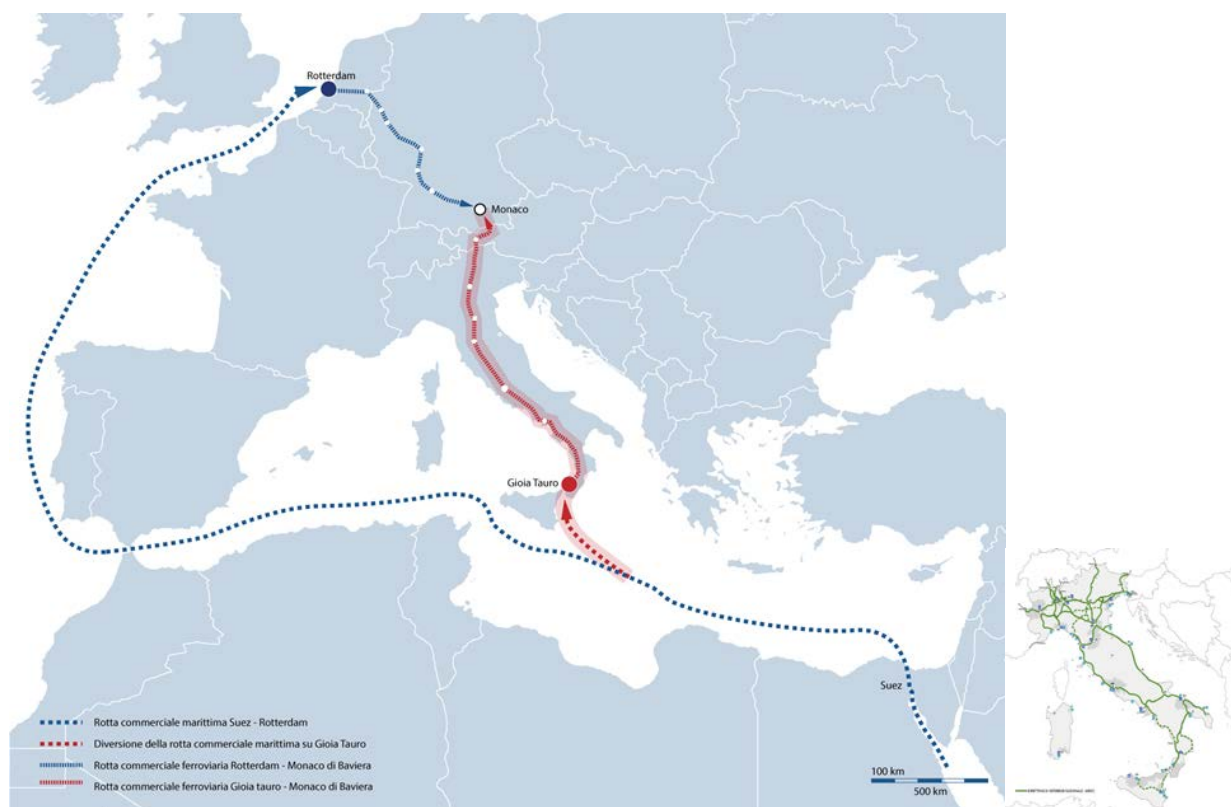
3. *Lo stato dell'arte del porto di Gioia Tauro: accessibilità marittima, multimodalità, digitalizzazione del porto.*

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 Portuale di Gioia Tauro, gestisce anche i porti calabresi di Crotone, Corigliano e Palmi con alle spalle i vari insediamenti industriali ed è il punto di forza della ZES Calabria, l'obiettivo è quello di creare condizioni economiche, finanziarie e amministrative favorevoli allo sviluppo di imprese già operanti nelle aree interessate e di stimolare l'insediamento di nuove imprese con riferimento a quelle strettamente connesse alle attività di import ed export.

