



Autorità di Sistema Portuale
dei Mari Tirreno Meridionale
e Ionio



2026

2028

PIANO OPERATIVO TRIENNALE



Giugno 2026

Sommario

1. Premessa.....	3
1.1. I Porti dell'AdSP dei mari Tirreno meridionale e Ionio.....	3
1.2. L'AdSP MTMI nei Programmi europei Reti TEN-T	4
1.3. L'AdSP MTMI nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica	7
2. Organizzazione.....	9
3. Scenario macroeconomico di riferimento	12
4. I traffici del sistema portuale dei mari tirreno meridionale e ionio.....	15
4.1. Traffico contenitori.....	15
4.2. Il settore automotive.....	19
4.3. Traffico ferroviario.....	19
4.4. I traffici degli altri scali del sistema portuale	21
4.5. Traffico crocieristico.....	23
5. La Pianificazione dell'ADSP	25
5.1. Porto di Gioia Tauro.....	27
5.2. Porto di Crotona	30
5.3. Porto di Corigliano Calabro.....	32
5.4. Porto di Vibo Valentia	33
5.5. Porto di Taureana di Palmi	35
6. Focus su Interventi Infrastrutturali	37
6.1. Porto di Gioia Tauro.....	40
6.2. Porto di Crotona	44
6.3. Porto di Corigliano Calabro.....	47
6.4. Porto di Vibo Valentia	51
6.5. Porto di Taureana di Palmi	55
7. Politica ambientale.....	57
8. Lavoro portuale.....	62
9. Logistica e ZES.....	67
9.1. Nodo Logistico - GIOIA TAURO.....	67
9.1.1. Il Porto di Gioia Tauro nel contesto del mediterraneo	68
9.1.2. Impatto delle crisi geopolitiche sulle rotte marittime e ruolo strategico del Porto di Gioia Tauro	69
9.1.3. Porto di Gioia Tauro, contesto insediativo e infrastrutturale.....	72
9.1.4. Segmento logistico di destinazione sud e centro Europa	74
9.2. La ZES.....	78
9.2.1. Semplificazioni amministrative.....	79
9.2.2. Incentivi governativi e opportunità regionali per la Calabria	80
10. Innovazione e Digitalizzazione.....	81
11. Anticorruzione e trasparenza – Antiriciclaggio.....	85
11.1. Anticorruzione e trasparenza.....	85
11.2. Antiriciclaggio.....	87

Indice delle figure

Figura 1 – I Porti della AdSP - MTMI.....	3
Figura 2 – Rete TEN-T – corridoio Scandinavo Mediterraneo (Helsinki–La Valletta).....	5
Figura 3 - Porto di Gioia Tauro. Piano Regolatore Territoriale Consortile approvato nel 1997.....	28
Figura 4 - Porto di Gioia Tauro. Piano Regolatore vigente.....	29
Figura 5 - Ultima variante al Piano Regolatore portuale di Crotona.....	30
Figura 6 - ATF anno 2022.....	31
Figura 7 - Piano regolatore del porto di Sibari del 1971.....	32
Figura 8 - Piano Regolatore vigente Porto di Corigliano Calabro.....	33
Figura 9 - Porto di Vibo Valentia. Piano regolatore portuale vigente del 1982.....	34
Figura 10 - Zonizzazione Decreto n. 12/2014 C.P.....	35
Figura 11 - Porto di Taureana Palmi. Piano regolatore portuale vigente.....	36
Figura 12 - La Pianificazione, Programmazione e Pianificazione.....	39
Figura 13 - Impronta di Carbonio ASPs.....	59
Figura 14 - Offerta infrastrutturale della portualità italiana.....	67
Figura 15 - Scheda di maritime economy 2023.....	69
Figura 16.....	70
Figura 17.....	71
Figura 18.....	72
Figura 19 - Centralità hub di smistamento.....	73
Figura 20 - Linea ferroviaria costiera tirrenica Battipaglia–Reggio Calabria.....	74
Figura 21 - Terminal intermodale lato mare.....	75
Figura 22 - Rete TEN-T Corridoi Ferroviari.....	76
Figura 23 - Catena logistica.....	76
Figura 24 - Le aree landlocked della regione Alpina come spazio di contendibilità tra i porti del nord e sud Europa.....	77
Figura 25.....	82

1. Premessa

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

A seguito dei decreti sopra richiamati, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha assunto la denominazione di "Autorità di sistema portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio" con competenze sui porti di Gioia Tauro, Crotona (porto vecchio e nuovo), Corigliano Calabro, Taureana di Palmi e Vibo Valentia.

1.1. I Porti dell'AdSP dei mari Tirreno meridionale e Ionio



Figura 1 – I Porti della AdSP - MTMI

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio gestisce quasi tutti i porti calabresi a vocazione commerciale e industriale. In questo contesto, la risorsa mare riveste un ruolo centrale: per il porto di Gioia Tauro costituisce un fattore strategico già consolidato, mentre per i porti minori rappresenta una leva da rafforzare nell'ambito delle politiche economiche e commerciali euro-mediterranee.

I porti minori del sistema calabrese, oggi non pienamente integrati nel sistema della risorsa mare saranno chiamati a contribuire alla crescita e alla coesione del Mezzogiorno, nonché alla sostenibilità, all'innovazione e al supporto dell'intero apparato produttivo nazionale. Consapevole di questo ruolo, l'AdSP intende adottare una visione organica e di lungo periodo, orientata al superamento della storica disomogeneità infrastrutturale del Paese, attraverso il rafforzamento dell'integrazione modale e della sostenibilità ambientale.

In tale prospettiva, particolare rilievo è attribuito anche alla valorizzazione delle aree retroportuali e al loro collegamento con i principali assi stradali e ferroviari, così da rendere più efficiente il flusso delle merci e più competitive le piattaforme logistiche regionali.

La strategia da perseguire mira ad avviare, all'interno del sistema marittimo e portuale calabrese, un processo virtuoso di sviluppo e innovazione, fondato sulle dotazioni tecniche già disponibili e orientato a una progressiva qualificazione del sistema:

- valorizzando i punti di forza di ciascun porto;
- promuovendo la specializzazione funzionale degli scali;
- differenziando l'offerta portuale, evitando sovrapposizioni e forme di concorrenza improduttiva;
- costruendo una filiera organica e integrata, nella quale ogni porto possa svolgere un ruolo riconoscibile e strategico.

1.2. L'AdSP MTMI nei Programmi europei Reti TEN-T

La rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) costituisce il principale quadro di pianificazione infrastrutturale dell'Unione europea per assicurare continuità territoriale, interoperabilità e competitività ai flussi di mobilità e di logistica. Il relativo assetto normativo è oggi definito dal **Regolamento (UE) 2024/1679**, che ha modificato il regolamento (UE) 2021/1153, aggiornato il regolamento (UE) n. 913/2010 e abrogato il precedente regolamento (UE) n. 1315/2013. In coerenza con il Green Deal europeo e con la strategia per una mobilità sostenibile e intelligente, il nuovo quadro rafforza il ruolo della TEN-T quale infrastruttura portante del mercato unico, con particolare attenzione all'integrazione dei nodi portuali, ferroviari, stradali e logistici rilevanti per il trasporto delle merci.

Il regolamento vigente supera la precedente articolazione binaria e configura la rete secondo **tre livelli funzionalmente integrati**: la **Core Network**, da completare entro il 2030, che comprende i collegamenti e i nodi di maggiore rilevanza strategica; la **Extended Core Network**, da completare entro il 2040, introdotta per anticipare il completamento delle tratte prioritarie e dei grandi progetti, soprattutto transfrontalieri; e la **Comprehensive Network**, da completare entro il 2050, che assicura copertura territoriale, accessibilità diffusa e connessione capillare alla rete principale. La nuova disciplina unifica inoltre i corridoi della rete centrale e i corridoi ferroviari merci nei **corridoi di trasporto europei**, rafforzando la programmazione integrata dei flussi logistici e la continuità delle catene di approvvigionamento.

Dal punto di vista del **trasporto delle merci**, la rete TEN-T assume una funzione decisiva perché non si limita a connettere infrastrutture, ma organizza un sistema logistico multimodale fondato sull'integrazione tra porti marittimi, terminal ferroviari, rete stradale, piattaforme retroportuali e nodi urbani. In tale prospettiva, i porti della rete sono chiamati a operare come **gateways logistici** dell'economia europea, in grado di assicurare l'instradamento efficiente dei traffici containerizzati, ro-ro e convenzionali verso l'entroterra mediante collegamenti ferroviari e stradali adeguati, riducendo congestione, tempi di attraversamento e costi di trasporto.

Per il sistema delle merci, il nuovo quadro normativo valorizza in particolare: la capacità dei terminali di supportare catene logistiche più resilienti; il rafforzamento dell'intermodalità porto-ferrovia-strada; l'eliminazione dei colli di bottiglia infrastrutturali; la digitalizzazione e l'automazione dei processi; nonché l'incremento della sostenibilità ambientale attraverso il riequilibrio modale verso soluzioni a minore impatto emissivo. In ambito nazionale, tale impostazione si raccorda con la **legge n. 84/1994**, come riorganizzata dal **d.lgs. n. 169/2016**, e con il **Piano Strategico Nazionale della Portualità e della**

Logistica, che riconoscono alle Autorità di Sistema Portuale un ruolo centrale nella promozione dell'intermodalità, nell'efficienza dell'intero ciclo delle merci e nella connessione tra scali portuali, retroporti e reti transeuropee.

Il porto di Gioia Tauro, incluso nella **Core Network TEN-T** dell'Unione europea, è un nodo portuale di rilevanza strategica per i traffici internazionali e per la connessione con i principali corridoi europei.

Lo scalo è parte integrante del **Corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo (Helsinki–La Valletta)**, uno dei principali assi logistici dell'Unione. In questo contesto, Gioia Tauro rappresenta il **principale punto di accesso marittimo nel Mezzogiorno continentale** per la rete ferroviaria europea, con connessioni dirette verso i nodi logistici del Centro-Nord Italia.



Figura 2 – Rete TEN-T – corridoio Scandinavo Mediterraneo (Helsinki–La Valletta)

Un elemento centrale dell'inquadramento TEN-T è il completamento dell'ultimo miglio ferroviario, ufficializzato con il trasferimento della gestione a RFI e la piena integrazione del porto nella rete ferroviaria nazionale ed europea.

Il porto è uno dei principali **hub portuali del Mediterraneo** per traffici containerizzati, con una funzione storicamente orientata al **transhipment internazionale**. La sua collocazione geografica, lungo la direttrice **Suez–Gibilterra**, ne fa un nodo chiave per i flussi Est-Ovest e Nord-Sud del commercio marittimo globale.

Il gateway ferroviario interno, conforme agli standard europei (treni da 750 m) delle reti TEN-T, consente l'attivazione di collegamenti regolari con interporti e piattaforme logistiche del Paese, rafforzando il ruolo di Gioia Tauro come **nodo intermodale core**.

L'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio assume, attraverso il porto di Gioia Tauro, un ruolo di **cerniera strategica** tra Mediterraneo, rete europea dei trasporti e sistema logistico nazionale. La governance di sistema consente di valorizzare Gioia Tauro come **nodo core europeo** e, allo stesso tempo, come **motore di sviluppo logistico per il Mezzogiorno**, in coerenza con le politiche europee e con il PSNPL.

Tale qualificazione comporta priorità di intervento infrastrutturale e accesso privilegiato agli strumenti di finanziamento europei.

Per i porti della rete core la programmazione europea ha previsto delle linee programmatiche a partire dalla revisione della rete dei Corridoi europei TEN-T che hanno portato alla definizione degli obiettivi, delle riforme e degli investimenti infrastrutturali e del sistema della mobilità. Pertanto, sono stati individuati le priorità come già definite nel Regolamento TEN-T e le priorità complessive stabilite nella Strategia dei Porti dell'EU. Sono stati quindi individuati i 4 pilastri per i porti dell'EU:

Pilastro n. 1 – Sostenibilità;

Pilastro n. 2 – Digitalizzazione;

Pilastro n. 3 – Connettività;

Pilastro n. 4 – Resilienza.

Su questi pilastri l'Europa ha definito i principali finanziamenti che coprono un orizzonte temporale per la rete TEN-T che va fino al 2030. Il porto di Gioia Tauro, incluso nella **Core Network TEN-T** dell'Unione europea, in quanto nodo portuale di rilevanza strategica per i traffici internazionali e per la connessione con i principali corridoi europei potrà avere accesso privilegiato agli strumenti di finanziamento europei con priorità sugli interventi infrastrutturali ricadenti nei quattro pilastri prima richiamati.

In tale contesto, l'ADSP- MTMI ha completato il sistema di interventi di “ultimo” miglio, ricadenti nel sedime portuale, come la realizzazione del nuovo terminal intermodale Nave-Ferro e Gomma-Ferro e la viabilità retroportuale di ultimo miglio che consentono di sviluppare servizi intermodali rapidi, economici e affidabili. Con tali interventi il porto di Gioia Tauro, già a far data del 2020, ha completato le opere di competenza programmate nella **Core Network TEN-T** dell'Unione europea e si affaccia oggi ad un nuovo sviluppo infrastrutturale e programmatico volto a dare piena attuazione al proprio ruolo di hub logistico e intermodale, punto di riferimento dell'intero sistema logistico-portuale nazionale ed europeo.

I porti minori dell'AdSP, invece, non sono stati inclusi nella rete **Comprehensive TEN-T**, diversamente da quanto avvenuto per altri scali minori italiani. Tale esclusione rappresenta un elemento di criticità sotto il profilo dello sviluppo logistico complessivo del sistema portuale calabrese.

In questa prospettiva, appare necessario promuovere tutte le iniziative utili affinché anche i porti dell'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio possano essere ricompresi nella rete capillare della **Comprehensive TEN-T**, finalizzata a migliorare l'accessibilità dei porti e degli aeroporti minori e a rafforzarne il collegamento con la rete multimodale europea.

Sarà pertanto necessario attivare un'interlocuzione formale con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, quale amministrazione nazionale competente nei rapporti con la Commissione europea in materia TEN-T, al fine di promuovere l'inserimento nel quadro delle priorità nazionali e nelle future interlocuzioni con la Direzione generale MOVE della Commissione per l'ammissione nella rete **Comprehensive TEN-T** i porti calabresi della ADSP MTMI.

Pertanto, sarà necessario sviluppare progetti maturi di connessione di ultimo miglio delle aree retroportuali, dei terminal intermodali e dei sistemi digitali a supporto del ciclo delle merci, in modo da dimostrare la concreta capacità dei porti di integrarsi nella rete europea e di beneficiare degli strumenti di finanziamento dell'Unione, inclusi i programmi CEF.

1.3. L'AdSP MTMI nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica

Il **Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL)**, adottato in attuazione dell'art. 29 del decreto-legge n. 133/2014, convertito dalla legge n. 164/2014, costituisce il quadro di indirizzo strategico attraverso cui lo Stato ha definito una visione unitaria del sistema portuale e logistico nazionale, finalizzata al rafforzamento della competitività dei traffici, alla promozione dell'intermodalità nel trasporto delle merci, al miglioramento dell'accessibilità infrastrutturale e alla riforma della governance portuale. In tale impostazione, il PSNPL assume il "Sistema Mare" come leva di crescita economica, coesione territoriale e proiezione euro-mediterranea del Paese, ponendo al centro il rapporto tra porti, logistica, connessioni terrestri e catene del valore.

In questo quadro, il porto di **Gioia Tauro** è riconosciuto come hub portuale di rilievo nazionale e internazionale, con una funzione prioritaria nei traffici containerizzati e nelle reti logistiche euro-mediterranee. Il Piano individua lo scalo quale infrastruttura strategica per il riequilibrio territoriale del sistema portuale italiano e per il rafforzamento del Mezzogiorno quale piattaforma logistica avanzata di accesso ai mercati globali. Tale riconoscimento si riflette direttamente sul ruolo dell'**Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio**, chiamata a tradurre gli indirizzi del Piano in una strategia operativa di sviluppo integrato dell'intero sistema portuale calabrese.

Tra le molteplici linee di azione previste dal PSNPL è possibile individuarne tre fondamentali.

La prima riguarda gli interventi a livello infrastrutturale, che dovranno essere programmati tenendo conto di alcuni principi fondamentali come:

- sostenibilità ambientale, economica e sociale;
- potenziamento dell'intermodalità, attraverso la messa in comune di connessioni infrastrutturali tra terra, ferro, aria e acqua;
- promozione dell'interconnettività, mediante interventi volti a realizzare collegamenti di "ultimo miglio" tra i corridoi TEN-T e i nodi core, nonché verso i Paesi della sponda Sud;
- integrazione del *network* dei trasporti con le reti delle telecomunicazioni e dell'energia, anche attraverso interventi promossi da partenariati pubblico-privati;

La seconda linea di azione fondamentale prevista dal PSNPL è la sburocrazizzazione della catena logistica. Affinché i porti italiani possano raggiungere l'efficienza dei principali porti internazionali di altri Paesi membri.

La terza linea stabilisce la necessità di anticipare le tendenze del mercato internazionale affiancando con maggior decisione e intraprendenza le imprese italiane e garantendo loro corridoi logistici integrati ed efficienti sui quali poter gestire i traffici con i Paesi interessati a investire nel settore.

Le principali direttrici di sviluppo del PSNPL riguardano:

- il **rafforzamento dell'intermodalità ferroviaria**;
- il superamento del modello esclusivo di *transshipment* verso una maggiore **logistica a valore aggiunto**;

- l'integrazione porto–retroporto–zona industriale;
- la sostenibilità ambientale (elettrificazione delle banchine, efficientamento energetico).

L'AdSP pertanto sta puntando:

- a consolidare la funzione di Gioia Tauro come *gateway* logistico e ferroviario del Mezzogiorno, il rafforzamento dei collegamenti tra porto, retroporto e rete nazionale, nonché la valorizzazione dei porti minori in chiave complementare e di specializzazione funzionale;
- ad avviare modelli di *governance* più coordinati, procedure più snelle, interoperabilità tra soggetti istituzionali e operatori, nonché una maggiore integrazione tra funzioni portuali, doganali, ferroviarie e logistiche, al fine di accrescere l'attrattività complessiva dello scalo e del sistema regionale.

Per l'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio ciò significa rafforzare la proiezione di Gioia Tauro nei traffici internazionali, sviluppare servizi logistici a maggior valore aggiunto, sostenere l'integrazione tra porto e territorio e promuovere la funzione del sistema portuale calabrese come nodo strategico di connessione tra Mediterraneo, reti TEN-T e filiere produttive regionali e nazionali.

Per rafforzare il ruolo dei porti della AdSP -MTMI le azioni intraprese dall'Ente negli anni sono state incentrate coerentemente **alla programmazione europea (TEN-T) e nazionale (PSNPL)**.

Gli interventi realizzati e in corso di realizzazione trattati nel capitolo **“Il Piano Operativo Triennale 2026/2028”** su accessibilità ferroviaria e stradale, sulla digitalizzazione e sull'*energy transition* rispondono simultaneamente:

- agli obiettivi TEN-T di continuità dei corridoi core e riduzione dei colli di bottiglia;
- alle strategie PSNPL di rafforzamento dei porti hub, intermodalità e competitività del sistema logistico nazionale.

