

AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO

PIANO
OPERATIVO TRIENNALE
(2006 - 2008)

INDICE

1. PREMESSA	3
2. IL PORTO DI GIOIA TAURO: ORIGINI E STATO ATTUALE	3
3. FLUSSI DEL TRAFFICO CONTAINER	6
4. STATO DELLA PIANIFICAZIONE PORTUALE	7
5. IL PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2006 – 2008	8



1. PREMESSA

Il Piano Operativo Triennale (P.O.T.), come delineato dall'art. 9, comma 3, lett. a) della Legge 28 gennaio 1994 n. 84, rappresenta lo strumento di pianificazione strategica dello sviluppo delle attività portuali e degli interventi strumentali volti a garantire il rispetto degli obiettivi prefissati. È approvato dal Comitato Portuale ed è soggetto a revisione annuale.

Sulla base delle previsioni contenute nel Piano Operativo Triennale, il Ministro dei Trasporti e della Navigazione individua annualmente le opere di grande infrastrutturazione da realizzarsi nell'ambito del porto il cui onere è posto a carico dello Stato (art. 5, comma 10, Legge 84/94).

2. IL PORTO DI GIOIA TAURO: ORIGINI E STATO ATTUALE

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, come si è detto nella parte introduttiva, 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).

All'inizio degli anni '80 si è arrestato il programma dei lavori per la nota crisi del comparto siderurgico. Lo scalo è stato quindi 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 dei porti nazionali, hanno aperto la strada al nuovo assetto funzionale del porto.

La prevalenza della tipologia del traffico container che si è affermata alla fine degli anni '80 ed il particolare favore conferitogli dalla sua posizione geografica mediana lungo la direttrice Suez – Gibilterra e baricentrica nel mar Mediterraneo, ne hanno orientato la futura caratterizzazione quale scalo di transhipment di contenitori.



L'attività operativa ha avuto inizio nel 1995 e si è sviluppata a ritmo elevato fino a far assumere allo scalo in breve il ruolo leader nel settore del transhipment.

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 le aree acquisite successivamente al demanio marittimo con verbale di delimitazione redatto dall'autorità marittima il 12 febbraio 2002.

Le aree della circoscrizione portuale hanno una superficie complessiva di mq 4.400.000 (ha 440), esclusi gli spazi acquei e 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 utile di circa 200 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 Km e larghezza minima di 200 m..

All'estremo nord del canale si trova il bacino di evoluzione del diametro di 500 m..

Dispone di 4.975 m. di banchine di cui m. 3.400 ricavate lungo il lato di levante, m. 384 lungo il lato nord e m. 1191 lungo il lato di ponente prospettanti su fondali fino a 15 m.. Il fronte di accosto è stato recentemente ampliato con la consegna dei lavori di costruzione della banchina Alti Fondali che ha una lunghezza di 400 m. e fondali utili di -16 m..

I piazzali hanno una superficie complessiva di circa 1.800.000 mq.

A sud è ubicata una darsenetta destinata all'ormeggio delle imbarcazioni adibite ai servizi portuali e ad attività di pesca e diporto, dotata di banchine della lunghezza di m. 257.

È servito da un sistema stradale composto dalla Statale 18 e dall'Autostrada A3 collegata al porto con la tangenziale Est.

È collegato alla rete ferroviaria tramite la stazione di Rosarno.

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 1.484.766 mq.. Si sviluppa lungo il lato Nord del canale e fruisce di circa 3.256 m. di banchine operative.

Il terminal è dotato di 14 caricatori di container da banchina del tipo postpanamax e 4 del tipo superpostpanamax nonché di congruo numero di gru mobili e mezzi minori.

I piazzali adiacenti il bacino di evoluzione nord ospitano il terminal auto in concessione alla B.L.G. Automobile Logistics Italia S.p.a. con una superficie di piazzali di 240.000 mq. e banchine di accosto di 384 m. circa.

Nell'area di ponente è localizzato un deposito costiero di prodotti petroliferi della capacità complessiva di mc. 48.936 non ancora in esercizio. Sempre nella zona di ponente è installato un silos per lo stoccaggio temporaneo di cemento ed un cantiere navale. Lungo il lato di ponente sono ricavati tre punti di accosto per unità Ro-Ro.

Le funzioni amministrative di competenza dell'autorità marittima sono svolte dalla capitaneria di porto, insediata a Gioia Tauro in sostituzione dell'ufficio circondariale marittimo con D.P.R. 03 luglio 1997 n. 317.

