

AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO

PIANO OPERATIVO TRIENNALE (2007 - 2009)

Ottobre 2006

Indice

1.	IL PORTO DI GIOIA TAURO: ORIGINI E STATO ATTUALE.....	3
2.	STATO DELLA PIANIFICAZIONE PORTUALE	6
3.	IL PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2007 – 2009	6



1. **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 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 degli altri 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 e merci unitizzate in genere.

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 che ad oggi lo contraddistingue suscitando il primario interesse delle maggiori compagnie di navigazione.

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 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, in fase di ampliamento a 250 m nel tratto iniziale.

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

Dispone di 3.695 m. di banchine di cui m. 3.391 ricavate lungo il lato di levante, m. 384 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 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. 243.

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 di cui mq 1.133.766 già operativi e 351.000 mq in fase di infrastrutturazione unitamente ad un'ulteriore area adiacente di circa 40.000 mq. Si sviluppa lungo il lato Nord del canale e fruisce di circa 3.400 m. di banchine operative.

Il terminal è dotato di 18 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 con una superficie di piazzali di 240.658 mq di cui mq 99.215 già operativi e mq 141.443 in fase di infrastrutturazione unitamente ad un'ulteriore area adiacente di circa 40.000 mq con piazzali ed impianti di servizio.

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. Nella zona di ponente si trova inoltre 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.



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 di competenza dell'autorità doganale sono svolte dall'ufficio delle dogane di Gioia Tauro operante all'interno del porto, e che dipende dalla Direzione Regionale per la Calabria e la Sicilia dell'Agenzia delle Dogane con sede in Napoli.

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

Al controllo delle merci provvede, oltre all'apposito servizio doganale, il personale della guardia di finanza che dispone di una caserma operativa nell'ambito della circoscrizione portuale.

Le funzioni di polizia di frontiera sono assicurate dall'Ufficio della polizia di Stato la cui sede è ubicata in ambito 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 che dispone di una sede all'interno del porto e provvede ai diversi servizi con personale adeguato 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 moderni rimorchiatori idonei a rendere le 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 diverse imprese portuali e due terminalisti rispettivamente per la movimentazione di container e per la movimentazione di auto.



2. STATO DELLA PIANIFICAZIONE PORTUALE

Il programma delle opere pubbliche dell'Autorità Portuale si sviluppa in conformità del preesistente Piano Regolatore Territoriale ASI e delle relative varianti che, ai ai sensi dell'articolo 27 della Legge 84/94, ha efficacia di "*Piano regolatore portuale esistente*".

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 si è determinata la conferma di compatibilità degli stessi ad ogni fine urbanistico ed edilizio.

Ad oggi è stata avviata la procedura per l'elaborazione del Piano Regolatore Portuale di cui all'art.5 della L.84/94. A riguardo, l'Autorità Portuale ha istituito un apposito Ufficio che ha ultimato le fasi propedeutiche per la redazione dello strumento di pianificazione e pubblicato il bando per l'affidamento dell'incarico di supporto tecnico al Segretario Generale per la definitiva redazione del documento di Piano.

3. IL PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2007 – 2009

Il Piano Operativo triennale 2007 – 2009 si raccorda con quello del precedente triennio, relativamente alla prosecuzione dei processi realizzativi degli interventi avviati sulla base dello stesso e non ancora completati.

Il Piano inoltre disegna il progetto strategico complessivo di sviluppo del porto, nel quadro delineato dalle evoluzioni dei traffici che si prevedono interessare lo scalo sull'orizzonte temporale di riferimento.

Sono confermati i principali obiettivi generali di programmazione già stabiliti nei documenti precedenti e che di seguito si richiamano:

- adeguamento infrastrutturale dei bacini e delle opere di accosto alle esigenze di stazza e pescaggio delle nuove navi;
- implementazione della sicurezza della navigazione portuale e dei sistemi di sicurezza;
- ottimizzazione della rete di collegamento del porto agli altri sistemi intermodali di trasporto (ferrovia e strada);
- potenziamento delle strutture di accosto e dei servizi accessori per traffico di cabotaggio e merci varie;



- realizzazione di infrastrutture di logistica avanzata;
- creazione di un polo industriale per attività produttive associate all'attività del porto;
- implementazione della security.

Nell'ambito degli obiettivi generali di cui sopra, il Piano Operativo del prossimo triennio è articolato come di seguito riportato.