L'AdSP, quale soggetto istituzionale chiamato a rendere operativi, nel contesto calabrese e nel porto di Gioia Tauro, gli obiettivi nazionali di competitività logistica, intermodalità, semplificazione e integrazione territoriale delineati dal Piano, ha incentrato la sua programmazione per rafforzare, attraverso il porto di Gioia Tauro, un ruolo di cerniera strategica tra Mediterraneo, rete europea dei trasporti e sistema logistico nazionale.

La governance di sistema consente di valorizzare Gioia Tauro come nodo core europeo e, allo stesso tempo, come motore di sviluppo logistico per il Mezzogiorno, in coerenza con le politiche europee e con il PSNPL.

2. Organizzazione

Il presente Piano Operativo Triennale (POT), redatto ai sensi dell'art. 9, comma 5, lett. b) cpv. della L. 84/94 e s.m.i., rappresenta il primo POT predisposto a valle della nomina del nuovo Presidente dell'Ente e dell'insediamento del nuovo Comitato di Gestione.

A seguito di un periodo di Commissariamento iniziato in data 30 luglio 2025, con decreto n. 287 del 12.11.2025 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha infatti nominato l'Avv. Paolo Piacenza Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio il quale, a sua volta, con decreto n. 11/2026 del 05.02.2026 e successivo decreto n. 46/2026 del 20.04.2026 ha provveduto alla nomina e costituzione del nuovo Comitato di Gestione dell'AdSP.

Nel nuovo mandato amministrativo, iniziato da pochi mesi, l'Ente si trova ad affrontare numerose tematiche di organizzazione finalizzate alla realizzazione dei programmi esposti nel presente Piano, che vanno dall'ampliamento dell'effettiva dotazione organica all'aggiornamento del funzionigramma, per il quale sono state avviate interlocuzioni con i Dirigenti, finalizzate a condividere esigenze di modifica, ciò anche in funzioni delle nuove sfide che l'Ente si troverà ad affrontare nonché degli effettivi carichi di lavoro.

La dotazione organica dell'Autorità di Sistema Portuale è, infatti, di n. 80 persone ed è stata deliberata dal Comitato di Gestione, con parere favorevole del Collegio dei Revisori, e approvata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 05.06.2024. Al momento della sua approvazione risultavano presenti in servizio n. 43 persone mentre, ad oggi, ne risultano in servizio n. 46, ancora ben al di sotto del numero complessivo previsto.

Al riguardo, occorre rilevare che già nel corso del 2025 si è intervenuti sulla struttura organizzativa dell'Ente attraverso politiche di valorizzazione delle professionalità esistenti e di rafforzamento dell'organico con l'assunzione a tempo indeterminato di alcune figure professionali, tramite scorrimento di graduatoria, raggiungendo, pertanto, un rafforzamento sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo. Lo stesso Piano Triennale dei Fabbisogni 2026-2028, adottato con il Piano Integrato di Attività e Organizzazione approvato con decreto n con Decreto N° 6 del 30/1/2026, conferma tuttavia la necessità di incrementare ulteriormente e celermente la struttura dell'Ente.

Lo sforzo dell'Ente sarà quindi volto a superare lo storico sottodimensionamento del personale in servizio rispetto alla dotazione organica approvata mantenendo l'obiettivo di adeguamento della composizione del personale in servizio alle professionalità richieste dalle nuove funzioni dell'AdSP, oltre al necessario ricambio generazionale.

Grafico 1 – Copertura effettiva dell'organico rispetto alla dotazione approvata

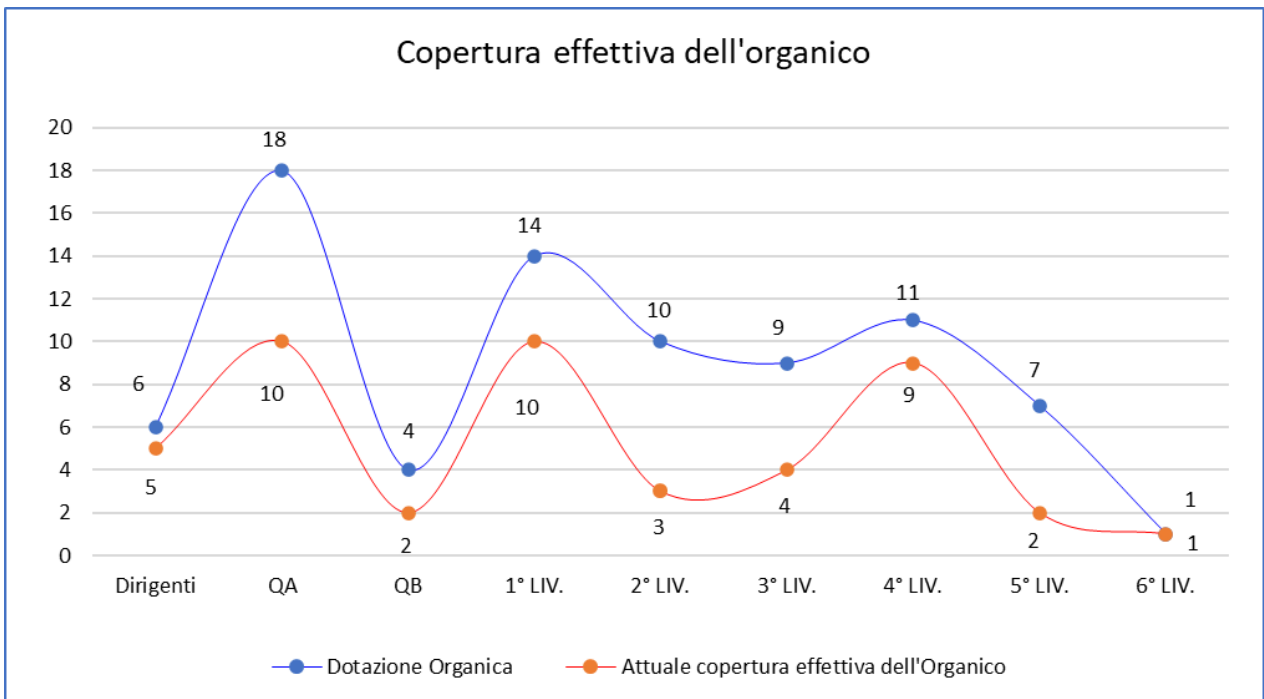


Grafico 2 – Fascia di sesso ed età dei dipendenti AdSP in servizio al 31.12.2025

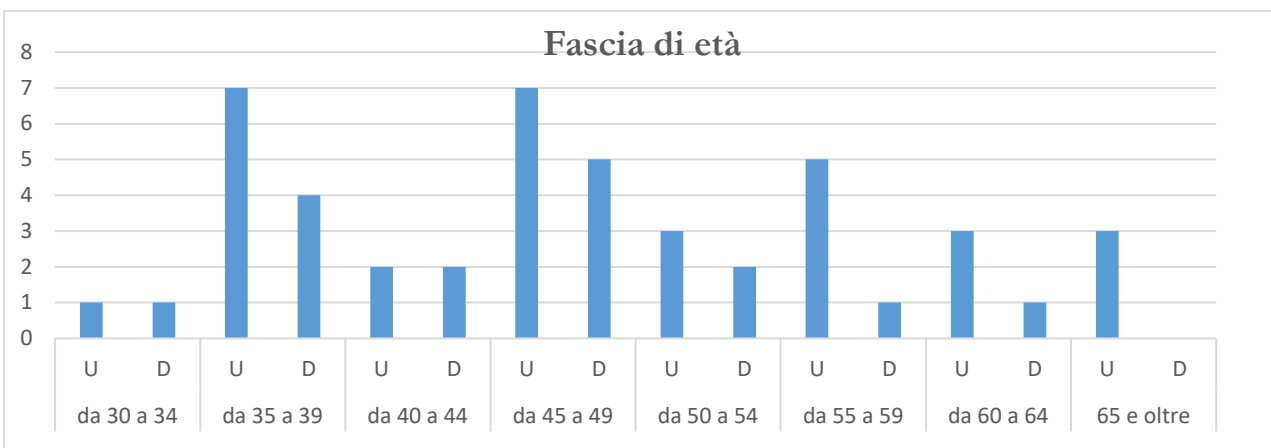
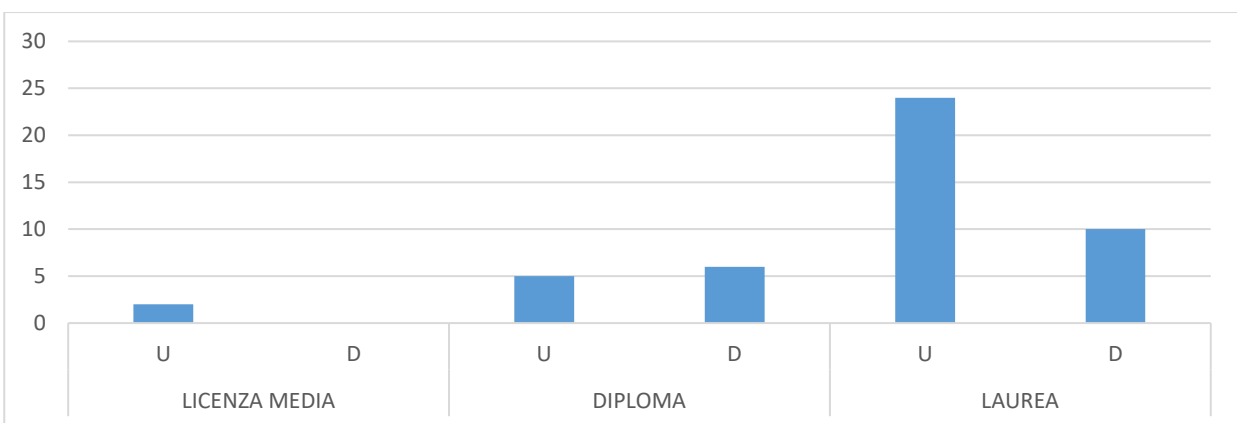


Grafico 3 – Titoli di Studio dipendenti AdSP in servizio al 31.12.2025



Il Piano Triennale dei Fabbisogni 2026-2028, adottato con il Piano Integrato di Attività e Organizzazione approvato con Decreto N° 6 del 30/1/2026 - e che dovrà essere aggiornato a valle dell'adozione del nuovo funzionigramma - interviene ulteriormente alla definizione degli equilibri raggiunti e quale correttivo delle situazioni di criticità ancora concentrate in alcuni Settori dell'Ente. Pertanto, il piano di reclutamento previsto mira anzitutto a perfezionare e completare gli inserimenti tenendo in considerazione il previsto *turn over* e arrivando al completamento della dotazione organica approvata, dando priorità nella programmazione attuata alle posizioni scoperte nelle aree di maggiore sofferenza.

Al contempo, per raggiungere gli obiettivi del POT 2026/2028, dovranno essere adottate le misure organizzative atte a superare alcune criticità funzionali e, come detto, ad una attuazione dell'attuale dotazione organica. Infatti, da un punto di vista organizzativo e gestionale, il prossimo triennio dovrà essere caratterizzato da alcuni fondamentali pilastri tra i quali:

- la revisione del funzionigramma – con lo scopo di rivedere gli assetti funzionali di alcune Strutture per renderle più aderenti alle necessità nel frattempo maturate e per poter affrontare le nuove sfide che caratterizzano la portualità e i compiti dell'Ente;
- necessità del rafforzamento di alcune Strutture già gravate da pesanti carichi di lavoro e coinvolte nei progetti e nei compiti affidati all'Ente, sia per la realizzazione delle nuove opere, sia per la gestione delle partite pianificatorie, sia per la gestione delle sedi distaccate, sia per lo sviluppo dei programmi di digitalizzazione e ICT delle attività sia interne sia a rilevanza esterna dell'AdSP, sia per governare il rilancio del sistema portuale;
- il Piano Triennale dei Fabbisogni 2026/2028 – il cui aggiornamento si rende necessario a valle dell'adozione del nuovo assetto funzionale e dell'approvazione del POT e che terrà conto degli obiettivi di breve periodo e di medio periodo ivi contenuti nonché delle esigenze di reclutamento da verificare con il management dell'Ente;
- il reclutamento – dovrà assicurare non solo il *turn over*, ma soprattutto il rafforzamento delle Strutture attualmente in sofferenza, con una particolare attenzione all'adeguamento qualitativo, ma anche quantitativo dell'organico;
- valorizzazione delle risorse umane dell'AdSP attraverso promozione di percorsi di progressione, di crescita e formativi.

3. Scenario macroeconomico di riferimento

Il presente Piano Operativo Triennale si colloca in una fase storica caratterizzata da profondi mutamenti degli equilibri geopolitici, economici e logistici internazionali. Negli ultimi anni il sistema marittimo globale è stato interessato da una successione di crisi che hanno inciso in maniera significativa sulla stabilità delle catene di approvvigionamento, sulla configurazione delle rotte commerciali e sulla competitività dei porti mediterranei.

Dopo gli effetti generati dalla pandemia da Covid-19, il quadro internazionale è stato ulteriormente aggravato dal conflitto russo-ucraino, dalle tensioni nel Mar Nero, dalla crisi del Mar Rosso e dalle crescenti instabilità nell'area mediorientale che hanno raggiunto il loro apice nel marzo del 2026 con la guerra in atto tra gli Usa e Israele da un lato e lo Stato dell'Iran dall'altro.

Tali fenomeni hanno prodotto un aumento dell'incertezza nei traffici marittimi internazionali, imponendo agli operatori logistici e portuali un rapido adattamento strategico.

Secondo il rapporto *Review of Maritime Transport 2024* dell'UNCTAD, il commercio marittimo mondiale aveva già registrato negli anni precedenti al 2025 una crescita media del 2,4%, recuperando la contrazione dell'anno 2022, tuttavia, tale ripresa rimane fragile a causa delle tensioni geopolitiche e climatiche che interessano i principali *chokepoints* marittimi globali.

Particolare rilevanza assume la crisi del Mar Rosso, che ha inciso profondamente sulle direttrici commerciali Europa-Asia. Gli attacchi alle navi commerciali nell'area hanno determinato una drastica riduzione dei transiti attraverso il Canale di Suez, con conseguente deviazione delle rotte verso il Capo di Buona Speranza. L'UNCTAD evidenzia come tali deviazioni abbiano comportato un incremento delle distanze percorse, un aumento della domanda mondiale di tonnellate-miglio e una crescita significativa dei costi operativi legati a carburanti, assicurazioni, noli e gestione degli equipaggi.

La crisi dello Stretto di Hormuz, conseguente al conflitto armato tutt'ora in essere in quell'area, ha inciso in maniera significativa anche sul traffico containerizzato internazionale, pur con effetti differenti rispetto a quelli registrati durante la pandemia o la crisi del Mar Rosso.

Secondo le analisi presentate alla conferenza internazionale TPM26 da Lars Jensen (Vespucci Maritime), il conflitto nel Golfo Persico ha interessato direttamente circa **2 milioni di TEU** già prenotati o in transito verso i porti del Golfo entro i successivi 90 giorni.

Dal punto di vista operativo, le principali compagnie containeristiche mondiali — tra cui MSC, Maersk, CMA CGM e Hapag-Lloyd — hanno sospeso o limitato i transiti nello Stretto di Hormuz e nelle aree collegate al Mar Rosso, provocando importanti effetti sul traffico container globale tra i quali:

- a) riduzione dei transiti marittimi: secondo dati Lloyd's, nelle prime due settimane della crisi i transiti complessivi nello Stretto sono diminuiti del **94%**, passando da 1.229 passaggi nello stesso periodo del 2025 a soli 77 nel 2026.
- b) congestione dei porti regionali: alcuni *hub* logistici alternativi hanno registrato livelli eccezionali di congestione. Ad esempio, il porto di Khor Fakkan ha raggiunto livelli prossimi al 100% di saturazione, mentre Karachi è passata dal 14% al 63% di congestione in meno di due settimane;
- c) aumento dei tempi di transito: le deviazioni e le limitazioni operative hanno comportato ritardi medi compresi tra 7 e 9 giorni sulle direttrici Asia-Europa e Asia-Mediterraneo;
- d) incremento dei costi container: le *surcharge* emergenziali applicate dai carrier hanno raggiunto valori fino a **2.000 dollari per TEU**, con forti incrementi dei noli sulle rotte asiatiche e mediterranee;

- e) contrazione della capacità disponibile: la necessità di evitare l'area del Golfo ha ridotto la disponibilità effettiva di stiva *container* a livello globale, aggravando gli squilibri già esistenti dopo la crisi del Mar Rosso.

Nel complesso, andando ad approfondire quanto sostenuto dagli analisti del settore, si può affermare che la crisi di Hormuz abbia avuto un impatto molto rilevante sui traffici containerizzati regionali e sulle catene logistiche euro-asiatiche, pur senza raggiungere la dimensione sistemica della crisi pandemica del 2020-2021. Tuttavia, la contemporanea instabilità di più *chokepoints* marittimi — Suez, Mar Rosso e Hormuz — ha accentuato la vulnerabilità strutturale del commercio marittimo globale e rafforzato la centralità strategica dei porti mediterranei di *transshipment* e delle piattaforme logistiche integrate.

Alla luce di quanto sopra, le ripercussioni economiche di tali dinamiche risultano particolarmente rilevanti per il Mediterraneo, storicamente centrale nei traffici containerizzati tra Asia ed Europa. La riduzione dei passaggi nel Canale di Suez ha inciso sulla regolarità delle linee marittime e sui tempi di consegna, producendo effetti diretti sui porti di *transshipment* e sulle reti logistiche europee. Contestualmente, la crisi del Canale di Panama, aggravata dagli eventi climatici estremi e dalla riduzione della disponibilità idrica, ha ulteriormente evidenziato la vulnerabilità dei grandi corridoi marittimi internazionali.

L'aumento delle percorrenze navali ha determinato un incremento dei consumi energetici e dei costi del bunkeraggio. Secondo stime riportate nel settore, la crisi del Mar Rosso e dello Stretto di Hormuz, avrebbero generato un incremento della domanda globale di carburante marittimo pari a circa 100.000 barili al giorno, quale conseguenza diretta delle rotte più lunghe percorse dalle flotte commerciali.

Parallelamente, il sistema logistico internazionale continua a confrontarsi con fenomeni inflattivi derivanti dall'aumento dei costi energetici, delle materie prime e dei servizi di trasporto. L'incremento dei noli marittimi registrato negli ultimi anni, soprattutto sulle tratte Asia-Europa e Asia-Africa, ha confermato la stretta correlazione tra instabilità geopolitica e crescita dei costi logistici globali.

In tale contesto, i porti assumono un ruolo sempre più strategico non solo come infrastrutture economiche, ma anche come nodi essenziali della sicurezza energetica, alimentare e industriale europea. La crescente attenzione dell'Unione Europea e degli organismi internazionali verso la resilienza delle supply chain, la diversificazione delle rotte commerciali e la sostenibilità ambientale sta orientando le politiche portuali verso modelli di maggiore integrazione logistica, digitalizzazione e transizione energetica.

Anche il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, attraverso il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, individua nel “Sistema Mare” uno degli asset fondamentali per la competitività nazionale, sottolineando la necessità di rafforzare l'efficienza infrastrutturale, l'intermodalità e la capacità dei porti italiani di intercettare i nuovi flussi commerciali globali.