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

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

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



4. *IL PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2021 – 2023*

Il Piano Operativo Triennale 2021-2023 dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro si riferisce alle attività previste in ciascuno degli scali della circoscrizione portuale e come già puntualizzato nel POT 2020-2022, in quanto tale, si colloca in termini di continuità, all'interno dell'avviato processo di infrastrutturazione portuale coprendo un orizzonte temporale che può essere visto come un momento di transizione verso la pianificazione di un nuovo sviluppo infrastrutturale che, per portata e dimensioni, richiederà un impegno particolarmente forte sia da parte di questa Autorità Portuale sia da parte della Regione Calabria che degli Organi centrali di Governo.

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

Infatti, se il completamento di alcune opere strategiche entro il 2020 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 intorno al 30%, ha la necessità di programmare per il 2021-2023:

- ✓ 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).



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2021 - 2023

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.

Anche nell'allegato infrastrutture del DEF 2021 vengono riconfermati gli Incentivi/sussidi previsti per l'importo complessivo di 359 milioni inerenti: MAREBONUS, FERROBONUS e SCONTO TRACCIA - incentivi dedicati all'intermodalità strada-mare e ferroviaria, trasporto ferroviario, nodi logistici e portuali - che potranno far decollare per il porto di Gioia Tauro il collegamento nave ferro.

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 e che di seguito vengono riportati.

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.



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2021 - 2023

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

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

I Piani Operativi Triennali sviluppati per il porto di Crotona e Corigliano per il triennio 2020-2022 si collocano all'interno dell'avviato processo di definizione del nuovo Piano Regolatore Portuale. Gli interventi mirano a migliorarne la funzionalità e coprono un orizzonte temporale che può essere visto come un momento di transizione verso la nuova pianificazione e la complessiva strategia di sviluppo di questi porti. Alcune opere previste nel POT per il porto di Crotona saranno finanziate dalla Regione Calabria con il Fondo di Sviluppo e Coesione a seguito di accordo tra Regione e Autorità Portuale di Gioia Tauro.

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



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2021 - 2023

POT 2021_2023. Interventi Programmati sul triennio nel porto di Gioia Tauro				
Port Required				
Capacità di banchina				
Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2021	Anno 2022	Anno 2023 e oltre
1 - Bacino di carenaggio - Impianto industriale.	40,00	20,00	10,00	10,00
2 - Resecuzione banchine di ponente tratti G-H-I	20,00	0,00	10,00	10,00
3 - Lavori di adeguamento strutturale per l'incremento della portanza della pavimentazione di banchina nel tratto C	3,00	3,00	0,00	0,00
4 - Integrazione bitte lungo la banchina di levante al fine di incrementare la sicurezza all'attracco delle navi containers di ultima generazione	1,00	1,00	0,00	0,00
Port Required				
Capacità di piazzale				
Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2021	Anno 2022	Anno 2023 e oltre
5 - Ripristino dello stato dei luoghi lungo le aree del deposito costiero	2,00	2,00	0,00	0,00
6 - Intervento di urbanizzazione della cittadella delle ispezioni	3,00	2,00	1,00	0,00
Port Related				
Intermodalità e logistica				
Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2021	Anno 2022	Anno 2023 e oltre
7 - Reti materiali e viabilità	3,50	2,00	1,50	0,00
8 - Manutenzione impianto di illuminazione lotto 1 - lotto 2 - lotto 3	0,60	0,20	0,20	0,20
9 - Viabilità comune Gioia Tauro accesso porto (opera compensativa)	0,50	0,50	0,00	0,00
10 - Manutenzione aree a verde	0,20	0,20	0,00	0,00
11 - Manutenzione viabilità stradale e segnaletica lotto 1 - lotto 2 - lotto 3	2,00	1,00	1,00	0,00
Sicurezza e governance				
Security portuale, controlli sanitari, controlli doganali				
Interventi	Importo totale	Articolazione annua della spesa		
		Anno 2021	Anno 2022	Anno 2023 e oltre
12 - Adempimenti gestionali, potenziamento e aggiornamento sistemi in materia di security portuale - realizzazione impinato antintrusione e	1,00	0,50	0,50	0,00
13 - Realizzazione di una struttura polifunzionale di ispezione frontaliera - Punto PED/PDI	2,00	2,00	0,00	0,00
14 - Realizzazione alloggi di servizio per la Capitaneria di Porto	2,57	1,00	1,57	0,00
15 - Realizzazione di una piattaforma aerea installata su apposito telaio da 72 m di altezza	1,37	1,37	0,00	0,00
Fabbisogno interventi programmati POT 2021-2023	82,74	36,77	25,77	20,20