3.1 Obiettivi

Le strategie di sviluppo di un porto, come è noto, determinano un impatto non solo sulle sue attività ma anche sulle relazioni tra lo stesso ed il contesto socio-economico locale e regionale. In questo senso, gli obiettivi da perseguire attraverso la pianificazione portuale, oltre quelli prettamente di efficienza trasportistica, sono mirati allo sviluppo economico, all'attivazione di nuovi impieghi, al consolidamento delle attività marittime, alla creazione di servizi a valore aggiunto.

Le attività propedeutiche all'identificazione delle strategie di sviluppo hanno preso le mosse dall'analisi delle interrelazioni tra il porto ed il tessuto produttivo dell'area retroportuale. E' stato possibile individuare tre tipologie principali di attività rilevanti ai fini dell'elaborazione del Piano Operativo Triennale dell'Hub di Gioia Tauro:

- *port required* in cui sono comprese le attività essenziali al commercio marittimo e includono varie tipologie quali i servizi portuali, i servizi alle merci, i servizi alle navi, etc. Queste sono intrinsecamente legate al funzionamento del Porto;
- *port related* in cui sono comprese le attività per le quali il Porto costituisce la domanda principale o comunque contribuisce all'ampliamento della propria;
- *sicurezza e governance* che include il complesso delle attività gestionali e di servizio direttamente connesse all'ottimizzazione delle funzioni pubblicistiche esercitate, sotto i diversi profili, nell'ambito portuale. Particolarmente rilevanti sono gli aspetti legati alla security intesa come condizione essenziale per mantenere in piena attività i flussi di traffico con i maggiori Paesi Occidentali e che consente un vero e proprio salto di qualità rispetto ai concorrenti Mediterranei emergenti della sponda nord-africana che, in questo ambito, si collocano ancora su standard non adeguati .



Dall'analisi sviluppata si è concluso che l'Autorità Portuale di Gioia Tauro deve perseguire, come obiettivo primario, il rafforzamento di quelle attività definite *port required* che tendono a consolidarne il ruolo leader quale hub nel bacino del Mediterraneo. Tale processo dovrà altresì prevedere la riorganizzazione e il miglioramento di tutte quelle attività cosiddette *port related* che permettono uno sviluppo non solo del porto ma anche del contesto socio economico circostante.

Particolare attenzione va riservata alla *governance* dell'ambito portuale tesa al conseguimento di una gestione delle funzioni pubblicistiche snella ed efficiente e soprattutto in grado di fornire adeguate risposte, sotto il profilo qualitativo e dei tempi, alle esigenze dell'utenza costantemente in crescita.

ATTIVITA'	AMBITI DI INTERVENTO	OBIETTIVI
PORT REQUIRED	Interventi di natura infrastrutturale finalizzati al miglioramento della capacità di: accesso, banchina, piazzale.	Miglioramento della competitività del Porto
		Aumento dell'efficienza del Porto
		Miglioramento della sicurezza della navigazione in ambito portuale
PORT RELATED	Intermodalità e logistica. Attivazione di altre linee di attività dell'ambito portuale.	Potenziamento dell'interoperabilità e dell'interconnessione tra la modalità marittima e ferroviaria
		Sviluppo delle attività imprenditoriali all'interno del Porto
		Diversificazione delle attività del Porto
SECURITY E GOVERNANCE	Funzioni pubblicistiche esercitate in ambito portuale	Miglioramento della competitività del Porto, Security portuale.
		Tempestive risposte alle esigenze dell'utenza.

Le attività *Port Required* includono prevalentemente interventi di natura infrastrutturale finalizzati al miglioramento della capacità di banchina, della capacità di accesso e della capacità di piazzale che si presentano come i principali vincoli allo sviluppo. A questi interventi si affianca il miglioramento della sicurezza di navigazione portuale, raggiungibile anch'esso attraverso



ulteriori interventi di natura infrastrutturale (allargamento del canale, lavori di escavo etc.).

Parallelamente a tali attività, occorre considerare anche quelle definite *Port Related*. Per le quali sono individuati i seguenti ambiti di intervento:

- *Intermodalità e logistica (terminale ferroviario, interporto);*
- *Ulteriori linee di attività (Mercato reefer, GNL, Servizi vari).*

Lo sviluppo del trasporto, e in particolare di quello combinato intermodale mare – ferrovia, potrà essere incentivato attraverso iniziative volte all’ottimizzazione della rete di collegamento del porto agli altri sistemi intermodali.

Lo sviluppo di attività imprenditoriali all’interno del Porto rappresenta un elemento chiave per un suo sviluppo. Esso si traduce nella creazione di un polo industriale per business associati all’attività portuale, perseguibile attraverso alcuni interventi di natura imprenditoriale e altri di natura industriale/logistica, per la potenziale disponibilità di merci da destinare al ciclo di lavorazione, manipolazione, confezionamento e distribuzione.