Per il sistema portuale italiano e, in particolare, per l'area del Mezzogiorno e del Mediterraneo centrale, le trasformazioni in atto rappresentano al contempo elementi di criticità e opportunità. La riconfigurazione delle rotte globali, la ricerca di maggiore sicurezza nei traffici, l'esigenza di accorciare le filiere logistiche europee e la progressiva centralità del Mediterraneo allargato possono determinare nuove occasioni di sviluppo per i porti in grado di offrire elevati livelli di efficienza, connettività intermodale, sostenibilità ambientale e capacità di adattamento ai mutamenti del mercato.

Alla luce di tale scenario, il POT dell'AdSP MTMI si inserisce in una fase di profonda trasformazione del sistema marittimo internazionale, nella quale risulta prioritario rafforzare la resilienza infrastrutturale e

organizzativa dei porti del sistema, incrementarne la competitività nel contesto euro-mediterraneo e consolidarne il ruolo strategico all'interno delle reti TEN-T e delle nuove direttrici della logistica globale.

4. I traffici del sistema portuale dei mari tirreno meridionale e ionio

4.1. Traffico contenitori

Nonostante la complessità del contesto sopra descritto, e il permanere di forti elementi di instabilità geopolitica e logistica, il 2025 si è configurato come un anno complessivamente positivo per il trasporto containerizzato mondiale, dimostrando una significativa capacità di resilienza.

Secondo i dati elaborati da Container Trades Statistics (CTS), nel 2025 il traffico container globale ha raggiunto il livello record di circa **192,9 milioni di TEU**, con una crescita stimata compresa tra il **+3,5%** e il **+4,5%** rispetto al 2024.

L'Asia si è confermata il principale motore della crescita mondiale:

- il Far East ha registrato un incremento delle esportazioni pari al +8,2%;
- i traffici intra-asiatici hanno continuato a espandersi;
- le direttrici Asia-Europa hanno mantenuto elevati livelli di domanda.

Anche Europa, Africa e Medio Oriente hanno mostrato una crescita significativa delle importazioni containerizzate, mentre il Nord America ha registrato performance più deboli, influenzate dal rallentamento industriale e dall'incertezza commerciale statunitense.

Uno degli elementi più significativi del 2025 è stato, tuttavia, il cambiamento strutturale delle principali direttrici marittime mondiali. Le tensioni nel Mar Rosso e nel Golfo Persico hanno infatti costretto numerose compagnie di navigazione a evitare il Canale di Suez e le aree considerate maggiormente a rischio, privilegiando la circumnavigazione del Capo di Buona Speranza da ciò conseguendo un sensibile aumento delle distanze percorse dalle navi container sulle principali rotte Asia-Europa.

Tale fenomeno ha modificato l'equilibrio competitivo del sistema logistico globale incidendo, tra l'altro, sull'incremento delle tonnellate-miglio; aumento dei tempi medi di transito; maggiore impiego di capacità navale; crescita dei costi operativi e del bunkeraggio; congestione di alcuni hub logistici alternativi.

Nel 2025 è peraltro proseguita la crescita della flotta container globale, che ha superato i **33 milioni di TEU di capacità complessiva**, raggiungendo oltre 6.600 navi operative.

Il mercato ha continuato a essere caratterizzato da una forte concentrazione tra i principali carrier globali, una crescita delle Ultra Large Container Vessels (ULCV), un aumento delle dimensioni medie delle navi e dal consolidamento delle alleanze marittime. In tale contesto, MSC ha ulteriormente rafforzato la propria *leadership* mondiale superando i 7 milioni di TEU di capacità di flotta, mentre i primi dieci operatori globali hanno concentrato oltre l'85% della capacità container mondiale.

L'anno appena trascorso è stato inoltre caratterizzato da una forte volatilità dei noli marittimi. Le tensioni geopolitiche e le deviazioni delle rotte hanno mantenuto elevati i costi di trasporto sulle direttrici Asia-Europa e Transpacifiche, pur in presenza di una crescita dell'offerta di stiva derivante dall'entrata in servizio di nuove navi. Parallelamente sono aumentati i premi assicurativi e si sono registrati si sono registrati incrementi dei costi energetici.

Nel nuovo contesto geopolitico, il Mediterraneo ha rafforzato la propria centralità strategica nei traffici euro-asiatici. La necessità di garantire maggiore affidabilità logistica e la riconfigurazione delle supply chain internazionali hanno favorito i grandi hub di *transshipment* dotati di elevata capacità infrastrutturale, fondali profondi e connessioni intermodali efficienti.

Per il sistema portuale italiano e per il Mezzogiorno, il 2025 ha evidenziato opportunità significative derivanti:

- dalla crescente rilevanza delle rotte Sud-Nord;
- dal rafforzamento dei corridoi TEN-T;
- dalla ricerca europea di maggiore autonomia strategica;
- dalla necessità di piattaforme logistiche resilienti nel Mediterraneo centrale.

In tale quadro, i porti dell'AdSP MTMI — e in particolare Gioia Tauro — hanno beneficiato della riorganizzazione dei traffici internazionali, consolidando il proprio ruolo di hub strategici nel sistema containerizzato euro-mediterraneo.

Nel 2025 il porto di Gioia Tauro ha infatti raggiunto un nuovo record storico arrivando a movimentare **4.490.566 TEU**, registrando una crescita del **+14% rispetto al 2024**. Si tratta del miglior risultato mai raggiunto dallo scalo calabrese, il quale grazie a questo risultato ha consolidato:

- il primato nazionale nella movimentazione container;
- il ruolo di principale porto italiano di transhipment;
- una quota pari a circa il **35% della merce containerizzata internazionale movimentata dal sistema portuale italiano**.

Il raggiungimento della soglia record di circa 4,5 milioni di TEU evidenzia come la riconfigurazione delle rotte commerciali internazionali e la necessità di garantire maggiore affidabilità logistica stiano rafforzando il ruolo dei porti mediterranei maggiormente infrastrutturati e capaci di accogliere le grandi navi oceaniche. In tale contesto, Gioia Tauro si conferma uno degli asset strategici della portualità italiana ed europea, anche in funzione delle politiche di autonomia strategica dell'Unione Europea e dello sviluppo dei corridoi TEN-T.

Nell'ultimo quinquennio i volumi containerizzati sono passati da **3.146.533 TEUS** nel 2021 a **4.490.566 TEU** nel 2025, con un incremento complessivo di 1.344.033 TEU, pari a una crescita del **42,7%**. Il dato del 2025 assume particolare rilevanza se si considera che lo stesso è stato raggiunto nel contesto internazionale estremamente complesso sopra descritto. Nonostante tali criticità, il Porto di Gioia Tauro ha dimostrato la propria resilienza beneficiando di alcuni fattori competitivi strutturali unici a livello nazionale:

- posizione strategica sulla direttrice Suez-Gibilterra;
- capacità di accogliere Ultra Large Container Vessels;
- fondali fino a 18 metri;
- forte specializzazione nel transhipment internazionale;
- crescente integrazione ferroviaria e intermodale.

Grafico 4 – Traffico containerizzato Porto di Gioia Tauro



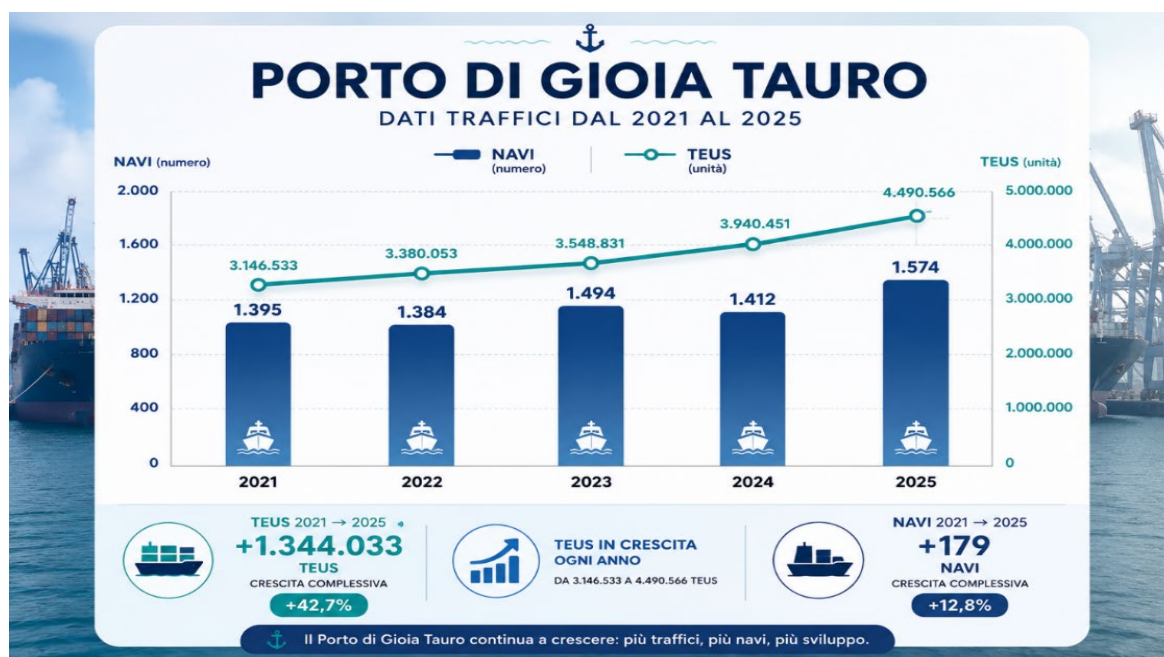
In tale contesto, anche le statistiche recentemente pubblicate da Assoportici certificano che nel 2025 i traffici di container (considerati indistintamente fra transhipment e gateway) sono cresciuti del 7,1% a livello nazionale, raggiungendo quasi 13 milioni di Teu, e Gioia Tauro con i suoi 4,5 milioni di teu movimentati ha fatto registrare il 35% della movimentazione nazionale.

Grafico 5 – L’impatto dei traffici del Porto di Gioia Tauro sui traffici contenitori nazionali



Stessa considerazione può essere evidenziata in merito all’evoluzione del numero delle navi, rispetto alla quale però va sottolineato un particolare: il traffico navale mostra un andamento più variabile rispetto ai TEU, ma comunque orientato alla crescita, in quanto segue l’andamento di mercato che vede le scelte armatoriale sempre più indirizzate al gigantismo navale, per cui si tende ad usare un minor numero di navi ma sempre più grandi. Le navi sono, quindi, **passate da 1.395 nel 2021 a 1.574 nel 2025, con un incremento complessivo di 179 unità, pari a +12,8%.**

Grafico 5 – Traffici Porto di Gioia Tauro 2021-2025



Nel quinquennio considerato, l'aumento dei TEU gestiti è corrisposto ad un aumento sostanzialmente corrispondente dei volumi delle merci movimentate che è passato da 39.044.306 tonnellate nel 2021 a 48.375.699 tonnellate nel 2025, registrando un incremento complessivo di 9.331.393 tonnellate, pari a una crescita del 23,9%.

Il Porto di Gioia Tauro, peraltro, ha riscontrato anche un generale aumento della movimentazione delle rinfuse liquide caricando 939.608 tonnellate d'acqua verso le isole Eolie, con una variazione percentuale sul traffico 2024 pari a +129,61%.

Grafico 6 – Merci movimentate (TONs) nel Porto di Gioia Tauro



L'evoluzione annuale mostra una dinamica di crescita non uniforme ma costantemente positiva. Il passaggio dal 2021 al 2022 evidenzia un incremento particolarmente rilevante, con oltre 3,1 milioni di tonnellate aggiuntive movimentate. La crescita dell'8,1% rappresenta uno dei risultati più importanti del

periodo analizzato e segnala un rafforzamento delle attività operative e commerciali dello scalo. Nel 2023 il traffico merci si mantiene sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente. L'aumento dello 0,3%, pur contenuto, conferma comunque il mantenimento dei livelli raggiunti nel 2022, consolidando la capacità del porto di sostenere elevati volumi di movimentazione.

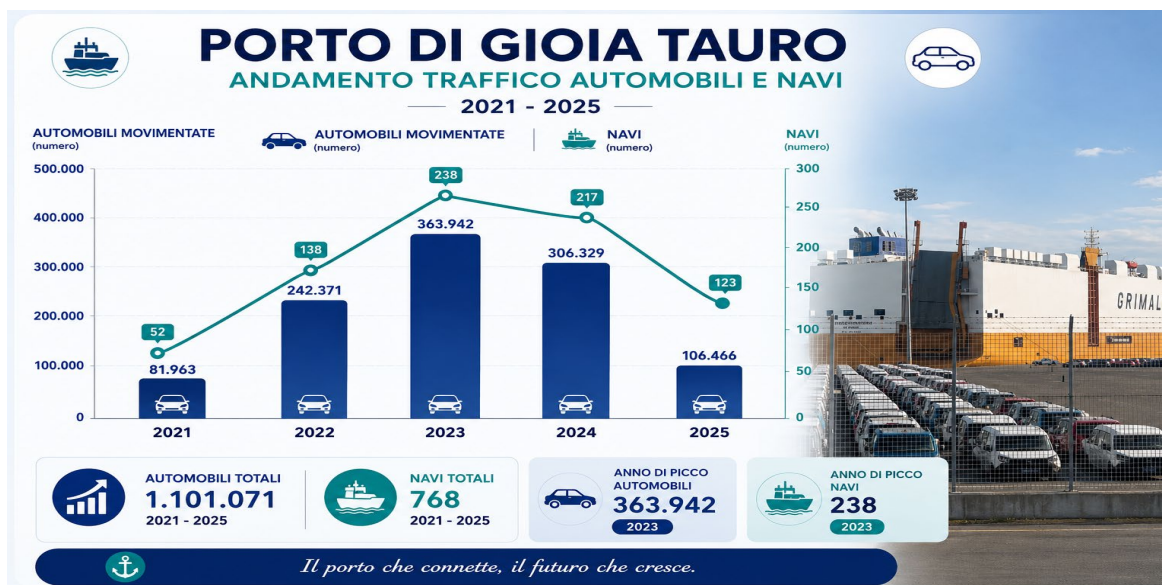
A partire dal 2024 il porto torna a registrare una crescita più sostenuta. Nel 2024 il traffico aumenta del 3,1%, mentre nel 2025 si osserva l'incremento più elevato dell'intero quinquennio: +4.728.529 tonnellate rispetto all'anno precedente, pari a una crescita del 10,8%. Il 2025 rappresenta pertanto l'anno record del periodo considerato, con oltre 48 milioni di tonnellate movimentate.

4.2. Il settore automotive

Nell'ambito del contesto sopra descritto, il settore automotive del porto di Gioia Tauro ha registrato, nel quinquennio 2021–2025, un andamento caratterizzato da una forte fase espansiva fino al 2023, seguita da una contrazione nei due anni successivi che prevede una ricrescita nel corso dell'anno corrente anche in virtù di nuovi traffici acquisiti dal terminalista. Tra il 2021 e il 2023, infatti, il traffico automotive ha registrato una crescita molto intensa, passando da 81.963 veicoli nel 2021 a 363.942 veicoli nel 2023, con un incremento di **+281.979 automobili e una crescita percentuale pari al 344% rispetto al 2021**. Dopo il picco del 2023 si osserva però una flessione con un decremento nel 2024 del traffico pari al **15,8%, ancora più marcato nel 2025 con un calo del 65,2% rispetto al 2024**.

Nel complesso, il quinquennio evidenzia una forte capacità di crescita del comparto automotive fino al 2023, seguita da una fase di ridimensionamento che appare strettamente collegata alle dinamiche del mercato internazionale dell'automotive e della logistica marittima. In questo percorso di crescita, si rileva l'accordo con **BYD (2026) e il terminalista Automar** che gestirà il traffico e la distribuzione dei veicoli BYD, rendendo Gioia Tauro un hub strategico per l'Italia del Centro-Sud.

Grafico 6 – Traffici automotive nel Porto di Gioia Tauro 2021-2025



4.3. Traffico ferroviario

Nel quinquennio 2021–2025 il porto di Gioia Tauro ha poi registrato una crescita estremamente significativa del traffico ferroviario, confermando il progressivo rafforzamento dell'intermodalità porto-ferrovia e il consolidamento del ruolo strategico dello scalo nei corridoi logistici nazionali ed europei.

L'incremento dei collegamenti ferroviari rappresenta uno degli elementi più rilevanti dell'evoluzione recente del porto, evidenziando la crescente integrazione tra trasporto marittimo e trasporto terrestre, con particolare riferimento alla rete ferroviaria nazionale. Elemento questo sul quale, anche al fine di garantire la centralità del Porto di Gioia Tauro quale hub logistico, occorrerà investire – sia da un punto di vista infrastrutturale sia commerciale e di governance – nel corso del periodo di riferimento del presente POT.

Nel periodo richiamato, il numero di coinvolgi movimentati è passato da 85 treni nel 2021 a 928 treni nel 2025, con una crescita complessiva in numeri assoluti pari a +843, corrispondente a una crescita percentuale del +991,8%.

Grafico 7 – Il traffico ferroviario nel Porto di Gioia Tauro 2021-2025



Nel 2022 il traffico ferroviario registra una crescita eccezionale, con un volume di treni superiore di oltre sette volte rispetto al 2021. Nel 2023 si osserva, invece, una riduzione del numero dei treni rispetto all'anno precedente; tuttavia, i volumi restano nettamente superiori ai livelli del 2021. A partire dal 2024 il traffico ferroviario torna a crescere in maniera significativa, raggiungendo nel 2025 il massimo storico del quinquennio con 928 treni movimentati. Il risultato conseguito nel 2025 rappresenta il valore più elevato dell'intero periodo, praticamente oltre dieci volte il traffico registrato nel 2021.

Si tratta di un andamento significativo che conferma il consolidamento del porto di Gioia Tauro quale hub logistico intermodale strategico del Mediterraneo, sempre più integrato nei principali corridoi commerciali europei. Il trend conferma, infatti, il crescente ruolo del trasporto ferroviario quale componente strategica della competitività del porto di Gioia Tauro, capace di migliorare l'efficienza della catena logistica, ridurre l'impatto ambientale del trasporto merci e rafforzare il posizionamento dello scalo nel sistema portuale del Mediterraneo.

Nel contesto sopra descritto occorre rilevare come la crescita dei TEU non rappresenta soltanto un incremento quantitativo dei volumi movimentati, ma riflette anche la forte espansione dell'intermodalità e il crescente ruolo della quota nazionale nel traffico di trasbordo.

Il traffico intermodale registra infatti una crescita costante e particolarmente sostenuta, con un incremento di circa il 67% tra il 2021 e il 2025, superiore alla crescita dei TEU complessivi. Si tratta di un dato strategico che evidenzia la progressiva trasformazione del porto di Gioia Tauro da semplice hub di

transshipment a piattaforma logistica integrata, capace di svolgere un ruolo centrale per il mercato italiano e, più in generale, per il Mezzogiorno.