I compiti previsti dalla legge 28 gennaio 1984 n. 94 sono espletati a partire dal 1998 dall'autorità portuale istituita con D.P.R. del 16 luglio 1998.

Le funzioni amministrative sono espletate dall'Ufficio delle Dogane di Gioia Tauro.

Il porto inoltre è dotato di un distaccamento di vigili del fuoco per i servizi di sicurezza antincendio portuale.

I controlli delle merci in transito dal *gate* di ingresso/uscita dal porto sono effettuati da personale della guardia di finanza che dispone di una caserma operativa nell'ambito della circoscrizione portuale.

Le funzioni di polizia di frontiera sono assicurate dal commissariato di polizia operante in area portuale.

I controlli e le pratiche amministrative di competenza sanitaria sono svolte dall'ufficio di sanità marittima di Reggio Calabria.

E' altresì operante in porto l'ufficio veterinario e l'ufficio P. I. F..

Il servizio di pilotaggio è assicurato dalla Corporazione dei Piloti dello Stretto il cui organico è attualmente in fase di potenziamento 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 rimorchiatori adeguati alle prestazioni richieste.

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

E' garantito il servizio del chimico di porto a mezzo di personale in possesso dei requisiti di legge.

L'organizzazione del lavoro portuale, sia per quanto riguarda le operazioni portuali che per quanto riguarda i servizi specialistici, è allineato alla normativa della legge 84/94.

Operano in porto stabilmente circa 13 imprese portuali e due terminalisti rispettivamente per la movimentazione di container e per la movimentazione di auto.

3. FLUSSI DEL TRAFFICO CONTAINER

Il traffico di merci nel porto di Gioia Tauro è rappresentato essenzialmente dalla movimentazione di contenitori ed auto.

Il 2004 è stato chiuso con un volume di TEUs pari a 3.261.034 con un incremento del 3,57% rispetto all'anno precedente e di 70.850 auto movimentate.

Fra i porti mondiali specializzati nella movimentazione di contenitori, Gioia Tauro occupa il 25° posto ed il 5° posto fra quelli europei, conservando il primato fra quelli del bacino Mediterraneo già da anni acquisito.

Il traffico container mondiale ha registrato negli ultimi 15 anni una crescita cospicua alimentata dalla globalizzazione dell'economia e si prevede in futuro un ulteriore incremento.

Gioia Tauro, grazie ai massicci investimenti infrastrutturali effettuati e da effettuare sulla base della pianificazione triennale, nonché del vantaggio competitivo assicurato dalla propria collocazione geografica, figura tra gli scali maggiormente in grado di assorbire consistenti quote dei trend di crescita previsti.

È stato dato consistente impulso all'ammodernamento infrastrutturale del porto per l'adeguamento agli standard operativi richiesti dal naviglio futuro sempre in forte espansione dimensionale (portacontainer fino a 125.000 DWT e portata di 10.000 contenitori).

Si prevede pertanto che i concessionari di piazzali e banchine saranno nelle condizioni di svolgere la loro funzione commerciale in misura atta ad incrementare le attività terminalistiche nella movimentazione di container ed automobili, assorbendo significative quote dell'incremento di mercato del transhipment.



Le risorse finanziarie per gli interventi di ammodernamento provengono dai contributi statali che hanno raggiunto l'ammontare di €252.959.000,00.

4. STATO DELLA PIANIFICAZIONE PORTUALE

Nelle more dell'approvazione della variante al PRT per la quale si attendono determinazioni su specifiche questioni di natura giuridica afferenti la fase endoprocedimentale, il programma delle opere pubbliche dell'Autorità Portuale si sviluppa in conformità del preesistente Piano Regolatore Territoriale ASI e delle relative varianti che costituisce il "*piano regolatore portuale esistente*" e vigente ai sensi dell'articolo 27 della Legge 84/94.

Per quanto riguarda gli interventi rientranti nel programma delle opere strategiche di cui alla legge 443/2001 (Legge Obiettivo) approvati con la delibera CIPE n. 89 del 13/11/2003, inoltre per effetto di quanto disposto dall'art. 3.7 del Decreto Legislativo 20/08/02 n. 190, si è determinata la conferma di compatibilità degli stessi ad ogni fine urbanistico ed edilizio.

5. IL PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2006 – 2008

Il Piano Operativo triennale 2006 – 2008 si raccorda con quello del precedente triennio, prevedendo la prosecuzione dei processi realizzativi degli interventi avviati sulla base dello stesso, nonché l'aggiornamento con le nuove opere di cui si è ravvisata la necessità sulla base delle più recenti esigenze operative e dell'esito degli studi e verifiche tecniche eseguiti.