Ulteriori ipotesi di sviluppo riguardano la realizzazione di impianti industriali afferenti al comparto energetico e in particolare al terminal di rigassificazione.

3.2 Strumenti

Gli interventi individuati come funzionali al Piano di Sviluppo sono stati articolati come di seguito sinteticamente riportato:

- **PORT REQUIRED:**

n.4 interventi già previsti nel POT 2006-2008 in fase di esecuzione di cui 2 finalizzati all’incremento della capacità di accesso, 1 finalizzato all’incremento della capacità di banchina, 1 finalizzato all’incremento della capacità di piazzale;

n. 12 interventi programmati, di cui 6 finalizzati all’incremento della capacità di accesso, 3 finalizzati all’incremento della capacità di banchina, 3 finalizzati all’incremento della capacità di piazzale;

- **PORT RELATED:**

n.1 interventi già previsto nel POT 2006-2008 in fase di esecuzione finalizzato all’intermodalità e logistica;

n.9 interventi programmati, di cui 6 finalizzati all’intermodalità e logistica, 3 agli sviluppi



alternativi della struttura portuale (mercato reefer, mercato GNL, servizi vari);

- **SICUREZZA E GOVERNANCE:**

n.1 intervento già previsto nel POT 2006-2008 in fase di esecuzione finalizzato ad implementare il sistema di security portuale;

n.5 interventi programmati, di cui 3 finalizzati ad implementare il sistema di security portuale, 2 finalizzati all'esercizio delle funzioni di controllo sanitario e doganale.

Conclude il quadro dei fabbisogni la stima degli importi relativi alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture e delle aree portuali la cui ultima erogazione da parte del Ministero delle Infrastrutture risale all'annualità 2003.

Il dettaglio degli interventi è riportato nelle tabelle allegate in appendice.

3.2.1 INTERVENTI IN CORSO DI ESECUZIONE

INTERVENTI PORT REQUIRED

Le strategie di sviluppo del porto sono focalizzate sull'interrelazione funzionale tra domanda e vincoli di capacità infrastrutturale. Infatti, anche alla luce della significativa mobilità degli operatori di linea, il rapporto tra livello operativo e limite di capacità, rappresenta una delle determinanti nello sviluppo di un porto per quanto concerne le sue attività principali.

Limitatamente agli aspetti legati all'operatività del terminal container, le strategie di sviluppo del porto dovranno costantemente fare riferimento all'andamento di tre indicatori principali:

1. la capacità d'accesso via mare alle banchine (*Fase Mare*);
2. la capacità di banchina che dipende dalla estensione, dal numero di gru e loro produttività e dalle dimensioni delle navi (*Fase Mare*);
3. la capacità del piazzale che dipende dalla superficie, dall'altezza con cui i container vengono impilati, dal tempo medio di giacenza dei container e dalla disponibilità di mezzi e manodopera per la movimentazione dei container (*Fase Terra*).

Fase Mare. Capacità di accesso.

1_ *Ampliamento del canale portuale. IMPORTO € 14,0 MILIONI*

L'intervento in questione riguarda l'allargamento del canale del porto nel tratto del molo di



ponente compreso tra gli scivoli Ro–Ro e la radice del braccio nord del bacino di espansione.

L'opera è finalizzata a rendere sicura la navigazione del canale portuale alle navi di maggiori dimensioni accompagnate dai rimorchiatori.

Con tale intervento è previsto un allargamento del canale dal valore attuale di 184 m ad una valor medio di circa 236 m.

I lavori sono stati aggiudicati all'Impresa CO.ED.MAR. S.r.l. di Chioggia per l'importo complessivo di Euro 9.596.967,22 a seguito dell'accettato offerto ribasso del 45.057 %.

Lo stato d'avanzamento fisico dei lavori ha raggiunto una quota percentuale pari al 35%.

La consegna è avvenuta in data 28/05/2005, l'ultimazione è prevista per giorno 30/11/2007.

2_ Lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale e del bacino di espansione nonché adeguamento strutturale e realizzazione terza via di corsa tratti "A" B" e "C" delle banchina. IMPORTO € 19,0 MILIONI

Il lavoro prevede l'approfondimento dei fondali del canale portuale per uno sviluppo pari a circa 1.900 m e il relativo adeguamento strutturale degli elementi di banchina.

E' prevista inoltre la realizzazione della sede della terza via di corsa per consentire l'allestimento degli spazi operativi con gru Super-Post Panamax in grado di movimentare i carichi dalle navi di ultima generazione.