Grafico 8 - Il traffico intermodale nel Porto di Gioia Tauro 2021-2025

Anno	🇮🇹 TEU Totali	🚚 Intermodale	🌐 Trasbordo	IT Quota ITA su T/S
2021	3.146.533	692.253	3.056.620	18%
2022	3.380.052	1.157.142	3.262.640	20%
2023	3.548.827	1.273.077	3.419.362	20%
2024	3.940.447	1.570.748	3.770.000	16%
2025	4.490.566	1.750.212	4.102.821	15%

I collegamenti con i principali nodi logistici nazionali – tra cui Verona (prodotti refrigerati), Nola, Bari, Bologna e Padova – confermano infatti la funzione del porto quale snodo intermodale strategico, in grado di integrare il trasporto marittimo con quello ferroviario e terrestre. Gioia Tauro si configura quindi non soltanto come punto di passaggio delle grandi rotte marittime internazionali, ma come vero e proprio gateway commerciale e logistico al servizio delle filiere produttive e distributive nazionali.

Parallelamente, la quota nazionale del trasbordo rappresenta un indicatore fondamentale per misurare quanto del traffico movimentato sia effettivamente collegato al mercato italiano. Sebbene negli ultimi anni tale quota abbia registrato una lieve contrazione, il dato va interpretato nel contesto della crescente centralità internazionale assunta dallo scalo nello scenario globale dei traffici marittimi. Il porto di Gioia Tauro è oggi collegato a oltre 130 porti nel mondo, di cui circa 60 nel Mediterraneo, con un elevato livello di connettività diretta verso i cinque continenti. La riduzione relativa della quota nazionale, pertanto, non ridimensiona il contributo del porto al sistema economico italiano, ma evidenzia piuttosto la forte espansione del traffico internazionale che gravita sullo scalo. Al tempo stesso, il dato nazionale continua a testimoniare il ruolo essenziale di Gioia Tauro nel supportare le attività di import/export del Paese e nel consentire ai porti italiani di destinazione finale di gestire in modo efficiente i propri traffici internazionali.

4.4. I traffici degli altri scali del sistema portuale

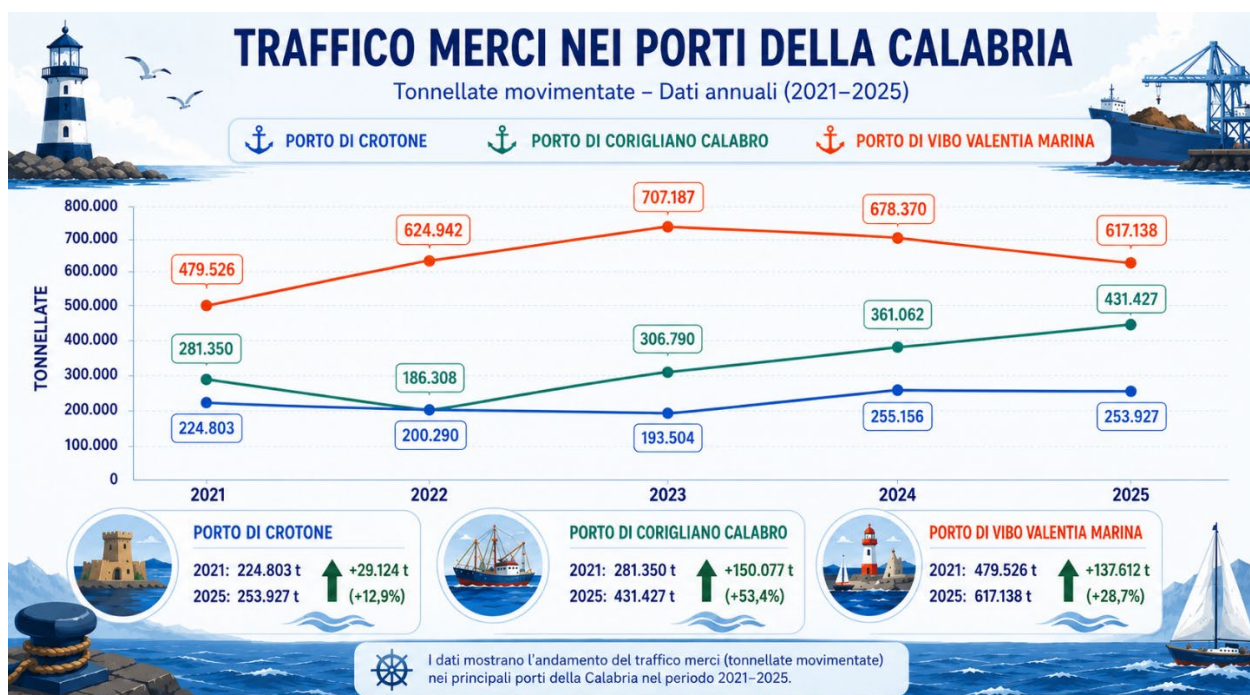
Nel complesso contesto sopra descritto, anche gli altri porti di competenza dell’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio hanno registrato una costante crescita, segno di una complessiva rilevanza del sistema portuale amministrato rispetto alle complessive dinamiche commerciali. Ogni porto, naturalmente, è caratterizzato da una peculiare vocazione e gli interventi previsti dal presente POT hanno lo scopo di valorizzare tale vocazione aumentando la relativa rilevanza commerciale agendo, tra l’altro:

- a) sulle opere di ultimo miglio, sia lato mare sia lato terra, necessarie a rendere maggiormente accessibile le varie infrastrutture portuali e retroportuali, a garantire la sicurezza delle operazioni portuali, ad ampliare il mercato servito e di riferimento nonché a rendere tali porti hub portuali pienamente sfruttabili;
- b) sulle infrastrutture esistenti con interventi manutentivi e di sviluppo, anch’essi necessari a garantire la piena sicurezza delle operazioni portuali e un pieno sviluppo commerciale dei porti;
- c) su una maggiore interazione porto/città, al fine di valorizzare il porto quale asset economico e di riferimento dell’intera collettività;
- d) sulle infrastrutture digitali e sul controllo del territorio.

Gli interventi individuati, come detto, hanno lo scopo di rilanciare gli investimenti pubblici e, auspicabilmente, quelli privati, di incrementare l'occupazione e i traffici portuali, avendo sempre al riguardo le esigenze ambientali e del territorio. Con particolare riferimento ai traffici, si evidenzia che:

- a) il **Porto di Crotone** ha aumentato, nell'ultimo quinquennio, la quantità di merce movimentata passando da 224.803 tonnellate nel 2021 a 253.927 tonnellate nel 2025 con + 29.124 tonnellate e un +12,6% rispetto all'anno 2021. In particolare, il 2024 ha rappresentato l'anno di maggiore espansione dell'intero quinquennio. Nel 2025, nonostante la moderata riduzione dei volumi rispetto all'anno precedente, il traffico merci resta comunque superiore rispetto ai livelli registrati nel triennio iniziale 2021–2023, confermando il consolidamento della crescita dello scalo. L'analisi della composizione merceologica evidenzia una struttura del traffico caratterizzata dalla prevalenza della categoria del cippato di legno, che nel 2025 raggiunge un volume pari a 231.329 tonnellate, corrispondente a circa 91,1% del totale movimentato. Tale configurazione conferma la specializzazione operativa dello scalo e il suo inserimento nelle principali filiere logistiche e produttive di riferimento. Accanto alla tipologia merceologica prevalente, si registra inoltre la presenza di ulteriori categorie di traffico, sebbene su quantitativi più contenuti, che contribuiscono a delineare un quadro operativo relativamente diversificato. Tra queste è da segnalare la movimentazione, in entrata ed uscita, di moduli prefabbricati di carpenteria metallica.
- b) Il **porto di Corigliano Calabro** nell'anno 2025 ha confermato la propria operatività incentrata, ormai da diversi anni, quasi esclusivamente sull'importazione di rinfuse solide, in particolare materie prime per la produzione del cemento e sull'esportazione di rottami ferrosi. Il periodo 2021–2025, evidenzia una dinamica complessivamente positiva, caratterizzata da una fase iniziale di contrazione seguita da una crescita costante e significativa negli anni successivi. In particolare, dalle 281.350 tonnellate movimentate nel 2021 si è passati alle 431.427 tonnellate del 2025 con un aumento complessivo di +150.0773 tonnellate e una crescita percentuale sul quinquennio pari a +53,35%. Va tuttavia osservato che, nel corso del 2025, a fronte di una sostanziale parità di numero di accosti rispetto a quelli registrati in ciascuno dei due anni precedenti, si è osservato un significativo incremento dei quantitativi di merci movimentate, principalmente loppa d'altoforno e clinker di cemento. La crescita registrata conferma il progressivo rafforzamento delle attività specificatamente commerciali dello scalo.
- c) Il **porto di Vibo Valentia Marina**, nel corso dell'ultimo quinquennio, ha sostanzialmente mantenuto stabile il complesso dei volumi movimentati che dalle 479.526 tonnellate del 2021 sono passate alle 617.138 tonnellate del 2025, con un picco verificatosi nel 2023, anno nel quale si è registrata la movimentazione di 707.187 tonnellate. La struttura del traffico merci mostra una specializzazione molto chiara e competitiva: i prodotti chimici/rinfuse liquide rappresentano il cuore del movimentato e nel 2025 raggiungono 611.680 tonnellate, pari a oltre il 99% del totale merci. Questo dato restituisce l'immagine di un porto affidabile, riconosciuto dal mercato e pienamente inserito nelle filiere strategiche del territorio. Accanto a questa vocazione principale, la presenza di altre merci varie/rinfuse solide, pur su volumi più contenuti, segnala anche una capacità di diversificazione che rafforza il profilo operativo dello scalo. Ancora più significativo è l'andamento del traffico passeggeri, che rappresenta uno dei segnali più forti di crescita del porto. Il totale passeggeri passa da 11.957 nel 2021 a 25.525 nel 2025, con un incremento di circa +113,5%.

Grafico 9 –I traffici merci dei porti di Crotona – Corigliano Calabro– Vibo Valentia Marina



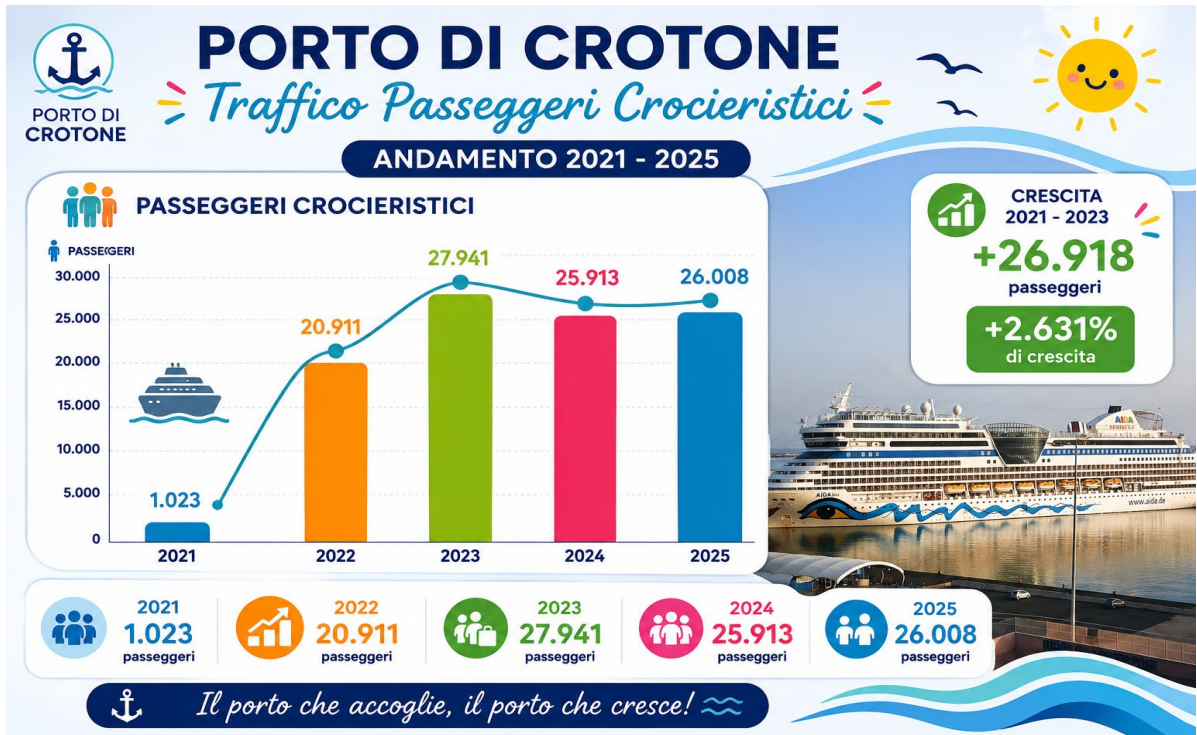
4.5. Traffico crocieristico

Anche il traffico crocieristico sviluppatosi nel porto di Crotona ha visto nell'ultimo quinquennio una forte crescita successiva alla fase pandemica, seguita da una stabilizzazione dei flussi turistici negli ultimi anni. Dai 1.023 passeggeri del 2021 si è infatti arrivati ai 26.008 passeggeri del 2025 con un incremento significativo tra il 2021 e il 2023 dove si è passati dai richiamati 1.023 passeggeri del 2021 ai 27.941 del 2023.

Si rileva al riguardo come, peraltro, i dati previsionali confermino una significativa crescita del traffico crocieristico, con una programmazione degli scali che testimonia il progressivo consolidamento del Porto di Crotona nel mercato delle crociere del Mediterraneo. In particolare, la calendarizzazione attualmente prevista registra n. 43 call nel 2026 e n. 37 call nel 2027.

Al riguardo, occorrerà comunque lavorare per garantire una stabilizzazione del mercato crocieristico nel Porto agendo sulle infrastrutture di accesso al porto – lato mare e lato terra -, sulle infrastrutture recettizie e sulla complessiva impostazione della gestione del servizio al fine di renderlo maggiormente efficiente, economico e appetibile.

Grafico 9 - Traffico passeggeri nel Porto di Crotona



5. La Pianificazione dell'ADSP

La pianificazione del sistema portuale dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio si colloca nel quadro della riforma della governance portuale nazionale avviata con il **d.lgs. n. 169/2016**, che ha profondamente innovato la **legge n. 84/1994**, superando la logica del singolo scalo e introducendo un modello di pianificazione integrata fondato sulla dimensione di sistema. In tale assetto, i porti amministrati dall'AdSP – Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro, Vibo Valentia e Taureana di Palmi – non sono più considerati realtà isolate, ma componenti di una piattaforma logistica territoriale unitaria, da sviluppare secondo criteri di complementarità funzionale, coordinamento infrastrutturale e coerenza strategica perseguendo obiettivi di sviluppo infrastrutturale, integrazione territoriale, sostenibilità ambientale e intermodalità.

Il fulcro del nuovo modello pianificatorio è rappresentato dal **Documento di Programmazione Strategica di Sistema (DPSS)**, disciplinato dall'art. 5 della legge n. 84/1994, come modificato dalla riforma. Il DPSS costituisce il livello strategico della pianificazione dell'Autorità di Sistema Portuale, in quanto definisce gli obiettivi di sviluppo del sistema, individua e perimetra gli ambiti portuali, retroportuali e di interazione porto-città, e stabilisce i collegamenti infrastrutturali di ultimo miglio, sia viari sia ferroviari, necessari al funzionamento dei singoli scali. La sua funzione è quindi quella di ricondurre a un unico quadro programmatico le scelte di assetto territoriale, logistico e infrastrutturale dell'intero sistema portuale, assicurando coerenza con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica con gli orientamenti europei in materia di reti e logistica e con il Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica.

L'istituzione dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio è stata formalizzata con il **Decreto Ministeriale n. 257 del 18 giugno 2021**, con il quale è stata definita la nuova governance dell'Ente e aggiornata la relativa circoscrizione territoriale di competenza. A partire da tale momento, l'AdSP ha avviato le attività necessarie alla costruzione del proprio assetto programmatico, concentrandosi, a partire dal 2022, sulla predisposizione dei principali strumenti richiesti dalla normativa vigente.

In tale contesto tra il 2022 e 2023, l'Ente ha avviato la redazione del **Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP)** e del documento di Pianificazione Strategica del Sistema Portuale (**DPSS**), in coerenza con il quadro normativo nazionale e con gli indirizzi strategici europei. Il DEASP, approvato nel luglio 2024, rappresenta il primo tassello della pianificazione sistemica in materia di sostenibilità e transizione energetica, mentre il DPSS costituisce il passaggio decisivo per definire l'assetto strategico e territoriale dell'intero sistema portuale amministrato dall'AdSP-MTMI. All'esito della sua approvazione, potrà essere avviata la successiva fase di redazione dei singoli **Piani Regolatori Portuali**, chiamati a tradurre gli indirizzi di sistema in scelte localizzative, funzionali e infrastrutturali riferite a ciascun scalo.

Sotto questo profilo, la pianificazione dell'AdSP MTMI assume un rilievo particolarmente significativo, poiché interviene su un sistema portuale caratterizzato da situazioni pianificatorie eterogenee e, in alcuni casi, da strumenti urbanistico-portuali risalenti e non più pienamente coerenti con il quadro normativo, logistico e ambientale attuale. Il DPSS, pertanto, non costituisce soltanto un adempimento procedurale, ma rappresenta il presupposto essenziale per ricostruire una visione unitaria del sistema, aggiornare le priorità infrastrutturali e orientare in modo coerente la programmazione delle opere e dei servizi portuali.

In una prospettiva di pianificazione evoluta, il Documento di Pianificazione Strategica del Sistema Portuale dei MTMI dovrà valorizzare alcune direttrici di lavoro utili anche ai fini della successiva redazione dei Piani Regolatori Portuali:

- **specializzazione funzionale dei porti**, definendo con maggiore nettezza il ruolo di ciascuno scalo nel sistema, in modo da evitare sovrapposizioni e rafforzare complementarità tra funzioni container, merci varie, servizi industriali, traffici regionali e funzioni di supporto logistico;
- **potenziamento delle connessioni di ultimo miglio**, con particolare attenzione ai raccordi stradali e ferroviari, agli attraversamenti urbani critici e alla continuità tra porto, retroporto e reti nazionali ed europee;
- **sviluppo delle aree retroportuali e logistiche**, da configurare come spazi di consolidamento, distribuzione, lavorazione e servizio al ciclo delle merci, in stretta integrazione con il porto e con le filiere produttive territoriali;
- **integrazione tra pianificazione portuale e sostenibilità ambientale**, assicurando coerenza tra DPSS, DEASP e successivi PRP, con attenzione alla transizione energetica, all'efficienza dei consumi, all'elettrificazione, alla qualità ambientale e alla resilienza climatica delle infrastrutture;
- **digitalizzazione dei processi e delle interfacce logistiche**, quale componente strutturale della pianificazione, in modo da accompagnare le opere fisiche con sistemi di gestione, monitoraggio e interoperabilità digitale del ciclo portuale e logistico;
- **governo del rapporto porto-città**, soprattutto nei porti nei quali le funzioni operative interagiscono direttamente con il tessuto urbano, prevedendo soluzioni di compatibilità funzionale, mitigazione degli impatti e migliore integrazione tra ambiti portuali e contesto territoriale.

Il DPSS ha, infatti, il compito di definire gli obiettivi di sviluppo e i contenuti sistemici; individuare e perimetrare le aree destinate a funzioni strettamente portuali, quelle retroportuali e le infrastrutture di collegamento e le aree porto/città. Tale documento ha, altresì, il compito di assicurare una chiara e univoca identificazione degli indirizzi per la redazione dei Piani Regolatori Portuali dei singoli scali.