Restano fermi gli obiettivi generali di programmazione che di seguito si richiamano:

- a) Adeguamento infrastrutturale dei bacini e delle opere di accosto alle esigenze di stazza e pescaggio delle nuove navi;
- b) Implementazione della sicurezza della navigazione portuale e dei sistemi di sicurezza;
- c) Ottimizzazione della rete di collegamento del porto agli altri sistemi intermodali di trasporto (ferrovia e strada);
- d) Potenziamento delle strutture di accosto e dei servizi accessori per traffico di cabotaggio e merci varie;
- e) Realizzazione di infrastrutture di logistica avanzata;
- f) Creazione di un polo industriale per attività produttive associate all'attività del porto;
- g) Implementazione della security.



Le azioni attraverso cui conseguire gli obiettivi programmatici sono rivolte a:

- 1) Razionalizzare e potenziare la funzione *hub* del porto e sviluppare le concorrenti potenzialità di servizi polifunzionali;
- 2) Attivare la funzione industriale nelle aree retroportuali a ciò destinate;
- 3) Completare l'infrastrutturazione delle aree destinate a servizi di logistica.

Lo stato di attuazione degli interventi avviati sulla base del POT 2005-2007 è il seguente:

▪ **1) Adeguamento dell'imboccatura sud**

Non si è ancora concluso il procedimento di aggiudicazione dei lavori. Sono in corso gli studi su modello fisico necessari per definire alcuni parametri tecnici pregiudiziali alla valutazione delle offerte delle due imprese in gara.

▪ **2) Ampliamento del canale portuale**

In data 27 luglio 2005 è stata definita la procedura di gara a seguito del contenzioso insorto nel corso del procedimento.

L'appalto è stato aggiudicato all'impresa CO.ED.MAR. S.r.l. di Chioggia.

I lavori sono stati consegnati in data 27 luglio 2005 e dovranno essere ultimati entro il 21.11.2006.

▪ **3) Pavimentazione piazzali Sud**

Saranno ultimati i lavori, dell'importo a base d'asta di €4.276.000,00, aggiudicati in data 10 marzo 2005 all'ATI I.C.M.B. S.a.s. e TIR Bitumi S.r.l. e messi in esercizio i nuovi piazzali realizzati.

▪ **4) Pavimentazione piazzali Est**

Saranno eseguiti i lavori, dell'importo a base d'asta di €25.051.090,00 aggiudicati in data 19 luglio 2005 all'ATI Franco Costruzioni S.r.l. ed Ingegner Pavesi & c. S.p.a. che comporranno la pavimentazione delle aree della superficie complessiva di mq 394.000 e la realizzazione degli impianti di raccolta acque meteoriche e delle reti di servizio.

▪ **5) Pavimentazione piazzali Nord**

È prevista la realizzazione dei lavori di pavimentazione di un'area della superficie di mq. 173.000, situata nella zona nord del porto, destinata a piazzali per la movimentazione delle merci unitizzate allo scoperto. L'importo a base d'asta dell'intervento ammonta ad € 14.101.160,00. In data 27 ottobre 2005 è stato aggiudicato l'appalto all'ATI TECNOVESE S.p.a. e I.C.B.M. S.a.s..



▪ **6) Progetto “Sistema integrato di sicurezza porto di Gioia Tauro”**

Si è concluso il procedimento di gara per l’affidamento del primo lotto dei lavori di realizzazione del Sistema Integrato per la sicurezza del porto dell’importo di € 5.450.000,00. L’appalto è stato aggiudicato in data 10 maggio 2005 al RTI IBM Spa ed I.& S.I. Srl.

▪ **7) Opere strategiche di cui alla delibera CIPE 89/03**

Sono in corso di attuazione gli interventi di cui alla delibera n.121/2001 in data 21 dicembre 2001 del CIPE con la quale è stato approvato, ai sensi dell’art.1 della legge 443/2001, il programma delle opere strategiche di preminente interesse nazionale, includendovi, “l’hub interportuale di Gioia Tauro – completamento allacci plurimodali”, compreso tra i “progetti pilota” previsti dalla summenzionata delibera.

Gli interventi programmati dall’Autorità Portuale sono stati ammessi a finanziamento con delibera del CIPE 89/2003 in data 13 novembre 2003.

I progetti preliminari degli interventi sono stati approvati dal CIPE con la succitata delibera 89/2003.