L'opera è dotata di copertura finanziaria solo parziale, ed il Capitolato Speciale di Appalto prevede esplicitamente la possibilità di dare corso solo ad una quota di sviluppo lineare dei lavori previsti, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili.

Il lavoro è stato appaltato lo scorso mese di Luglio alla ATI Grandi Lavori Fincosit s.p.a., Pietro Cidonio s.p.a. e S.I.D.R.A., VIPP s.p.a., per un importo complessivo a base d'asta per lavori pari a 46 MEuro, di cui attualmente disponibili 19 MEuro. La posta finanziaria necessaria per il completamento è stata indicata al punto 3 del quadro degli interventi programmati.

Il tempo offerto per la completa realizzazione delle opere è pari a 15 mesi a partire dalla consegna dei lavori.

Fase Mare. Capacità di banchina

3_ Realizzazione della banchina a giorno su pali nel bacino nord. IMPORTO € 22,8 MILIONI

Il progetto del completamento delle banchine di riva del bacino nord prevede l'esecuzione di una banchina a giorno antiriflettente su pali di gran diametro, in prosecuzione di quella esistente,



di lunghezza pari a ml 234,00, per un ulteriore sviluppo lineare di 432,00 m. Al termine dei lavori si disporrà di un unico accosto lineare di sviluppo pari a circa 667 m.

E' in fase di valutazione la possibile realizzazione di un'ulteriore rampa ro-ro alla radice lato mare della nuova banchina.

La banchina, antistante i piazzali BLG e imbasata a – 17.00 m sul l.m.m., potrà essere attrezzata con binari posti ad interasse 30 m, per poter eventualmente ospitare scaricatori del tipo Super Post – Panamax.

L'impresa esecutrice è l'A.T.I. : TREVI S.p.A. (capogruppo mandataria) e DEMOTER S.p.A. di Messina ed i relativi lavori sono in corso di esecuzione.

Fase terra. Capacità di piazzale

4_ Lavori di realizzazione dell'ampliamento lato Est del piazzale contenitori e di una torre di controllo. IMPORTO € 24,192 MILIONI

L'opera si articola in due parti: da un lato si prevede la realizzazione di un piazzale portuale adiacente al terminal container in esercizio che ne costituisce un ampliamento, e dall'altro si provvede alla costruzione di una torre di controllo in cui insediare la sala operativa del sistema di sorveglianza e sicurezza portuale.

L'ampliamento del terminal interessa un'area posta ad est delle banchine operative e si riferisce ad una fascia di superficie pari a 393.644,98 mq avente una larghezza pari a 174 m circa ed una lunghezza di oltre 2250 m, pari allo sviluppo lineare del terminal stesso.

L'impresa esecutrice è l'A.T.I. : Franco Giuseppe S.r.l. (capogruppo mandataria) di Roccella Jonica (RC) e ING: PAVESI & C S.p.A. Parma.

Le opere sono state consegnate in data 31/10/2005 e si prevede la loro ultimazione entro il 10 ottobre 2007.

Lo stato d'avanzamento fisico dei lavori ha raggiunto una quota percentuale pari al 53 %.

INTERVENTI PORT RELATED

Intermodalità e logistica

5_ Reti materiali e della viabilità interna e di raccordo alla piastra del freddo. IMPORTO € 12,0 MILIONI

Si tratta del primo gruppo di interventi inclusi nella Delibera CIPE 89/03 "Allacci Plurimodali del sistema Interportuale di Gioia Tauro".



La Delibera, che prevede un impegno complessivo a carico del CIPE pari a 76,162 MEuro, è attualmente coperta solo parzialmente per 12,185 MEuro destinati alle attività progettuali e alla realizzazione delle reti materiali e della viabilità di accesso al comparto nord.

Si è proceduto all'aggiudicazione della gara di appalto integrato per la progettazione esecutiva e successiva realizzazione delle opere.

SICUREZZA E GOVERNANCE

Security Portuale

6_ Fornitura di apparecchiature hardware e software e di opere edili ed impiantistiche accessorie per la realizzazione di un sistema integrato per la sicurezza del Porto di Gioia Tauro (II°lotto). IMPORTO € 3,5 MILIONI

Il progetto degli impianti di sicurezza del porto di Gioia Tauro include protezioni fisiche (recinzione, barriere anti-intrusione, tornelli d'accesso) e protezioni passive (videocamere, video motion detection etc).

I lavori di I° lotto saranno presumibilmente ultimati entro il 31 Dicembre 2006, mentre le forniture di II° lotto sono state aggiudicate e sono in corso le attività propedeutiche alla consegna delle attività contrattuali.