Le attività da sviluppare in tema di pianificazione del prossimo triennio devono rispondere da un lato a imminenti esigenze operative e dall'altro a obiettivi di potenziamento della competitività del sistema portuale amministrato da perseguire sia con previsioni di interventi infrastrutturali nel medio/lungo termine da inserire nel futuro Piano Regolatore di Sistema Portuale, sia con adeguamenti normativi degli strumenti pianificatori vigenti, con particolare riferimento alla flessibilità degli stessi.

In tale contesto, l'obiettivo del 2026 è quello di prevenire ad una proposta del Documento Strategico di Sistema al fine di poter proseguire celermente con le relative procedure approvative, caratterizzate da notevole complessità e richiedenti un forte impegno da parte dell'Amministrazione sia in termini di tempo sia di risorse.

Nel complesso, la pianificazione dell'AdSP dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio deve essere intesa non solo come attività di regolazione dell'uso delle aree, ma come strumento di costruzione di una strategia di sistema capace di connettere infrastrutture, logistica, sostenibilità, competitività e sviluppo territoriale. In tale chiave, il DPSS rappresenta il luogo nel quale ricondurre a sintesi le diverse esigenze dei porti amministrati, trasformandole in un disegno coerente di medio-lungo periodo, idoneo a guidare le future scelte di investimento e di assetto del sistema portuale calabrese.

5.1. Porto di Gioia Tauro

Il Piano Regolatore Portuale di Gioia Tauro, adottato con delibera n. 33/2010 del 17.09.2010 dal Comitato Portuale, successivamente trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per i provvedimenti di competenza, contiene una serie di previsioni già superate. A titolo meramente esemplificativo, il suddetto piano regolatore prevedeva la realizzazione di un secondo canale portuale da destinare alla implementazione delle attività di trasbordo che, sulla base dell'andamento dei traffici registrato in corso di tempo, mal si concilia, come previsione pianificatoria analizzata all'attualità. Per quanto sopra, in vista della concreta trasformazione di questa Autorità Portuale in Autorità di Sistema portuale, sono state sospese tutte quelle attività di supplemento istruttorio ed ulteriori approfondimenti di carattere tecnico nautico funzionali alla approvazione del suddetto strumento di pianificazione in conseguenza anche delle aree di competenza di questo Ente e dei nuovi ambiti demaniali marittimi che verranno assoggettati alla nuova ADSP che dovrà incidere in modo significativo sulla generale programmazione degli assetti urbanistici. Comunque, al fine di non arrestare le mutate esigenze portuali si è fatto ricorso all'unico strumento percorribile per la realizzazione delle opere marittime (nuovi banchinamenti e consolidamento e approfondimento dei fondali), rappresentato dall'Adeguamento tecnico funzionale (ATF) ai PRP vigenti.

Con il Decreto Presidenziale n. 29/03 del 2 maggio 2003 è stata formalmente istituita l'Autorità Portuale, segnando un passaggio fondamentale nella gestione e nell'organizzazione delle aree portuali di Gioia Tauro.

A seguito di questa istituzione, il Piano Regolatore Territoriale Consortile (PRTC), approvato con DPGR della Regione Calabria n. 42 del 02/08/1972 e, quindi, variato con DPGR n. 411 del 25/06/1997 (Figura 3), è stato adottato come riferimento normativo e progettuale per le aree demaniali marittime che ricadono nella circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità Portuale.

Di conseguenza, per quanto riguarda le aree portuali, lo strumento urbanistico attualmente vigente resta il PRTC. Questo documento continua a rappresentare la base normativa e pianificatoria per la gestione delle aree portuali, in attesa che venga approvato il nuovo Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRSP). Il PRTC, pertanto, mantiene la propria validità e operatività, fungendo da quadro di riferimento per le attività di pianificazione e sviluppo all'interno delle aree portuali fino all'entrata in vigore del nuovo PRSP.

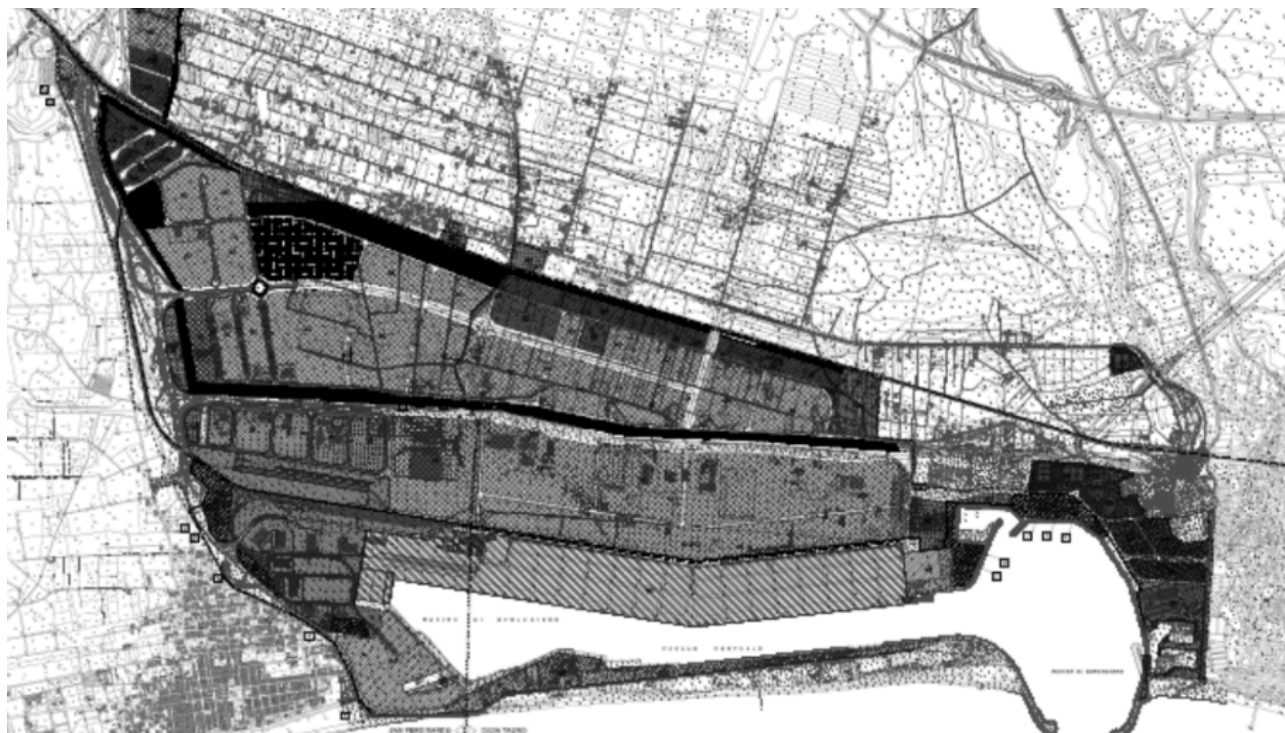


Figura 3 - Porto di Gioia Tauro. Piano Regolatore Territoriale Consortile approvato nel 1997

Il Piano Regolatore Territoriale Consortile (PRTC), che costituisce lo strumento urbanistico di riferimento per la gestione delle aree demaniali marittime ricadenti nella circoscrizione di competenza dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, è stato nel tempo, come detto, oggetto di specifiche integrazioni attraverso sei Adeguamenti Tecnici Funzionali (ATF). Questi adeguamenti hanno rappresentato lo strumento operativo per rispondere alle mutate esigenze del porto e consentire la realizzazione delle opere marittime necessarie, in attesa dell'approvazione di un nuovo Piano Regolatore Portuale (PRP).

Nel complesso, l'integrazione del PRTC tramite i sei Adeguamenti Tecnici Funzionali (Figura 3) ha consentito al porto di Gioia Tauro di mantenere elevati standard di operatività e competitività, assicurando nel contempo la coerenza delle attività di pianificazione e sviluppo con il quadro normativo vigente, in attesa dell'entrata in vigore del nuovo PRSP.

Le 6 ATF di seguito indicati hanno riguardato:

- ATF n. 1, precedente all'anno 2000 – il completamento della banchina Alti Fondali;
- ATF n. 2, Approvato con voto Consiglio superiore dei Lavori Pubblici n. 444 del 19.12.2002 - la modifica del canale di accesso e dell'imboccatura portuale con rotazione di 30° ed allargamento della stessa di 50 m;
- ATF n. 3, Approvato con voto Consiglio superiore dei Lavori Pubblici n. 288 del 15.12.2004 – l'Approfondimento dei fondali portuali interni.
- ATF n. 4, Approvato con voto Consiglio superiore dei Lavori Pubblici n. 48 del 21.06.2022 - la Resezione delle banchine di ponente tratti G-H-I con dragaggi antistanti le banchine tra -17.40 m e il banchinamento del segmento finale verso Sud del tratto I;
- ATF n. 5 approvato con voto Consiglio superiore dei Lavori Pubblici n. 71 del 12.12.2023 – l'approfondimento e consolidamento del canale portuale lungo la banchina di levante tratti A-B-C con fondali a -18 m;

- ATF n. 6 approvato con voto Consiglio superiore dei Lavori Pubblici n. 28 del 21 maggio 2024. - l'adeguamento delle banchine Ro-Ro lungo la banchina lato nord.

Oggi, pertanto, la configurazione del porto è la seguente per come riportato in figura 4

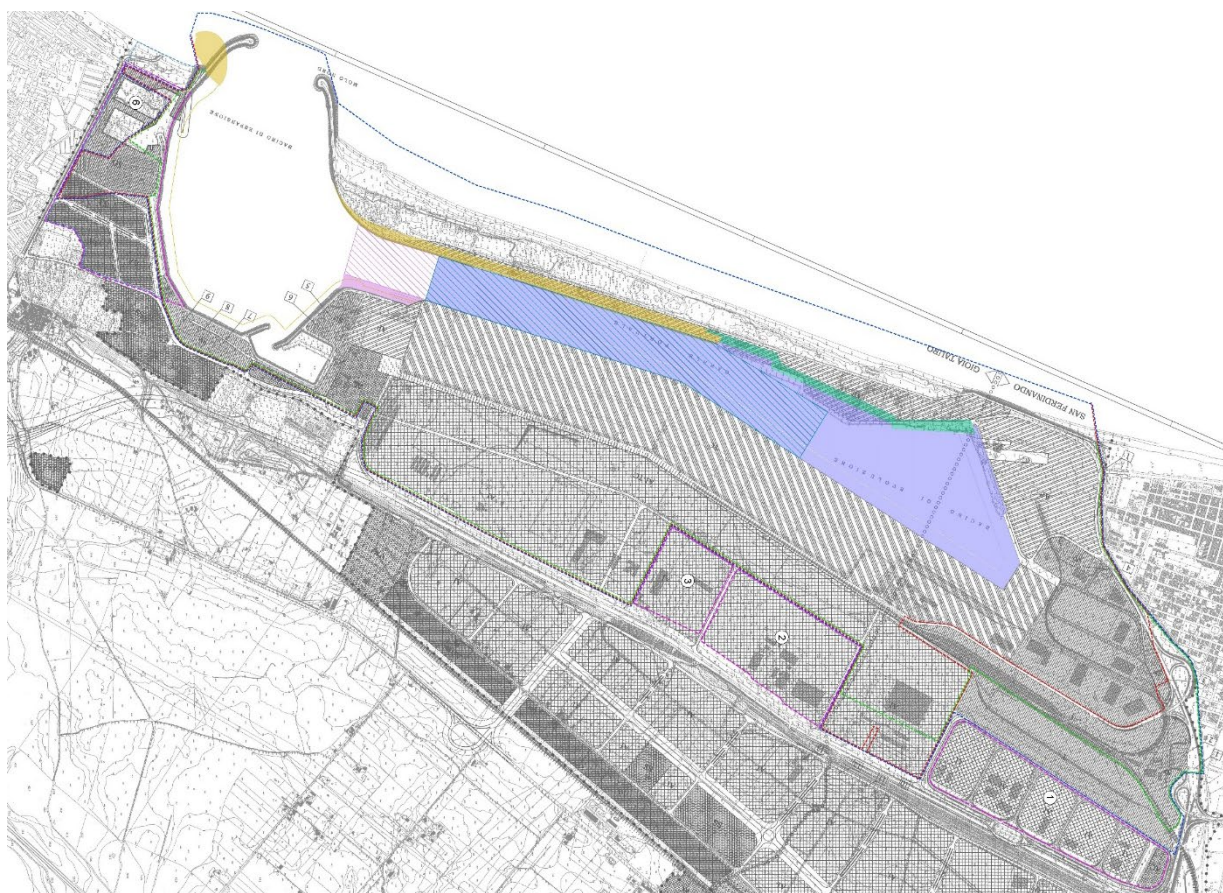


Figura 4 - Porto di Gioia Tauro. Piano Regolatore vigente

Non può sottacersi la circostanza che, sotto il profilo strettamente pianificatorio, vengono in rilievo le vicende inerenti all'assetto proprietario di alcuni vasti compendi immobiliari, oggetto di risalenti contenziosi con i Consorzi di sviluppo industriale variamente denominati nel corso degli anni, che hanno fino ad oggi impattato negativamente sulla vision prospettica delle linee di sviluppo del porto di Gioia Tauro.

Si fa espresso riferimento al contenzioso con il Consorzio ASIReg, poi Co.R.A.P., poi ancora Co.R.A.P. in liquidazione coatta amministrativa, scaturito da un'azione petitoria di rivendicazione in proprietà promossa del predetto Consorzio in relazione a suoli di estensione pari a circa 98 ettari, limitrofi all'attuale piazzale del terminal portuale in concessione a MCT, in ordine ai quali la Corte d'appello di Reggio Calabria pronunciava la sentenza n.111 del 6.2.2023, dichiarativa della proprietà delle aree contese in testa al Co.R.A.P. in liquidazione coatta amministrativa.

L'AdSP MTMI, conscia dell'importanza di poter celermente disporre della piena disponibilità di tali aree ai fini della loro preventiva pianificazione e successivo utilizzo per le attività porto-esigenti che l'Ente individuerà unitamente agli altri decisori pubblici competenti, ha avviato, parallelamente al ricorso per Corte di Cassazione avverso la sentenza di secondo grado n. 111/2023, un percorso per valutare i presupposti per una eventuale definizione transattiva della vicenda contenziosa.

In tale contesto vanno inquadrare anche le valutazioni che l'AdSP dovrà fare in merito all'opportunità di acquisire la disponibilità dell'area di mq. 215.000 circa, attualmente posta a sedime del gateway ferroviario intermodale in subconcessione a MCT, che rappresenta un asset fondamentale per la costituzione di un interporto - unitamente alla latitante zona demaniale marittima che rientra nella circoscrizione territoriale dell'Ente -, infrastruttura che potrà porsi quale elemento essenziale per il rilancio del Porto di Gioia Tauro quale hub logistico e intermodale e sul quale l'Ente sta lavorando a valle della recente L. 13/11/2025, n. 177.

5.2. Porto di Crotona

Il porto di Crotona rappresenta uno degli scali maggiormente interessati da processi di trasformazione funzionale e urbana. La sua evoluzione pianificatoria è stata storicamente connessa allo sviluppo del polo industriale crotonese e delle attività produttive localizzate nell'area retroportuale.

Nel tempo il porto è stato interessato da numerosi strumenti di pianificazione, finalizzati prevalentemente al miglioramento delle prestazioni infrastrutturali a servizio delle attività industriali.

Il primo riferimento pianificatorio organico dello scalo è rappresentato dal Piano Regolatore Portuale approvato con Decreto Interministeriale n. 164 del 3 febbraio 1962. Tale piano si fondava a sua volta sul precedente Piano Regolatore approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici con voto n. 1696 del 28 settembre 1933. L'ultima variante organica al Piano Regolatore Portuale è stata approvata nel 1975 con voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 338 del 14 maggio 1975.

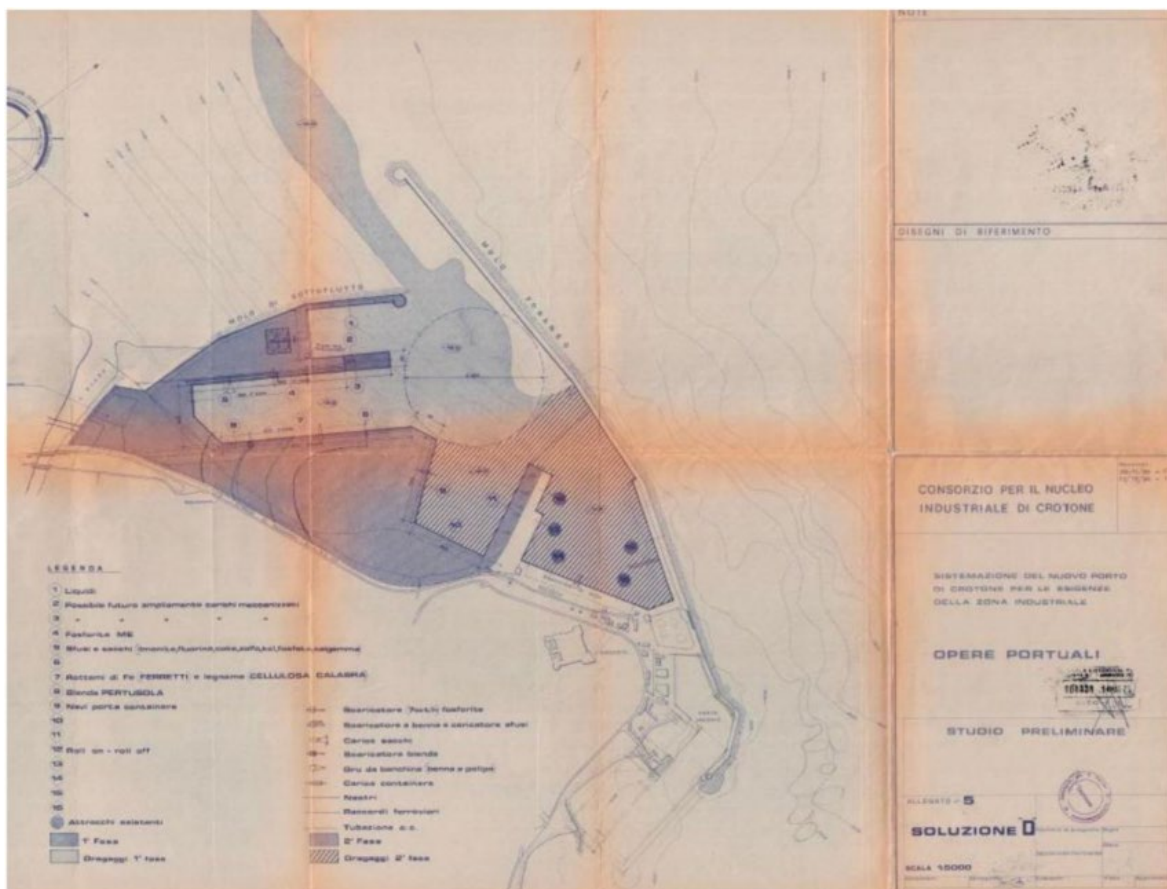


Figura 5 - Ultima variante al Piano Regolatore portuale di Crotona

Successivamente, nel 1979, è stata approvata una ulteriore variante relativa all'approfondimento dei fondali portuali.