L’Autorità Portuale ha elaborato i progetti definitivi di tutti gli interventi il cui costo complessivo ammonta ad € 76.162.000,00, e li ha trasmessi al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per gli adempimenti di cui all’art. 4 del D.lgs 20 agosto 2003 n. 190.

Sulla base del finanziamento di € 12.185.000,00 è stato pubblicato il bando di gara d’appalto del I lotto funzionale la cui realizzazione sarà avviata a partire dal 2006.

Gli interventi prevedono la realizzazione: delle reti elettriche MT BT e trasmissione dati (codice 7.1) per l’importo di € 2.470.000,00); degli impianti di illuminazione, strade e piazzali (codice 7.2) per l’importo di € 1.530.000,00; delle reti di distribuzione idrica e fognaria (codice 7.3) per l’importo di € 6.000.000,00; della viabilità interna e di raccordo (codice 8.2) per l’importo di € 3.500.000,00.

▪ **8) Nuova banchina nord**

Nell’ambito del progetto complessivo delle opere riguardanti la previsione della nuova imboccatura portuale nord è stata elaborata la progettazione definitiva per la costruzione di un ulteriore tratto di banchina di riva che prevede l’ampliamento del fronte accosto di m.



443 ed approfondimento dei fondali fino a -17 m.. È in corso il procedimento di gara per l'affidamento dell'appalto.

▪ **9) Riqualficazione uffici direzionali ex Isotta Fraschini**

È previsto l'intervento finalizzato al ripristino dei locali situati nel complesso dello stabilimento industriale ex Isotta Fraschini, di proprietà dell'Autorità Portuale, da destinare a sede provvisoria degli uffici dell'Ente. È stato già elaborato il progetto dei lavori di riqualficazione ed avviato il procedimento di gara per l'affidamento dell'appalto da espletare entro il 2006. I tempi di esecuzione dell'intervento prevedono l'inizio lavori entro il I trimestre 2006 e l'ultimazione entro il IV trimestre dello stesso anno.

▪ **10) Progetto "Sistema integrato di sicurezza del porto di Gioia Tauro"**

È stato redatto il progetto del II lotto del sistema integrato di sicurezza del porto. L'importo dei lavori è pari ad € 3.450.000,00. È stata attivata la procedura per l'affidamento dell'appalto. L'inizio dei lavori è previsto entro il I trimestre del 2006.

Gli interventi in cui si articola il Piano Operativo Triennale 2006-2008 prevedono le seguenti ulteriori attività:

11) Dragaggi ed adeguamento strutturale delle banchine di levante

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha espresso parere favorevole in data 16.11.2005 sul progetto. L'intervento progettuale complessivo prevede lavori di adeguamento strutturale delle banchine di levante, aggiornamento delle esistenti vie di corsa delle gru e realizzazione della terza via di corsa, nonché approfondimento dei fondali operativi del porto ad una quota di -16 metri. L'importo complessivo dell'intero intervento approvato ha un valore di €50.000.000,00. I tempi di esecuzione prevedono l'avvio dei lavori entro il I trimestre del 2006 e l'ultimazione entro il IV trimestre 2006, per lotti funzionali.

12) Adeguamento dell'imboccatura sud

Completamento della procedura di gara ed eventuale aggiudicazione ed esecuzione dei lavori di adeguamento funzionale dell'imboccatura sud per l'importo complessivo di €35.500.000,00. I tempi di esecuzione prevedono l'inizio lavori entro il II trimestre 2006 e l'ultimazione entro il III trimestre 2008.



13) Acquisizione aree per ampliamento bacino di evoluzione ed implementazione operatività.

Si prevede l'acquisizione di aree poste a sud ed a nord del porto allo scopo di riconfigurare il bacino di evoluzione migliorando la navigabilità di accesso e uscita dal porto ed implementando l'operatività delle banchine e dei piazzali.

Manutenzione straordinaria ed ordinaria

Gli interventi di manutenzione straordinaria ed ordinaria si riferiscono principalmente a lavori di mantenimento della profondità dei fondali, di riparazione dei diaframmi di banchina e ripristino di opere riguardanti la viabilità, gli arredi portuali, la segnaletica e le reti di servizio ed ammontano ad euro 680.000/00.

Si allegano le schede elaborate in conformità dell'art. 14 comma 11 della legge 109/94 giuste disposizioni di cui al Decreto del MIT in data 09 giugno 2005, riferite al triennio 2006-2008.