3.2.2 INTERVENTI PROGRAMMATI

INTERVENTI PORT REQUIRED

Fase Mare. Capacità di accesso.

1_ Adeguamento dell'imboccatura portuale con variazione del molo sud e della radice del molo nord. IMPORTO € 35,5 MILIONI

Il lavoro è finalizzato a rendere sicura la manovra di ingresso da sud-ovest e di uscita dal porto delle navi di ultima generazione. La larghezza dell'imboccatura è incrementata dagli attuali 286 m a circa 400 metri al livello del medio mare. L'intervento prevede inoltre la demolizione per circa 150 metri del molo sud a partire dall'attuale testata. La nuova testata assume una configurazione ed un orientamento diverso dell'attuale essendo ruotata di circa trenta gradi a sinistra. Inoltre è previsto lo smusso della radice del molo nord per consentire un accesso più agevole al canale.

L'importo per la copertura finanziaria dell'opera è stato già incluso nell' Accordo di Programma Quadro stipulato il 3 Agosto u.s. tra Regione Calabria e governo centrale sotto la voce "Programma Triennale Opere Marittime 2005-2007" e necessita di una formalizzazione con la stipula del Protocollo di Intesa con il Ministero dei Trasporti.

2_ Escavo del bacino di evoluzione sud. IMPORTO € 5 MILIONI

I lavori consistono nell'adeguamento dei fondali del bacino di evoluzione, al fine di ottimizzare la manovrabilità delle navi di ultima generazione nelle fasi di accosto alla banchina alti fondali.

3_ Approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale e del bacino di espansione, nonché adeguamento strutturale e realizzazione della terza via di corsa nei tratti A, B e C delle banchine di levante. IMPORTO RESIDUO € 34 MILIONI

Si tratta di un lavoro già appaltato lo scorso mese di Luglio e riportato al punto 2 della tabella degli "interventi in corso di esecuzione".

Consiste nell'approfondimento dei fondali dello sviluppo del canale portuale per una lunghezza pari a circa 1.900 m e del relativo adeguamento strutturale degli elementi di banchina.

E' prevista inoltre la realizzazione della sede della terza via di corsa per consentire l'allestimento degli spazi operativi con gru Super-Post Panamax in grado di movimentare i carichi dalle navi di ultima generazione.



L'opera è dotata di copertura finanziaria solo parziale, ed il Capitolato Speciale di Appalto prevede esplicitamente la possibilità di dare corso solo ad una quota di sviluppo lineare dei lavori, compatibilmente con le risorse finanziarie disponibili.

L'importo residuo necessario per la concorrenza della intera copertura, pari a 34 MEuro è stato già incluso nell' Accordo di Programma Quadro stipulato il 3 Agosto u.s. tra Regione Calabria e governo centrale sotto la voce "Programma Triennale Opere Marittime 2005-2007" e necessita di una formalizzazione con la stipula del Protocollo di Intesa con il Ministero dei Trasporti.

4_ Approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale e del bacino di espansione nonché di adeguamento strutturale e realizzazione della terza via di corsa nei tratti D delle banchine di levante. IMPORTO € 25 MILIONI

Consiste nel prolungamento dei lavori di cui al punto 3 per uno sviluppo di canale portuale pari ad ulteriori 1.100 m, fino alla concorrenza dell'intero sviluppo.

5_ Lavori di stabilizzazione dei fondali del canale portuale. IMPORTO € 10 MILIONI

I lavori sono finalizzati ad evitare slivellamenti del fondo marino derivanti dell'azione dinamica delle correnti indotte dalla eliche delle navi. Consente altresì di conseguire risparmi sui continui lavori di manutenzione ad oggi necessari.

6_ Lavori di ampliamento della darsena servizi a ridosso dell'imboccatura Sud. IMPORTO €15 MILIONI

L'intervento è finalizzato all'ampliamento della darsena conseguito tramite l'espansione dello specchio acqueo verso nord, il dragaggio della zona interessata ed il banchinamento degli argini delle aree dragate.

L'opera consentirà di aumentare i posti di ormeggio per le unità navali di Stato e dei servizi portuali nonché aumentare gli accosti per le unità da pesca locali ed imbarcazioni da diporto in transito necessitanti l'accesso in porto per "rifugio forzato" o sosta tecnica.



Fase Mare. Capacità di banchina.

7_ Lavori per la realizzazione di nuovi tratti di banchina nell'area a sud del bacino di espansione. IMPORTO € 95 MILIONI

Si prevede la realizzazione di ml 1500 di ulteriori banchine operative a servizio dei retrostanti nuovi piazzali (*cf. intervento n.10*) che rappresentano il naturale sviluppo del porto con aperture anche a nuove evoluzioni in senso polifunzionale.