La progressiva crisi dell'apparato industriale crotonese e, in particolare, la chiusura della Montedison negli anni Novanta, hanno determinato il superamento della funzione industriale originaria dello scalo, imponendo una revisione complessiva delle strategie di pianificazione portuale.

In tale contesto assume particolare rilievo l'Adeguamento Tecnico Funzionale approvato con voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n. 90/2021 del 25 febbraio 2022. Tale ATF si pone in continuità con la pianificazione portuale storica ma introduce importanti elementi di rigenerazione urbana e riqualificazione funzionale. L'adeguamento prevede la realizzazione della banchina di arginamento della cassa di colmata e della Spiaggia delle Forche, la chiusura della cassa di colmata mediante nuovi piazzali operativi, la formazione di nuove aree funzionali e il recupero delle aree industriali dismesse comprese tra il Porto Vecchio e il Porto Nuovo, da destinare a servizi portuali, stazione marittima e funzioni urbane.



Figura 6 - ATF anno 2022

Il DPSS potrà attribuire al porto di Crotona un ruolo strategico nel sistema ionico regionale, orientato al rafforzamento delle funzioni commerciali, turistiche e passeggeri, alla riqualificazione del waterfront urbano e alla maggiore integrazione tra porto e città.

5.3. Porto di Corigliano Calabro

Il porto di Corigliano Calabro, originariamente denominato “Porto di Sibari”, è stato pianificato nei primi anni Sessanta nell’ambito delle politiche di industrializzazione del territorio ionico calabrese. Il relativo Piano Regolatore Portuale risale infatti a quel periodo ed è stato successivamente oggetto di diverse varianti nel corso del decennio successivo.

L’infrastruttura era stata concepita con una marcata vocazione industriale e commerciale; tuttavia, tali previsioni non hanno mai trovato una piena attuazione. Nel corso degli anni il porto ha progressivamente assunto funzioni differenti, orientandosi prevalentemente verso la pesca, il diporto nautico e la cantieristica.

Dal punto di vista amministrativo, il piano regolatore vigente risulta riconducibile alla pianificazione approvata negli anni Settanta. Nel POT viene richiamato espressamente il fatto che la planimetria storica del porto è riconducibile al voto n. 775 del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del 30 luglio 1971, che rappresenta il principale riferimento autorizzativo della configurazione pianificatoria storica dello scalo.

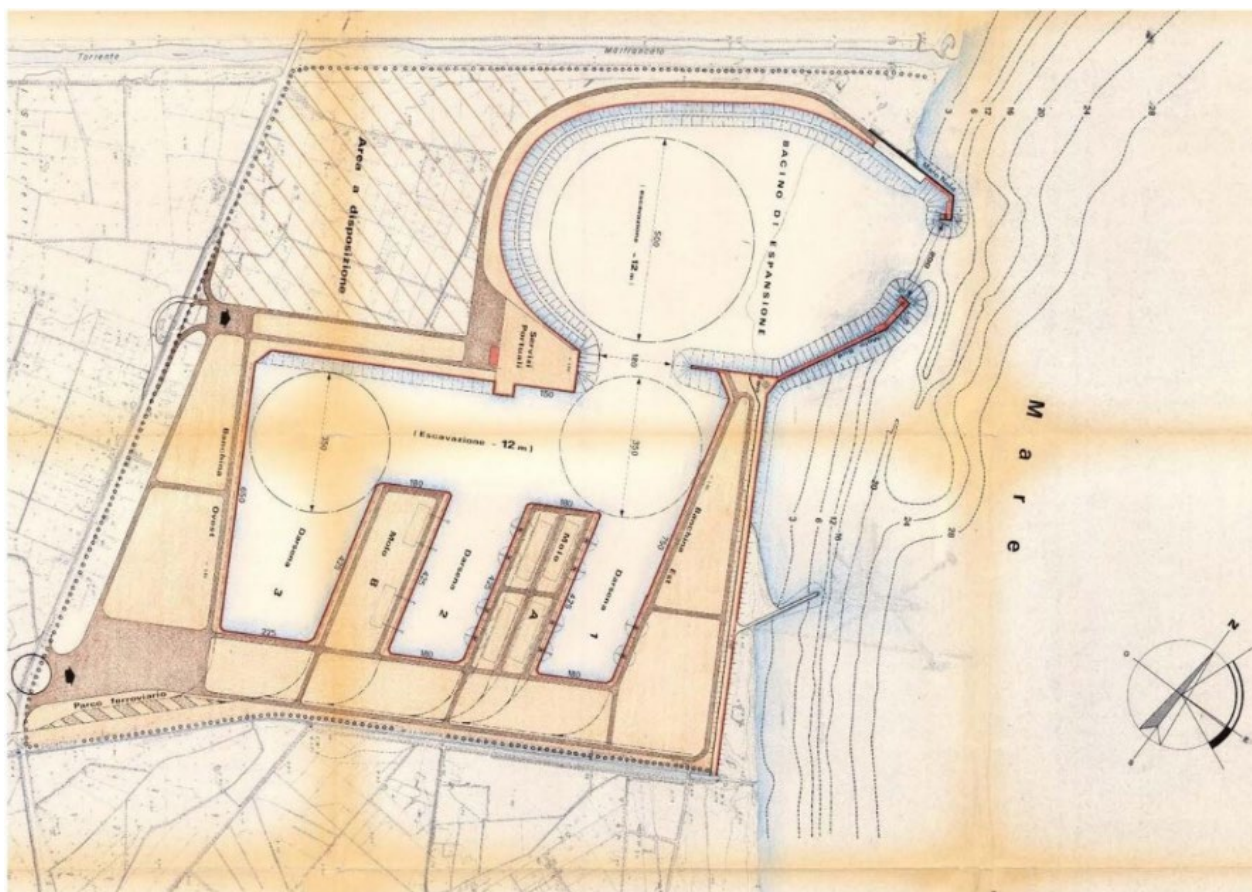


Figura 7 - Piano regolatore del porto di Sibari del 1971

L’attuale quadro pianificatorio risulta fortemente condizionato dalla decadenza del vincolo espropriativo e dalla mancata reiterazione dello stesso secondo le procedure previste dalla normativa vigente. Per tale motivo, il Piano Regolatore Portuale oggi vigente corrisponde esclusivamente alla porzione di piano ricadente all’interno della circoscrizione portuale e doganale.



Figura 8 - Piano Regolatore vigente Porto di Corigliano Calabro

Questa situazione evidenzia la necessità di una revisione organica della pianificazione dello scalo. Nell'ambito della definizione del DPSS occorrerà pertanto ragionare su una funzione multifunzionale e territoriale, orientata alla valorizzazione delle attività commerciali, della pesca, della nautica da diporto e delle attività di servizio connesse all'economia dell'Alto Ionio calabrese.

La futura redazione del nuovo Piano Regolatore di Sistema Portuale, i cui indirizzi dovranno essere definiti nell'ambito del DPSS, dovrà ridefinire l'assetto funzionale del porto, aggiornando le previsioni infrastrutturali e migliorando l'integrazione tra porto, città e sistema logistico regionale.

5.4. Porto di Vibo Valentia

Il Porto di Vibo Marina è attualmente disciplinato dal Piano Regolatore Portuale redatto nel 1978, approvato dal Consiglio Comunale di Vibo Valentia con Delibera n. 36 del 29 aprile 1978 e successivamente approvato in via definitiva con Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici n. 1292 del 5 maggio 1982, dunque in epoca antecedente all'entrata in vigore della Legge n. 84/1994. Tale strumento pianificatorio ha definito l'assetto generale dello scalo portuale, individuandone le principali funzioni operative e infrastrutturali, in un contesto storico nel quale il porto era prevalentemente orientato alle attività commerciali e industriali.

La configurazione originaria dello scalo rifletteva la volontà di realizzare un porto prevalentemente commerciale e industriale. Il piano prevedeva infatti una distinzione tra la zona meridionale, destinata al diporto nautico e alla pesca, e la zona settentrionale, destinata alle attività commerciali e industriali.



Figura 9 - Porto di Vibo Valentia. Piano regolatore portuale vigente del 1982

Anche nel caso di Vibo Valentia, la mancata reiterazione del vincolo espropriativo ha comportato una riduzione dell'efficacia del piano vigente alle sole aree ricomprese entro la circoscrizione portuale e doganale.

Nel tempo il porto ha progressivamente assunto una configurazione multifunzionale nella quale convivono attività commerciali, traffico passeggeri, nautica da diporto, pesca e cantieristica nautica. Tale compresenza di funzioni ha generato criticità operative e problemi di compatibilità funzionale, anche in ragione della stretta connessione fisica tra il porto e il tessuto urbano circostante.

L'evoluzione delle funzioni portuali e la crescente complessità delle attività svolte all'interno dello scalo hanno reso necessario un progressivo aggiornamento degli strumenti di regolazione e gestione degli spazi portuali. In tale prospettiva, in data 25 giugno 2012, il Comandante della Capitaneria di Porto di Vibo Valentia, d'intesa con il Comune di Vibo Valentia, ha emanato il Decreto n. 67/2012, mediante il quale sono state individuate e disciplinate le destinazioni d'uso delle banchine e dei relativi specchi acquei portuali, con l'obiettivo di garantire una più razionale organizzazione delle attività operative, commerciali, passeggeri, della pesca e del diporto nautico.

A completamento di tale percorso, il Comune di Vibo Valentia ha successivamente approvato, con Delibera di Giunta Municipale n. 250 del 26 luglio 2012 e successiva Delibera n. 267 dell'8 ottobre 2013, le Norme Tecniche di Attuazione relative allo stralcio delle aree esistenti, introducendo una disciplina urbanistica maggiormente coerente con l'evoluzione funzionale del porto e con le esigenze di integrazione tra ambito portuale e contesto urbano.

Il processo di aggiornamento regolamentare è proseguito anche nel 2014 quando, in data 24 marzo, il Comandante della Capitaneria di Porto di Vibo Valentia, sempre di concerto con il Comune, ha emanato il Decreto n. 12/2014, recante le "Prescrizioni Tecniche ed Elaborato planimetrico" integrative del

precedente Decreto n. 67/2012. Tale provvedimento ha consentito di definire con maggiore dettaglio tecnico e planimetrico l'utilizzo delle banchine e degli specchi acquei, contribuendo a una più chiara articolazione funzionale degli spazi portuali e a una migliore regolazione delle diverse attività insediate nello scalo.

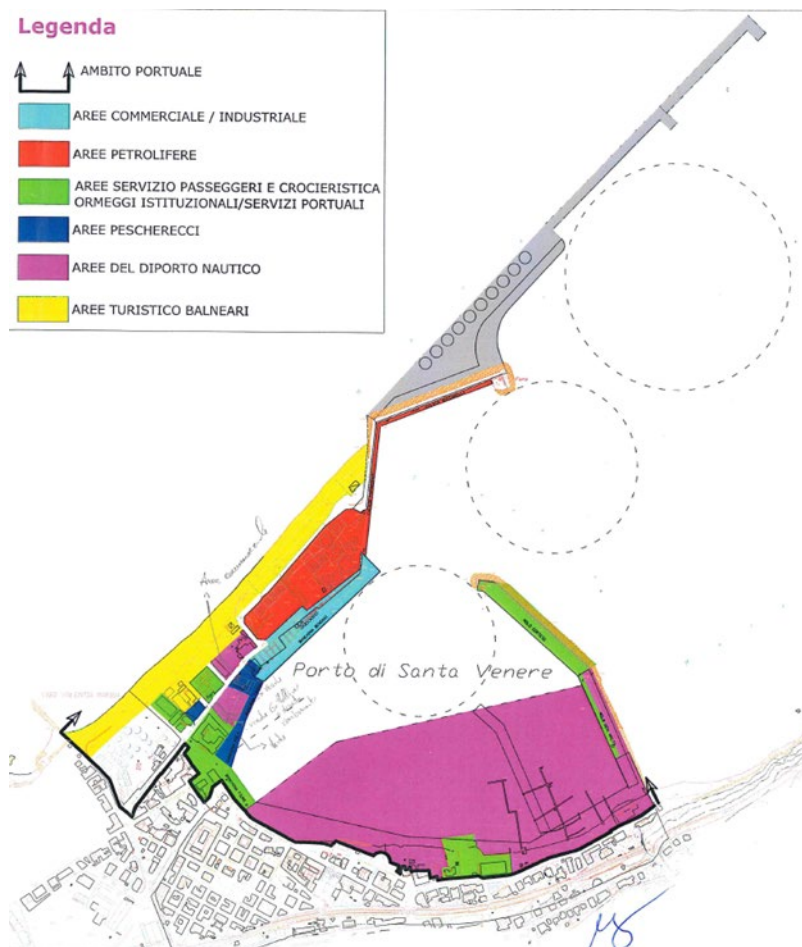


Figura 10 - Zonizzazione Decreto n. 12/2014 C.P.

Con riferimento al Porto di Vibo Valentia, nel DPSS occorrerà valorizzare la propria vocazione multifunzionale, nella quale le future strategie di sviluppo dovranno perseguire una maggiore integrazione tra attività economiche portuali, valorizzazione urbana e sviluppo turistico del *waterfront*.

5.5. Porto di Taureana di Palmi

Il piano regolatore vigente per il porto di Taureana di Palmi è la Variante al Piano regolatore portuale vigente approvata con Decreto Regione Calabria n. 4777 del 03/05/2002.

Questa variante è stata finalizzata per garantire la sicurezza alle unità in transito in quanto, con l'avvio delle attività del Porto di Gioia Tauro, il litorale Palmese, insieme a quello di Nicotera, è divenuto sbocco naturale a mare dell'intera Piana, dell'area pedemontana e di parte del versante montuoso.

Il Piano (Figura 11) tiene poi conto della necessità di ospitare unità da pesca locali, posto che questo comparto, a partire dagli anni Sessanta, con la diffusione delle barche a motore, si è stabilizzato ed ha perso il carattere migratorio originario.

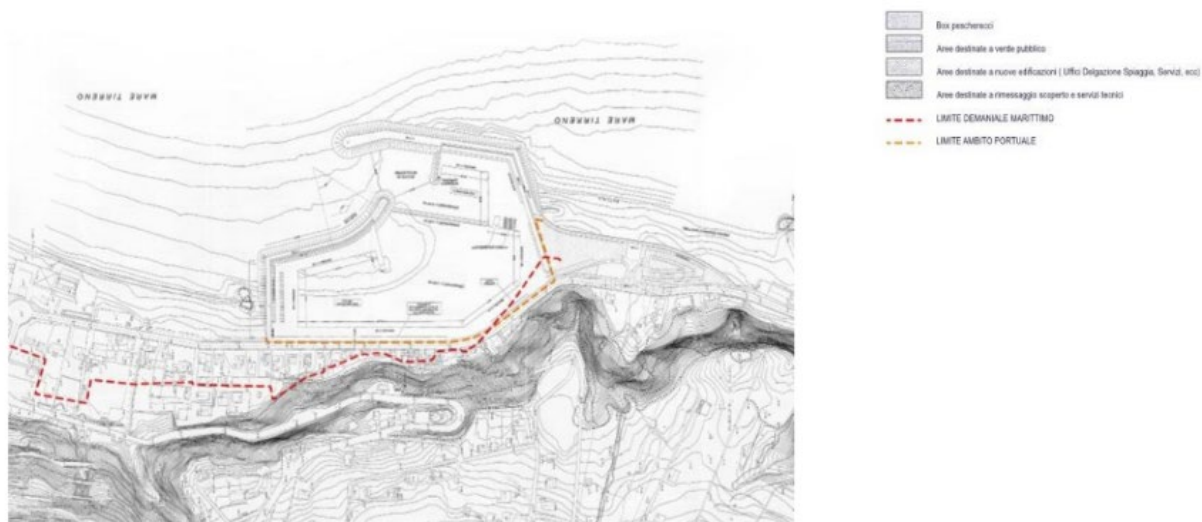


Figura 11 - Porto di Taureana Palmi. Piano regolatore portuale vigente

Con riferimento al Porto di Taureana di Palmi, il DPSS dovrà riuscire ad accentuarne la propria essenzialità rispetto al water front valorizzandolo come vero e proprio balcone della Costa Viola. In tale prospettiva, le strategie di sviluppo sono orientate alla valorizzazione del porto rifugio quale polo del diporto nautico con funzione urbana, capace di accogliere e integrare attività ricreative e per il tempo libero, commercio al dettaglio e servizi di ristorazione.

6. Focus su Interventi Infrastrutturali

La programmazione delle opere di grande infrastrutturazione in ambito portuale costituisce una delle principali azioni strategiche che fanno capo all'Ente di governo del Porto. Al riguardo, l'azione di programmazione e di realizzazione degli interventi infrastrutturali portata avanti dall'Ente trova il suo fondamento:

- nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica, che individua le direttrici principali per lo sviluppo del sistema portuale italiano, ponendo particolare attenzione all'integrazione tra porti, infrastrutture ferroviarie e interporti lungo i corridoi che collegano il Mezzogiorno al cuore dell'Europa centro-orientale;
- nel documento di economia e finanza 2025 nell'Allegato Infrastrutture che è finalizzato ad individuare le linee programmatiche di sviluppo delle infrastrutture e del sistema dei trasporti e della logistica attraverso un processo di pianificazione e programmazione tesa alla corretta visione di sviluppo del Paese Italia.

In particolare, le linee programmatiche del DEF 2025, richiamate nel capitolo I.3, *Per lo sviluppo del sistema integrato dei trasporti e della logistica*, si inseriscono nel più ampio quadro programmatico europeo. Esse traggono origine dalla revisione della rete dei Corridoi europei TEN-T e dai principi nonché dalle condizionalità del *Next Generation EU*, che hanno guidato la definizione degli obiettivi, delle riforme e degli investimenti infrastrutturali e di mobilità confluiti nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e nel Piano Nazionale Complementare.