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2021 - 2023

POT 2021-2023. Interventi programmati nel porto di Crotone				
Port Required				
Capacità di accesso				
Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2021	Anno 2022	Anno 2023 e oltre
1 - Rifiorimento mantellata e ricostruzione muro paraonde molo foraneo del porto vecchio	2,00	1,00	1,00	0,00
2- Realizzazione banchina mobile per unità pescarecci	2,00	1,00	1,00	0,00
3 - Caratterizzazione fondali porto	0,50	0,50	0,00	0,00
4 - Realizzazione della prosecuzione del molo foraneo del porto vecchio per migliorare il ridosso in presenza di condizioni meteo avverse	7,00	2,00	3,00	2,00
5 - Risanamento dell paramento verticale e degli arredi portuali delle banchine	1,00	1,00	0,00	0,00
Port Required				
Capacità di banchina				
Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2021	Anno 2022	Anno 2023 e oltre
6 - Realizzazione impianto antincendio	0,85	0,85	0,00	0,00
7 - Lavori di ripristino impianti di illuminazione dei moli sottoflutti e foraneo	0,40	0,40	0,00	0,00
8 - Lavori di rifacimento della pavimentazione dei piazzali portuali-	0,80	0,80	0,00	0,00
9 - Lavori di demolizione della gru	0,15	0,15	0,00	0,00
Fabbisogno interventi programmati POT 2021_2023	14,70	7,70	5,00	2,00
I lavori individuati di cui ai punto 1 e 4 sono cofinanziati con la Regione Calabria giusta sottoscrizione dell'Accordo di Programma				



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2021 - 2023

POT 2021_2023 Interventi programmati nel porto di Corigliano Calabro

Port Required

Capacità di accesso

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2021	Anno 2022	Anno 2023 e oltre
1 - Lavori di realizzazione della banchina nord e del piazzale retrostante dedicata alle navi da crociera. 1° lotto Realizzazione della banchina e raccordo alla stazione marittima (*)	8,10	2,10	3,00	3,00
2 - Rimozione pontile lungo il banchinamento della Lega Navale	0,10	0,10	0,00	0,00

Port Required

Capacità di banchina

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2021	Anno 2022	Anno 2023 e oltre
3- Lavori di completamento recinzione portuale I	0,50	0,50	0,00	0,00
4 - Riorganizzazione della viabilità per la canalizzazione dei flussi veicolari da e per il porto	0,80	0,80	0,00	0,00

Port Required

Capacità di piazzale

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2021	Anno 2022	Anno 2023 e oltre
5 - Manutenzione impianti illuminazione torri faro	0,60	0,60	0,00	0,00
6 - Lavori di rifacimento della pavimentazione in asfalto dei piazzali portuali	0,45	0,45	0,00	0,00

Fabbisogno interventi programmati POT 2021_2023	10,55	4,55	3,00	3,00
--------------------------------------------------------	--------------	-------------	-------------	-------------



Autorità Portuale di Gioia Tauro

Piano Operativo Triennale 2021 - 2023

POT 2021-2023 Interventi programmati nel porto di Palmi				
Port Required				
Capacità di banchina_piazzale				
Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2021	Anno 2022	Anno 2023 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 2021_2023	4,50	1,00	2,00	1,50
<i>I lavori individuati di cui ai punto 1 sono cofinanziati con la Regione Calabria giusta sottoscrizione dell'Accordo di Programma</i>				

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

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO
F.to C.A. (CP) Andrea Agostinelli