8_ Adeguamento tratti di banchina nord ed approfondimento dei relativi fondali. IMPORTO € 4.5 MILIONI

L'intervento è finalizzato ad armonizzare l'intera fascia nord della banchina portuale uniformando le caratteristiche strutturali e di fondali dei diversi tratti già realizzati.

9_ Realizzazione della banchina di ponente. IMPORTO € 10 MILIONI

L'intervento consiste nella realizzazione di una banchina a giorno su pali, nell'area di ponente.

Fase Terra. Capacità di piazzale.

10_ Lavori di realizzazione dei Piazzali retrostanti nuovi tratti di banchina nell'area a Sud del Bacino di espansione. IMPORTO € 20 MILIONI

I lavori consistono nella realizzazione delle superfici operative a servizio delle nuove banchine a sud del bacino di espansione per complessivi ulteriori mq 340.000 circa. L'intervento è connesso all'intervento n.7.

11_ Lavori di riqualificazione del piazzale ferroviario MCT a seguito della delocalizzazione del terminal ferroviario. IMPORTO € 2.5 MILIONI

I lavori consistono nello smantellamento dei binari attualmente posati nell'area terminal in concessione a MCT e nella riqualificazione dell'area con destinazione ad ulteriori superfici operative. L'intervento è connesso all'intervento n.15.

12_ Lavori di completamento delle infrastrutturazioni delle aree portuali (reti elettriche,



telefoniche, idriche trasmissioni dati ecc.). IMPORTO € 3 MILIONI

L'intervento prevede una revisione generalizzata del livello di infrastrutturazione delle aree portuali.

INTERVENTI PORT RELATED

Intermodalità e logistica

*13_ Completamento e sviluppo del comparto Nord (Viabilità, capannoni e reti elettriche).
IMPORTO € 20 MILIONI*

Si tratta di interventi inclusi nella Delibera CIPE 89/03 "Allacci Plurimodali del sistema Interportuale di Gioia Tauro".

La Delibera, che prevede un impegno complessivo a carico del CIPE pari a 76,162 MEuro, è attualmente coperta solo parzialmente per 12,185 MEuro per le attività progettuali e la realizzazione delle reti materiali e della viabilità di accesso al comparto nord.

Gli ulteriori interventi, ad oggi non finanziati, prevedono la strada di accesso da S.Ferdinando al Piazzale nord, la realizzazione di capannoni prefabbricati, le reti elettriche MT e BT e di trasmissione dati.

*14_ Lavori di attivazione del II° binario ferroviario di collegamento con la stazione di Rosarno.
IMPORTO € 3 MILIONI*

I lavori consistono nella attivazione del II° binario di collegamento dell'ambito portuale con la stazione ferroviaria di Rosarno con adeguamento al sistema CEI. Le opere includono anche il raccordo con il fascio binari della rete ferroviaria principale.

15_ Lavori di realizzazione del terminal ferroviario di carico e scarico a supporto della intermodalità all'esterno del Terminal MCT. IMPORTO € 3 MILIONI.

I lavori sono connessi all'intervento n.11.

16_ Lavori di adeguamento della viabilità nell'ambito portuale per la canalizzazione dei flussi veicolari diretti all'area Terminal e Zona Franca. IMPORTO € 5.5 MILIONI

E' prevista la realizzazione di viadotti per eliminare le interferenze tra il traffico diretto alla zona franca e quello di accesso al Terminal ferroviario.



17_ *Lavori di realizzazione della connessione diretta, all'altezza dello svincolo di Rosarno, tra l'A3 Salerno - Reggio Calabria e l'asse attrezzato di accesso al Porto. IMPORTO € 20 MILIONI*

18_ *Lavori di ristrutturazione ed adeguamento del ponte ferroviario sul torrente "Budello" e della sottostante viabilità. IMPORTO € 3 MILIONI.*

I lavori sono necessari per rendere agevole l'accesso al Porto, alla componente di traffico su gomma proveniente dall'area di Gioia Tauro.

19_ *Opere di messa in sicurezza del torrente Budello. IMPORTO € 5 MILIONI.*

Le aree interessate dall'ampliamento a sud delle superfici operative del Porto, sono attualmente a rischio di inondazione per effetti idraulici connessi al deflusso del torrente Budello. I lavori sono necessari per consentire la realizzazione in piena sicurezza degli interventi di ampliamento a sud del Porto (cfr. *Interventi nn.7 e 10*).