In particolare, le linee programmatiche prevedono:

1. **la manutenzione del patrimonio pubblico demaniale:** il programma include interventi su banchine, piazzali, darsene, viabilità interna portuale al fine di garantire la corretta manutenzione del patrimonio pubblico demaniale nel sedime portuale e l'adeguamento alla normativa in materia di sicurezza e salute sui luoghi di lavoro, nonché favorendo l'abbattimento delle barriere architettoniche;
2. **digitalizzazione della logistica e ICT:** il programma di digitalizzazione della logistica e di promozione di applicazioni telematiche nei porti italiani include quelle "azioni tipo" già intraprese negli ultimi anni, come il preclearing e l'implementazione dei fast corridors, lo sviluppo dei Port management Information System ovvero lo sviluppo dello "European Maritime Single Window environment" e l'integrazione nella piattaforma logistica nazionale. Rientrano nel presente programma anche gli interventi di potenziamento digitale degli scali (dagli accessi ai varchi, ai processi di automazione dei procedimenti e delle procedure, ecc.), nonché gli interventi specifici per i porti previsti nell'Investimento del PNRR 2.1: digitalizzazione della catena logistica del M3C2.2 INTERMODALITÀ E LOGISTICA INTEGRATA. L'attuazione di tale misura consentirà di: i) disporre a livello nazionale, di una piattaforma digitale cooperativa integrata di informazioni e dati su trasporti e logistica, utilizzabili a supporto delle policy nazionali trasportistiche e della programmazione infrastrutturale (proiezioni flussi, transiti, monitoraggio dei vettori e della merce, capacità e saturazione di reti e nodi...); ii) misurare le emissioni di CO₂, gli incrementi del trasporto intermodale e il parco veicolare in circolazione; iii) semplificare e digitalizzare l'interfaccia tra operatori di mercato e regolatori/gestori/concessionari pubblici; iv) dematerializzare ed agevolare i flussi procedurali, amministrativi ed operativi che sovrintendono le attività logistiche e di trasporto;

3. **ultimo/penultimo miglio ferroviario e connessioni alla rete dei porti:** il programma prevede di completare le iniziative infrastrutturali più idonee ad ottimizzare l'accessibilità ferroviaria dei porti italiani, nel rispetto della vocazione e della *catchment* area di ciascun porto. Disegna sostanzialmente un sistema di interventi coordinati che consentano di sviluppare, porto per porto e relazione per relazione, servizi intermodali rapidi, economici e affidabili. Gli interventi sono, in particolare, differenziati tra “ultimo” miglio, se ricadenti nel sedime dei porti, e “penultimo” miglio, se relativi alla competenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
4. **ultimo miglio stradale:** il programma prevede la risoluzione di criticità strutturali nell'accessibilità stradale di alcuni porti italiani, al fine di ottimizzare la loro penetrazione di mercato nella *catchment* area di riferimento;
5. **accessibilità marittima:** programma di interventi per migliorare l'accessibilità marittima, finalizzata ad accogliere in sicurezza il naviglio di dimensioni coerenti con le tipologie di traffici da attrarre;
6. **resilienza delle infrastrutture ai cambiamenti climatici:** il programma include interventi specifici tesi a sviluppare e a adeguare le infrastrutture portuali a canoni di qualità, affidabilità e sostenibilità, finalizzati a rafforzare la capacità delle infrastrutture stesse di affrontare e superare un evento climatico naturale non prevedibile;
7. **efficientamento energetico e ambientale:** il programma prevede l'individuazione di progetti coerenti e sinergici finalizzati ad incrementare significativamente la sostenibilità ambientale dei porti italiani così come previsto nel Piano Nazionale Strategico Portualità e Logistica, Azione 7.1 “Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti”. All'interno di tale programma ricadono gli interventi previsti nel “Piano nazionale del cold ironing”, mentre non risultano inclusi gli interventi di efficientamento energetico e gestione dei rifiuti nei porti (green ports) a valere sulle risorse del Piano per la Ripresa e la Resilienza facenti capo al MIT;
8. **waterfront e servizi croceristici e passeggeri:** il programma prevede una serie di interventi per adeguare i servizi di accoglienza a terra, sviluppare terminal crociere laddove necessari, e intervenire sul rapporto porto-città attraverso progetti di valorizzazione dei waterfront urbani;
9. **attività industriali nei porti:** il programma prevede interventi sulla filiera della cantieristica navale e sulle attività industriali svolte nei porti;
10. **aumento selettivo della capacità portuale:** il programma prevede, laddove necessario in coerenza con la visione strategica delineata in precedenza, un incremento selettivo della capacità portuale nei segmenti Ro-Ro e container.

Nell'ambito di tali linee programmatiche, già in parte declinati negli DEF degli anni precedenti, l'Ente ha avviato una pianificazione degli interventi e di funzioni in tutti i porti della ADSP tenuto conto di obiettivi e strategie della programmazione internazionale, europea e nazionale secondo il processo dettato nel MIT nell'allegato infrastrutture:

FIGURA II.1: LA PIANIFICAZIONE, PROGRAMMAZIONE E PROGETTAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO PRIORITARIE

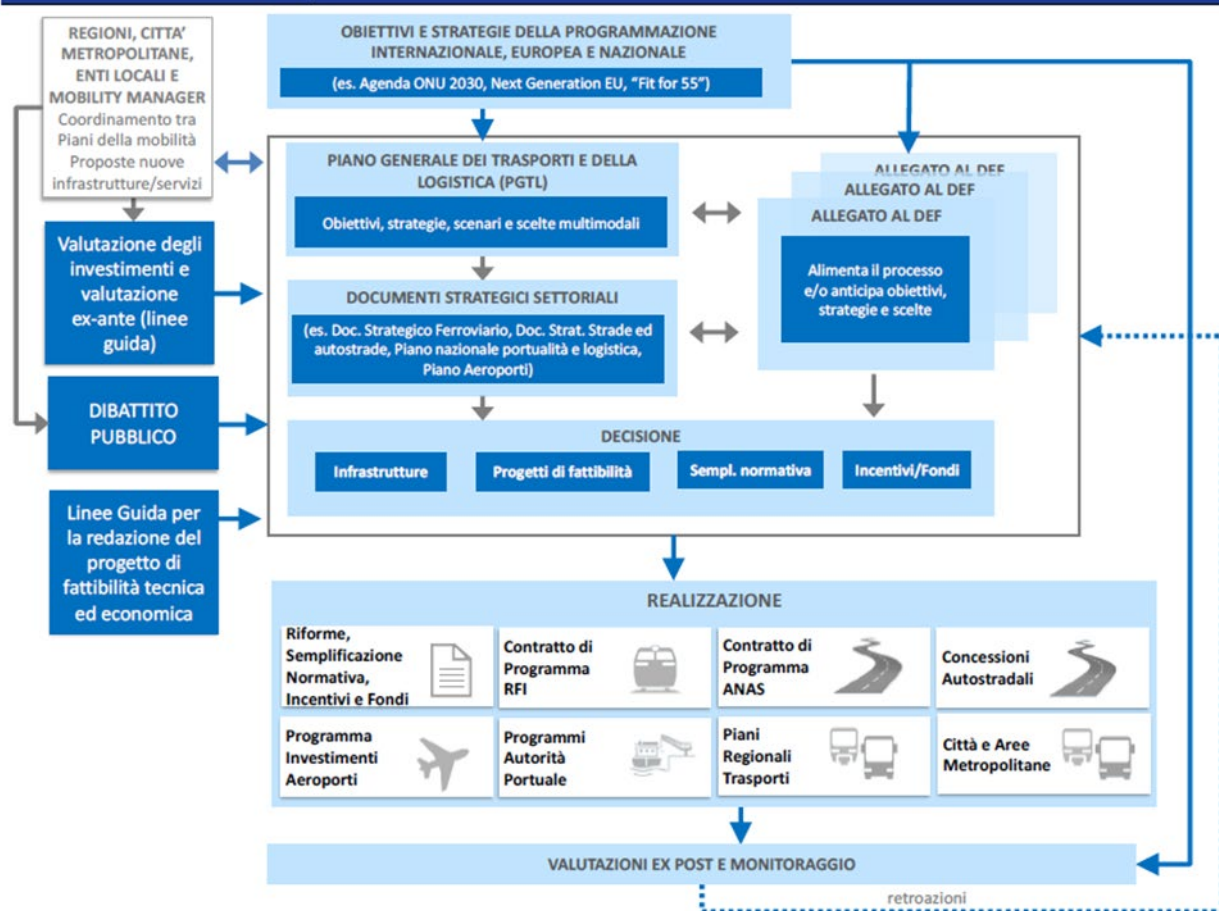


Figura 12 - La Pianificazione, Programmazione e Pianificazione

Nella consapevolezza che la risorsa mare ha assunto una funzione centrale come strumento attivo nelle politiche economiche e commerciali euro-mediterranee, rappresentando un elemento chiave per la crescita e la coesione del Mezzogiorno anche come fattore di sostenibilità, innovazione e supporto per l'intero sistema produttivo nazionale, la ADSP ha realizzato e programmato gli interventi infrastrutturali con un approccio che contempla una visione organica e di lungo periodo e mira a superare la disomogeneità storica delle infrastrutture italiane, privilegiando l'integrazione modale e la sostenibilità ambientale. In quest'ottica, particolare attenzione viene riservata anche alla valorizzazione delle aree retroportuali e alla loro connessione con i principali assi viari e ferroviari, così da rendere più fluido il transito delle merci e più competitive le piattaforme logistiche calabresi.

Il nuovo programma triennale delle opere pubbliche (PTOP) 2026-2028, in variante al PTOPI approvato dal comitato di gestione 22.10.2025 definisce il quadro degli interventi infrastrutturali da realizzare nel triennio, individuandone le priorità, le relative coperture economico-finanziarie, le fonti di finanziamento e il relativo cronoprogramma attuativo in aderenza agli obiettivi e alle strategie delineate dalla programmazione europea e nazionale. In tale prospettiva, il Programma Triennale delle Opere Pubbliche costituisce lo strumento di riferimento attraverso il quale l'Ente assicura la coerenza tra gli indirizzi della pianificazione strategica, la programmazione delle risorse disponibili e l'attuazione degli interventi previsti dal POT 2026-2028.

La visione strategica dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio si fonda sul consolidamento di un sistema portuale integrato, competitivo e sostenibile, capace di valorizzare le

specificità funzionali dei singoli scali all'interno di una programmazione unitaria e coordinata. In tale prospettiva, l'AdSP orienta la propria azione verso il rafforzamento della centralità del porto di Gioia Tauro quale hub logistico internazionale del Mediterraneo e, parallelamente, verso la riqualificazione e rifunzionalizzazione dei porti territoriali di Crotona, Corigliano Calabro, Vibo Valentia e Taureana di Palmi, promuovendone l'integrazione con il territorio, il miglioramento dell'accessibilità e lo sviluppo delle rispettive vocazioni economiche, commerciali, turistiche e passeggeri.

La strategia dell'Ente si sviluppa inoltre lungo direttrici improntate alla sostenibilità ambientale ed energetica, alla modernizzazione delle infrastrutture, alla digitalizzazione dei processi logistici e al rafforzamento della sicurezza e dell'efficienza operativa degli scali, in coerenza con gli indirizzi nazionali ed europei in materia di transizione ecologica, innovazione e sviluppo della portualità.

Per ciascun ambito prioritario del DEF 2025, nei porti della AdSP il POT è stato declinato secondo i seguenti ambiti:

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

6.1. Porto di Gioia Tauro

La strategia fissata dall'Ente per il porto di Gioia Tauro parte dal Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica dove il porto CORE d 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, hanno dimostrato di poter garantire il funzionamento e la resilienza del sistema Gioia Tauro nel sistema Nazionale dei Trasporti che hanno migliorato e sono tesi a *"potenziare e la competitività del sistema portuale e logistico, agevolare la crescita dei traffici delle merci e delle persone e la promozione dell'intermodalità nel traffico merci, anche in relazione alla razionalizzazione e al riassetto dell'Autorità Portuale di Sistema Portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio.*

L'orizzonte temporale delineato dal Piano Operativo Triennale (POT) è concepito come un momento cruciale di transizione. Questo periodo non solo consolida le iniziative già intraprese, ma prepara anche il terreno per una pianificazione futura di interventi infrastrutturali di maggiore portata e complessità. L'implementazione di tali azioni richiederà un impegno significativo sia da parte dell'Ente, sia della Regione Calabria, oltre che del governo nazionale, sottolineando l'importanza di una sinergia istituzionale per affrontare le sfide e cogliere le opportunità di sviluppo.

Negli ultimi anni, dopo che il porto di Gioia Tauro ha attraversato una fase di crisi generale che ha impattato significativamente sulle sue attività e sul tessuto economico locale si è registrata una nuova e rafforzata crescita che rappresenta la base per il futuro sviluppo dell'area portuale. Questa ripresa, seppur

positiva, necessita ora di essere solidificata attraverso una programmazione attenta e mirata, in particolare nel triennio 2026-2028.

Tutti i nuovi interventi riguarderanno:

1. attività che risultino innovative e portatrici di ricadute occupazionali attraverso la diversificazione delle attività lavorative oggi presenti nel porto;
2. il potenziamento delle infrastrutture per migliorare l'accessibilità marittima, finalizzata ad accogliere naviglio di dimensioni coerenti con le tipologie dei traffici che caratterizza il porto.

La nuova programmazione infrastrutturale si fonda sulla capacità del porto di Gioia Tauro di assicurare piena accessibilità marittima, adeguate dotazioni infrastrutturali e migliori performance operative. A ciò si affianca la necessità di rafforzare l'accessibilità terrestre, mediante collegamenti ferroviari e stradali efficienti da e verso il porto, in una prospettiva di catena logistica integrata door-to-door, sostenibile e competitiva sul piano internazionale.

In questa prospettiva, una **la prima linea di azione strategica** inserita nel POT riguarda **la realizzazione di un interporto**, importo intervento € 10.000.000,00, a servizio dell'interscambio delle merci provenienti dal porto di Gioia Tauro e dirette verso i principali corridoi europei attraverso la rete dei maggiori interporti italiani. In tale logica, il trasporto ferroviario delle merci assume un ruolo prioritario ai fini dello sviluppo di un sistema intermodale più efficiente e integrato. Tale quadro rende necessario il completamento degli interventi di urbanizzazione nell'area retroportuale dell'ex Isotta Fraschini, contigua al terminal intermodale, per consentire la realizzazione di una piattaforma di interscambio ferro-nave-gomma funzionale al rafforzamento della competitività logistica del porto e dell'intero sistema regionale. La progettazione prenderà spunto dalla progettazione di urbanizzazione già in essere per l'area EX Enel che prevedeva oltre che la viabilità su gomma anche il collegamento ferroviario. In tale prospettiva, l'Ente si trova in una condizione di immediata operatività qualora le aree Ex Enel rientrino nella propria disponibilità, potendo così avviare gli interventi necessari per attrezzare un'area retroportuale di rilievo strategico, funzionale allo sviluppo di ulteriori attività retroportuali e il completamento dell'intera area retroportuale.

In questa prospettiva, il trasporto delle merci su ferro rappresenta un obiettivo strategico prioritario, in quanto consente di rafforzare un sistema di mobilità intermodale più efficiente, integrato e competitivo.

La seconda linea di azione in linea con il DEF 2025 riguarda la necessità di completare il Cold Ironing lungo la banchina di levante per il rafforzamento delle infrastrutture dell'Ente. Tale scelta consentirà di assorbire efficacemente l'attesa crescita dei traffici portuali nell'orizzonte temporale di medio termine, evitando impatti negativi quali l'inquinamento ambientale e, anzi, favorendo una riduzione delle emissioni di CO2 e del rumore. Nel POT è stato previsto un ulteriore finanziamento di € 30.000.000,00 per il completamento del secondo lotto e l'avvio del terzo lotto dell'elettrificazione della banchina di levante.

L'intervento si colloca nelle linee programmatiche dal DEF 2025 riguardante l'efficientamento energetico e ambientale. Progetto finalizzato ad incrementare significativamente la sostenibilità ambientale del porto. La prima parte dell'intervento è stato finanziato prima dal Piano Nazionale Strategico Portualità e Logistica, Azione 7.1 "Misure per l'efficientamento energetico e la sostenibilità ambientale dei porti". All'interno di tale programma ricadono gli interventi previsti nel "Piano nazionale del cold ironing", per un importo di 18.370.000,00, intervento completato, successivamente confluito nel finanziamento del Piano Nazionale per la Ripresa e la Resilienza per un importo complessivo di € 68.370.000,00.

Con il nuovo finanziamento di € 48.000.000,00 è previsto, oltre al completamento del primo lotto dell'elettrificazione di banchina, anche la realizzazione della sottostazione di alta tensione (A.T.) a servizio del fabbisogno energetico del porto, nonché di un ulteriore lotto di elettrificazione. La sottostazione A.T., collegata alla sottostazione A.T. di ENEL, mediante la realizzazione della nuova cabina primaria di distribuzione in media tensione, destinata ad alimentare sia le cabine di cold ironing sia gli apparati tecnologici necessari all'alimentazione elettrica delle banchine. Complessivamente, verranno elettrificati 2,7 km di banchina. L'intervento si inserisce nel più ampio processo di transizione energetica del porto verso il modello di Green Port, anche attraverso la realizzazione del sistema di elettrificazione della banchina di Levante.

La terza linea di azione mira a consolidare l'assetto infrastrutturale non solo dal punto di vista funzionale, ma anche ambientale puntando su qualità, sicurezza e sostenibilità delle infrastrutture. Infatti, il rafforzamento delle strutture esistenti, insieme alle attività di manutenzione, recupero e adeguamento del patrimonio pubblico, rappresenta un elemento fondamentale per assicurare la piena efficienza, affidabilità e resilienza del sistema portuale.

Il POT prevede inoltre interventi destinati al miglioramento della viabilità e dell'accessibilità interna del porto, tra cui la manutenzione straordinaria del viadotto di accesso all'area nord e opere di manutenzione della rete stradale e degli edifici amministrativi.

In particolare per il rafforzamento delle strutture esistenti sono state previste le opere di *Manutenzione straordinaria viadotto di accesso all'area nord del porto di Gioia Tauro, la ristrutturazione gate - pesa - impianti elettrici e tecnologici, la Manutenzione straordinaria immobile da destinare ad uffici ADSP presente nell'area limitrofa al bacino di evoluzione lato Sud, la Manutenzione straordinaria immobile da destinare ad uffici ADSP presente nell'area limitrofa al bacino di evoluzione lato Sud e la Riqualificazione ambientale aree interne alla circoscrizione portuale e dell'arenile*. Il primo intervento di 1.000.000,00 di euro si rende necessario al fine di garantire la viabilità in massima sicurezza dell'infrastruttura. Il secondo intervento, pari a euro 1.500.000,00, riguarda il restyling del gate, sia sotto il profilo funzionale e operativo, sia in termini di riqualificazione dell'immagine del punto di ingresso al porto. Il terzo intervento del costo complessivo di 4.500.000,00 di euro riguarda la ristrutturazione di un immobile esistente, che si pensa di rifunzionalizzare e destinare a nuova sede dell'ADSP. L'intervento è finalizzato a rispondere alle esigenze connesse alla nuova pianta organica dell'Ente, attraverso la realizzazione di spazi e ambienti di lavoro più adeguati sotto il profilo funzionale e organizzativo. Le progettazioni dei primi tre interventi risultano attualmente nella fase conclusiva. Il quarto intervento del costo complessivo di 3.000.000,00 riguarda la riqualificazione delle aree interne alla circoscrizione portuale, includendo anche l'area "ex serre", situata a sud del porto. In tale ambito sono previsti la riqualificazione ambientale dell'area e la realizzazione della nuova recinzione. L'intervento si inserisce in un progetto più ampio, che interessa l'intera area a sud del porto. Si tratta di un'area non interamente di proprietà dell'Ente, ma che da tempo si intende acquisire o espropriare, al fine di consentirne una rifunzionalizzazione complessiva. Tale processo potrà essere avviato anche in seguito all'approvazione dei documenti di pianificazione.

Un ulteriore intervento di € 4.500.000,00 previsto nel POT riguarda *la manutenzione triennale del livellamento dei fondali*, finalizzata a mantenere la quota dei fondali di progetto. L'intervento è volto a eliminare le dune che normalmente si formano durante l'attracco delle meganavi portacontainers in banchina, così da garantire le condizioni di massima sicurezza nelle operazioni di attracco.