20_ *Tangenziale di collegamento, all'altezza dello svincolo di Gioia Tauro, tra la A3 Salerno Reggio Calabria ed il Porto. IMPORTO € 10 MILIONI.*

L'intervento si rende necessario a complemento delle connessioni del Porto con i principali corridoi autostradali smistando i flussi in entrata ed uscita sugli svincoli di Rosarno e Gioia Tauro (cfr. *Intervento n.17*).

21_ *Mercato Reefer - Piastra del freddo. IMPORTO € 44 MILIONI*

La realizzazione di una piattaforma logistica specializzata per il freddo rappresenta un intervento volto all'integrazione del nodo di traffico rappresentato dal Porto "lato mare" con le potenzialità di un'ampia piattaforma logistica che sviluppi funzioni in grado di fungere da reale motore di sviluppo per l'economia locale.

La Piastra del Freddo è composta tra l'altro da capannoni refrigerati serviti da apposita viabilità sia stradale che ferroviaria collegata ai corridoi di trasporto nazionale. La realizzazione della piastra del freddo è attualmente collegata al progetto del rigassificatore. Il rapporto costi benefici connesso all'intervento, anche sconnesso dal terminal GNL, risulta comunque vantaggioso all'interno della strategia globale di sviluppo del Porto e considerate le peculiarità



specifiche del retroterra regionale.

Unitamente all'intervento n.13, completa il quadro degli interventi previsti nella Delibera CIPE 89/03, non coperti da finanziamento.

22_ Centro direzionale (Servizi bancari, postali, centro di formazione, presidio medico, agenzia informative). IMPORTO € 10 MILIONI

23_ Torre operativa. IMPORTO € 2 MILIONI –

La struttura sarà destinata ad implementare le attività di controllo delle aree interessate dalle nuove opere.

GOVERNANCE E SICUREZZA

Security portuale

24_ Estensione del sistema di security portuale alle opere di nuova realizzazione. IMPORTO € 7.5 MILIONI

Il progetto degli impianti di sicurezza del porto di Gioia Tauro già realizzato per le infrastrutture esistenti, dovrà essere ampliato a tutte le aree di nuova realizzazione. Le opere e gli impianti includono protezioni fisiche (recinzione, barriere anti-intrusione, tornelli d'accesso) e protezioni passive (videocamere, video motion detection etc)

Il progetto dovrà essere realizzata nel rispetto delle direttive rivenienti dal codice ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) emanato nel dicembre del 2002 per l'implementazione delle misure di sicurezza per la navi ed i porti a seguito degli atti terroristici internazionali.

25_ Infrastrutture di supporto logistico al sistema di security portuale. IMPORTO € 2.5 MILIONI

Sulla base del Piano di Sicurezza approvato, ai sensi del ISPS Code devono essere garantiti i servizi di vigilanza continua delle aree portuale e di monitoraggio delle operazioni di carico e scarico delle merci che richiedono l'attivazione di infrastrutture per il relativo personale (caserme, alloggi, etc.)



26_ Adempimenti gestionali e aggiornamento sistemi in materia di security portuale.

IMPORTO € 2.0 MILIONI

In base al sistema di security realizzato in porto sono garantite le seguenti funzioni:

- identificazione degli accessi;
- ispezioni sulle presone, sui loro bagagli e sui veicoli che accedono al porto;
- monitoraggio delle operazioni di carico e scarico delle merci;
- monitoraggio degli arrivi e partenze delle navi, dei veicoli che trasportano provviste di bordo o materiali destinati a bordo;
- controllo dei veicoli che devono accedere alle aree portuali.

Il mantenimento delle funzioni richiede un costante aggiornamento dei sistemi software.

Controlli sanitari

27_ Laboratorio analisi per accertamenti zooprofilattici e fitopatologici sulle merci. IMPORTO

€ 3.0 MILIONI

L'introduzione di generi di origine vegetale ed animale nel territorio comunitario destinati al consumo umano, richiede l'effettuazione da parte delle autorità zooprofilattiche e fitopatologiche di specifici accertamenti che richiedono analisi di laboratorio complesse volte a verificare la salubrità dei prodotti.

Il porto di Gioia Tauro attualmente si avvale per tale tipo di analisi di laboratori localizzati a notevole distanza da esso, per carenza di strutture idonee all'attivazione dei servizi abilitati agli accertamenti. La realizzazione di un laboratorio attrezzato per i suddetti accertamenti costituisce intervento di alta valenza strategica nel programma di sviluppo del porto in quanto compenserebbe l'attuale gap negativo, nello specifico settore rispetto agli scali concorrenti.

Controlli doganali

28_ Adempimenti gestionali relativi al funzionamento della zona franca doganale. IMPORTO

€ 2.0 MILIONI

Con provvedimento dell'Agenzia delle Dogane è stata designata, quale "Zona franca aperta" ai sensi dell'art.168 bis del Codice Doganale Comunitario, un'area di 100 ettari circa situata nell'ambito portuale di Gioia Tauro.



L'operatività della zona franca, il cui regime comporta l'esenzione dai dazi doganali e la sospensione di imposta per le merci provenienti e destinate al territorio di paesi extra UE, prevede l'assunzione da parte dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, in via esclusiva e diretta, di tutti gli oneri di gestione prescritti dal Regolamento Comunitario.

L'attività di gestione fra l'altro obbliga l'Ente responsabile a dotarsi di un modello di contabilità comprensivo dei dati necessari per l'accertamento dell'introduzione delle merci, la loro destinazione e l'esito finale per i riscontri, in via mediata, da parte dell'autorità doganale.

Il modello di gestione, inizialmente attuabile attraverso il sistema cartaceo, richiede, una volta entrata a regime l'attività della zona franca, la sostituzione con un apposito sistema avanzato supportato da specifici software gestionali ed una struttura operativa dedicata all'espletamento delle procedure.

29_ Adeguamento funzionale dell'edificio sede degli uffici doganali. IMPORTO € 1.0 MILIONE

L'edificio sede degli uffici doganali necessita di adeguamento funzionale con particolare riferimento alla sezione impiantistica ed architettonica.

3.2.3 INTERVENTI DI MANUTENZIONE

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 e presuntivamente ammonteranno ad euro 870.000,00 annui.

3.3 Conclusioni

Le attività di implementazione delle strategie di sviluppo analizzate nel presente documento sintetico tendono a creare le condizioni per lo sviluppo delle attività essenziali del Porto, così come si sono evolute negli ultimi anni.

La strategia di sviluppo ottimale dovrà essere il risultato di un bilanciamento tra le necessità specifiche di sviluppo del porto in quanto nodo di trasporto marittimo, e le possibilità di ulteriore crescita come elemento trainante per l'economia regionale del territorio retrostante.

Nell'ambito della definizione degli aspetti realizzativi di tale strategia, il Piano Regolatore



Portuale rappresenta senz'altro lo strumento principale.

Come già accennato in precedenza, l'Autorità Portuale ha elaborato le Linee Guida propedeutiche alla stesura del Piano Regolatore in misura coerente con il presente documento.

IL SEGRETARIO GENERALE

(Dott. Carmelo Maccarone)

IL PRESIDENTE

(Dott.Ing. Giovanni Grimaldi)



Port Required
Capacità di accesso

Interventi	Importo totale	Articolazione annua		
		Anno 2007	Anno 2008	Anno 2009
1- Adeguamento dell'imboccatura portuale con variazione del molo sud e della radice del molo nord	35,50	10,00	25,50	-
2- Escavo del bacino di evoluzione sud	5,00	-	5,00	-
3- Approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale e del bacino di espansione, nonché adeguamento strutturale e realizzazione della terza via di corsa nei tratti A, B e C delle banchine di levante	34,00	30,00	4,00	-
4- Approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale e del bacino di espansione, nonché adeguamento strutturale e realizzazione della terza via di corsa nel tratto D della banchina di levante	25,00	-	5,00	20,00
5- Stabilizzazione dei fondali del canale portuale	10,00	-	5,00	5,00
6- Ampliamento darsena servizi nell'area a ridosso dell'imboccatura sud	15,00	-	5,00	10,00

Port Required
Capacità di banchina

Interventi	Importo totale	Articolazione annua		
		Anno 2007	Anno 2008	Anno 2009
7- Realizzazione di nuovi tratti di banchina nell'area a sud del bacino di espansione	95,00	10,00	30,00	55,00
8- Adeguamento del tratto di banchina nord esistente ai nuovi tratti di banchina nord in fase di esecuzione e relativo approfondimento dei fondali	4,50	-	4,50	-
9- Realizzazione della banchina di ponente dedicata alla cantieristica navale	10,00	-	5,00	5,00

Port Required
Capacità di piazzale

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2007	Anno 2008	Anno 2009
10- Piazzali retrostanti nuovi tratti di banchina nell'area a sud del bacino di espansione	20,00	-	10,00	10,00
11- Riqualificazione del piazzale ferroviario MCT a seguito della delocalizzazione del terminal ferroviario	2,50	-	2,50	-
12- Completamento dell'infrastrutturazione delle aree portuali (reti elettriche telefoniche, idriche, trasmissione dati etc.)	3,00	-	3,00	-