Particolarmente significativa risulta anche l'infrastrutturazione prevista per innalzare i livelli di sicurezza e alla governance portuale. In tale ambito si inserisce il progetto "*Gioia Sicura*", finalizzato alla realizzazione

di infrastrutture e servizi infotelematici per la sicurezza integrata delle aree logistiche”, per un valore complessivo di oltre 10 milioni di euro. L'intervento è finanziato dal PN Sicurezza e tra gli interventi più significati previsti nel progetto è il potenziamento del progetto principale finanziato in parte dal PON Legalità nella programmazione 2014-2020 attraverso una piattaforma unica su cui confluiranno tutti i software del sistema.

Molte sono le opere già progettate e già in possesso di tutti prescritti dalla normativa vigente, pertanto immediatamente appaltabili, in particolare si segnalano: la Resezione della banchina di ponente Tratti G-H-I dell'importo di € 110.880.000,00; L'approfondimento dei Fondali tratti A-B-C dell'importo di € 126.000.000,00.

Nell'ambito del progetto di resecazione, si valuterà l'opportunità di destinare tale banchina principalmente, pur non in via esclusiva, alle operazioni di manutenzione ordinaria, agli interventi di rinnovo della Classe e alle attività di manutenzione straordinaria su portacontainer di medio-grandi dimensioni. Lo sviluppo di attività legate alla cantieristica navale risulta coerente con l'attuale filiera produttiva dell'hub portuale di Gioia Tauro e potrà generare effetti positivi non solo sul piano operativo, ma anche sotto il profilo sociale, con rilevanti ricadute in termini occupazionali.

Tra i progetti già nella disponibilità dell'Ente rientra l'intervento denominato *Adeguamento dell'imboccatura del porto di Gioia Tauro con riconfigurazione del molo Sud*, per un importo complessivo pari a € 45.000.000,00. Poiché il progetto risale agli anni 2010, si rende comunque necessario un aggiornamento dello stesso, al fine di assicurarne la piena conformità al quadro normativo attualmente vigente.

POT 2026 - 2028 Interventi Programmati sul triennio nel porto di Gioia Tauro

Port Required - Capacità di banchina - Efficientamento Energetico e ambientale

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028 e oltre
1 - Elettificazione banchina di Levante: ID01 - "Completamento Elettificazione banchina di Levante - I Lotto"; ID02 - "Elettificazione banchina di Levante - II Lotto" ID03 - "Collegamento sottostazione Elettrica Alta Tensione di Trasmissione ENEL-TERNA (SSE AT P) con Sottostazione Elettrica Utente (SSE AT U)"; ID04 - "Collegamento tra Sottostazione Elettrica Alta Tensione Utente (SSE AT U) e Cabina di Distribuzione primaria (CDP) in media tensione"; ID05 - "Fornitura e posa in opera apparati cabina SSE AT U e cabina CDP".	48,00	20,00	28,00	0,00
2 - Elettificazione banchina di levate II e III lotto	30,00	10,00	15,00	5,00
3 - Lavori di manutenzione triennale livellamento fondali	4,50	1,50	1,50	1,50

Port Related - Intermodalità e logistica

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028 e oltre

4 - Urbanizzazione area Ex Isotta Fraschini per l'insediamento del nuovo interporto di interscambio ferro-nave-gomma	10,00	0,50	4,50	5,00
5 - Manutenzione straordinaria viadotto di accesso all'area nord del porto di Gioia Tauro	1,00	0,10	0,90	0,00
6 - Manutenzione viabilità stradale e area uffici amministrativi	0,30	0,30	0,00	0,00
7 - "Manutenzione straordinaria immobile da destinare ad uffici ADSP presente nell'area limitrofa al bacino di evoluzione lato Sud"	4,50	0,30	1,50	2,70

Sicurezza e governance - Security portuale, controlli sanitari, controlli doganali

Interventi	Importo totale	Articolazione annua della spesa		
		Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028 e oltre
8 - Gioia Sicura: Infrastrutture e servizi infotelematici per la Sicurezza integrata delle aree Logistiche a vocazione produttiva dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari tirreno Meridionale e Ionio	10,38	3,38	4,00	3,00
9 - Realizzazione di infrastrutture di telecomunicazione wireless das in aree di interesse pubblico	2,50	2,50	0,00	0,00
10 - Interventi di manutenzione Straordinaria - ristrutturazione gate - pesa - impianti elettrici e tecnologici	1,50	0,40	0,50	0,60
11 - Realizzazione di una stazione di pilotaggio.	0,50	0,50	0,00	0,00
12 - Intervento di manutenzione straordinaria per sistemazione corridoio perimetrale	1,00	0,10	0,90	0,00
13 - Manutenzione straordinaria per rifacimento recinzione portuale lungo il muro paraonde.	0,23	0,05	0,18	0,00
14 - Riqualificazione ambientale aree interne alla circoscrizione portuale e dell'arenile.	3,00	0,30	2,00	0,70
Fabbisogno interventi programmati POT 2026 - 2028	117,41	39,93	58,98	18,50

6.2. Porto di Crotona

La visione strategica delineata per il porto di Crotona si fonda sulla progressiva trasformazione dello scalo in una infrastruttura multifunzionale capace di integrare funzioni commerciali, passeggeri, turistiche e urbane, rafforzando il ruolo del porto quale elemento centrale dello sviluppo economico e della rigenerazione del waterfront cittadino. La programmazione infrastrutturale prevista nel triennio evidenzia, infatti, una chiara strategia orientata non soltanto al miglioramento delle condizioni operative e di sicurezza dello scalo, ma anche alla riqualificazione urbana delle aree portuali storiche e alla valorizzazione del rapporto porto-città.

Uno degli elementi centrali della strategia di sviluppo riguarda il potenziamento dell'accessibilità marittima e l'adeguamento delle infrastrutture portuali alle nuove esigenze operative e ai traffici di maggiore dimensione. In tale prospettiva si inseriscono gli interventi di riqualificazione e adeguamento

statico del molo foraneo, del molo Giunti e della banchina 14 e 15, nonché le opere di dragaggio e livellamento delle imboccature portuali e il prolungamento del Molo Foraneo Lanternino. Tali interventi risultano funzionali al miglioramento della sicurezza della navigazione, all'aumento della capacità ricettiva dello scalo e alla possibilità di accogliere unità navali di maggiori dimensioni, comprese le navi da crociera con più alto pescaggio.

Particolare rilevanza assume inoltre la strategia di riconversione urbana e funzionale del porto storico, attraverso interventi di riqualificazione delle aree demaniali, pedonalizzazione del waterfront e prolungamento del lungomare del Porto Vecchio, finalizzati a rafforzare l'integrazione tra infrastruttura portuale e tessuto urbano. In tale contesto, si inseriscono anche la riqualificazione della Casa Cantoniera e il recupero dell'ex stazione Val di Neto, interventi orientati alla rifunzionalizzazione di immobili strategici e al miglioramento della qualità urbana delle aree portuali.

La visione dell'AdSP attribuisce inoltre un ruolo prioritario allo sviluppo delle funzioni passeggeri, turistiche e crocieristiche del porto. Emblematica in tal senso è la previsione del nuovo centro polifunzionale da destinare a stazione marittima, area negozi e attività ludiche e commerciali oltre che a sede dell'AdSP, intervento che rappresenta uno dei principali progetti strategici dello scalo e che contribuirà a ridefinire il ruolo del porto quale nuova centralità urbana e turistica della città di Crotona.

Accanto alle funzioni turistiche e passeggeri, la programmazione conferma la volontà di mantenere e rafforzare le attività operative e portuali tradizionali, attraverso il completamento delle infrastrutture dedicate alla pesca, il miglioramento delle banchine operative, il completamento dell'impianto antincendio e gli interventi di risanamento e manutenzione delle opere marittime esistenti.

Nel complesso, la strategia delineata per il porto di Crotona appare orientata verso un modello di porto aperto alla città, sostenibile, sicuro e infrastrutturalmente moderno, nel quale la riqualificazione urbana, il rafforzamento della competitività portuale e lo sviluppo turistico e crocieristico costituiscono elementi integrati di un unico processo di rigenerazione territoriale.

Di seguito si riporta pertanto un focus sugli interventi infrastrutturali programmati nel triennio 2026–2028 nel porto di Crotona.

POT 2026 - 2028 Interventi programmati nel porto di Crotona

Port Required - Capacità di banchina

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028 e oltre
Riqualificazione molo foraneo	2,00	0,40	1,60	0,00
Intervento di livellamento e dragaggio imboccature portuali	5,00	0,50	4,50	0,00

Port Related - Capacità di piazzali

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028 e oltre
Completamento impianto antincendio	1,50	0,20	1,30	0,00

Waterfront e servizi croceristici e passeggeri

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028 e oltre
Riqualificazione Casa Cantoniera	1,50	0,30	1,00	0,20
Adeguamento statico e ristrutturazione edilizia ex stazione Val di Neto	0,50	0,10	0,40	0,00
Prolungamento Lungomare Porto Vecchio	2,00	0,20	1,70	0,10
Fabbisogno interventi programmati POT 2026 - 2028	12,50	1,70	10,50	0,30

Gli interventi programmati per il porto di Crotona nell'annualità 2026 si inseriscono nel più ampio percorso di riqualificazione infrastrutturale e urbana dello scalo, perseguito dall'Autorità di Sistema Portuale con l'obiettivo di migliorare la sicurezza, la funzionalità operativa e l'integrazione del porto con il contesto cittadino. La programmazione prevista interessa sia le infrastrutture marittime e operative sia il recupero e la rifunzionalizzazione di immobili e aree strategiche del waterfront portuale, contribuendo al progressivo rafforzamento delle funzioni portuali, passeggeri e urbane dello scalo.

Il fabbisogno complessivo programmato per il porto di Crotona degli interventi in partenza entro il 2026 ammonta a circa 12,50 milioni di euro, come di seguito dettagliato.

- **Riqualificazione molo foraneo - € 2.000.000,00**

L'intervento è finalizzato al miglioramento delle condizioni strutturali e operative del molo foraneo, mediante opere di manutenzione e riqualificazione volte a incrementare la sicurezza della navigazione e la funzionalità delle infrastrutture marittime portuali.

- **Intervento di livellamento e dragaggio imboccature portuali - € 5.000.000,00**

L'intervento prevede attività di livellamento dei fondali e di dragaggio delle imboccature portuali finalizzate al ripristino e al mantenimento delle condizioni di navigabilità e sicurezza degli accessi marittimi, nonché al miglioramento dell'operatività portuale e della funzionalità delle aree interessate.

- **Completamento impianto antincendio - € 1.500.000,00**

L'intervento è finalizzato alla realizzazione dell'impianto antincendio portuale, al fine di migliorare gli standard di sicurezza delle aree operative e garantire una maggiore efficienza dei sistemi di protezione e gestione delle emergenze.

- **Riqualificazione Casa Cantoniera - € 1.500.000,00**

L'intervento è finalizzato al recupero e alla rifunzionalizzazione dell'immobile denominato "Casa Cantoniera", attraverso opere di riqualificazione edilizia e adeguamento funzionale destinate a migliorare la fruibilità e l'integrazione dell'area nel contesto urbano e portuale.

- **Adeguamento statico e ristrutturazione edilizia ex stazione Val di Neto - € 500.000,00**

L'intervento è finalizzato al recupero strutturale e alla rifunzionalizzazione dell'immobile "ex stazione Val di Neto", attraverso opere di adeguamento statico e ristrutturazione edilizia destinate a supportare le future attività portuali e del terminal crocieristico.

- **Prolungamento Lungomare Porto Vecchio - € 2.000.000,00**

L'intervento è finalizzato al prolungamento e alla riqualificazione del waterfront del Porto Vecchio, con l'obiettivo di rafforzare l'integrazione tra porto e città, migliorare l'accessibilità pedonale e valorizzare le aree urbane prospicienti il fronte mare.

Si richiamano, altresì, gli interventi in corso di definizione e di graduale approfondimento tecnico-amministrativo, considerati strategici ai fini del completamento del programma già delineato e del riscontro alle crescenti esigenze operative, infrastrutturali e di sviluppo del porto.:

- Realizzazione della nuova banchina lato nord della spiaggia delle Forche e completamento della cassa di colmata per il rafforzamento della capacità operativa portuale;
- Sviluppo del banchinamento della spiaggia delle Forche a supporto delle future esigenze di accosto e movimentazione;
- Intervento di adeguamento statico del molo Giunti finalizzato al miglioramento delle condizioni di esercizio e sicurezza;
- Adeguamento statico del molo foraneo per la destinazione all'attracco delle navi da crociera e al potenziamento dell'accoglienza passeggeri;
- Intervento di adeguamento statico della banchina 14 per il mantenimento della piena funzionalità infrastrutturale;
- Realizzazione di un centro polifunzionale destinato a stazione marittima, attività commerciali e sede dell'ADSP nel Porto di Crotona;
- Riqualificazione del molo foraneo attraverso interventi di miglioramento funzionale e valorizzazione delle infrastrutture portuali.

6.3. Porto di Corigliano Calabro

La visione strategica del porto di Corigliano Calabro è incentrata sull'integrazione dell'infrastruttura portuale nel contesto urbano a sistema portuale aperto, multifunzionale e integrato con il territorio della Sibaritide.

L'idea di sviluppo, in sinergia con la programmazione e l'azione amministrativa delle Amministrazioni locali, punta a superare la condizione di isolamento dell'area portuale dal sistema urbano, assegnando al porto il ruolo di nuova centralità produttiva, capace di coniugare le funzioni più tradizionalmente portuali, rappresentate dalle destinazioni commerciale, industriale e peschereccia, con le funzioni diportistica, turistica e crocieristica, nonché commerciale in senso ampio, inclusa la cantieristica navale.

A tal fine, si impone quale obiettivo primario la riqualificazione del waterfront e delle aree di interazione porto-città, quale presupposto per il recupero di ampie aree portuali alla fruibilità collettiva e per la creazione dei presupposti per lo sviluppo di nuove attività economiche utili al territorio e per il potenziamento e la diversificazione di quelle esistenti. Del pari, si procederà al miglioramento della rete logistica esistente al servizio del trasporto terrestre da e verso l'area portuale.

Sul fronte del miglioramento dell'accessibilità per l'integrazione e l'interazione porto-città, si intende procedere alla programmazione e alla progettazione di sistemi di mobilità lenta, spazi pubblici, percorsi ciclo-pedonali di collegamento dell'abitato di Schiavonea e di permeazione con le aree portuali utilizzabili

per finalità turistico ricreative e crocieristiche e per finalità commerciali, connesse anche alla valorizzazione della cultura e dei prodotti della filiera ittica.

Saranno pertanto programmati interventi che consentiranno alla collettività di vivere gli spazi portuali, nel giusto temperamento con le esigenze di sicurezza portuale in senso ampio e con le esigenze di efficientamento e risparmio energetico.

Parallelamente, il porto viene riconfigurato come porta di accesso alla Sibaritide e al patrimonio archeologico e paesaggistico del territorio, favorendo lo sviluppo del turismo nautico e crocieristico e l'inserimento dello scalo nei circuiti turistici del Mediterraneo.

Al fine di garantire il ripristino e il mantenimento di adeguati standard di sicurezza della navigazione in entrata e in uscita dal porto, nel corso del 2026 si procederà all'esecuzione dell'interventi di dissabbiamento di una porzione del Molo Nord, in prossimità del martello in testata e sotto il banchinamento antistante la stazione di bunkeraggio in concessione alla Ditta FOM Srls, oggetto di un recente fenomeno naturale di deposito di sabbie che ha determinato un'eccessiva riduzione dei fonali preesistenti, limitando significativamente l'operatività dell'infrastruttura portuale. L'intervento sarà volto al ripristino dei fondali originariamente presenti e, dunque, sia per lo scopo dello stesso, sia per l'esigenza di procedere con la massima celerità e semplificazione amministrativa possibili, si prevede il ricorso alla fattispecie dello spostamento di sedimenti in ambito portuale, di cui al combinato disposto degli artt. 1, comma 2, lett. a) e 2, lett. f) del D.M. Ambiente n. 173/2016.

Sul piano delle infrastrutture, particolare centralità assume l'obiettivo di favorire la nascita di un polo turistico e della Casa della Vela e degli Sport Nautici, concepiti come nuove polarità attrattive dedicate al diporto, agli sport nautici, alla cultura del mare.

A tal fine, non potendosi prescindere dal previo incremento degli spazi dedicati a tali funzioni e ai servizi annessi, si procederà nel medio termine sia al recupero e al potenziamento di infrastrutture esistenti e direttamente impiegabili per dette destinazioni, sia alla realizzazione di una darsena per unità da diporto anche di grandi dimensioni, rispondendo alla domanda crescente di posti di ormeggio e favorendo l'insediamento, in porto e fuori dall'area portuale, di attività ancillari al diporto e al turismo legato al mare.

Di seguito si riporta un focus sugli interventi infrastrutturali programmati nel triennio 2026–2028 per il porto di Corigliano Calabro.

POT 2026 - 2028 Interventi programmati nel porto di Corigliano Calabro

Port Required - Capacità di banchina

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028 e oltre
<i>Riqualificazione banchina pescatori - Il lotto</i>	0,80	0,10	0,70	0,00
<i>Rifacimento arredi portuali banchine</i>	1,00	0,20	0,80	0,00

Intermodalità e logistica

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028 e oltre

Lavori di nuova realizzazione ed ammodernamento viabilità di accesso (ultimo miglio stradale)"	1,50	1,00	0,50	0,00
Manutenzione straordinaria e rifunzionalizzazione Immobile Sede Uffici Amministrativi decentrati	1,50	0,10	1,20	0,20

Waterfront e servizi crocieristici e passeggeri

Casa degli Sport del Mare	2,50	0,20	1,30	1,00
----------------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Fabbisogno interventi programmati POT 2026 - 2028	7,30	1,60	4,50	1,20
--	-------------	-------------	-------------	-------------

A partire dal 2026 è previsto l'avvio di interventi mirati soprattutto alla riqualificazione delle infrastrutture esistenti e all'ottimizzazione dell'accessibilità dello scalo, con l'obiettivo di migliorarne funzionalità ed efficienza.

Tali interventi mirano al miglioramento dell'efficienza delle banchine e degli apprestamenti per l'ormeggio, sia per le navi mercantili che accostano alle banchine commerciali, sia per le unità da pesca. Per queste ultime, nel corso del 2025 si sono conclusi i lavori di realizzazione dei pontili galleggianti per l'ormeggio alla banchina 7 e nei primi mesi del 2026 sono terminati i lavori dell'intervento di ristrutturazione della banchina 5 e dei relativi arredi. Sono previsti, infatti, ulteriori lavori di efficientamento degli ormeggi dei pescherecci, sia nel tratto della banchina 7 non già interessato dai lavori recentemente conclusi, sia, nuovamente, sui pontili galleggianti per i pescherecci e sulla banchina 5, al fine di incrementare la sicurezza dell'ormeggio, particolarmente in presenza di condizioni meteo marine avverse, dunque anche nell'ottica della resilienza climatica delle infrastrutture.

Con riguardo al tema dell'intermodalità e della logistica, nel 2025 è stato approvato il Progetto di fattibilità tecnica ed economica dei lavori di ammodernamento della viabilità d'accesso "ultimo miglio stradale" e nel 2026 sarà affidato un appalto integrato. L'intervento interesserà la via Mare Ligure e buona parte della strada sterrata che conduce al Molo Nord e alle attività ancillari al diporto nautico, ivi svolte su aree in concessione demaniale marittima, attualmente costituite da rimessaggio nautico, alaggio e varo di imbarcazioni e da una stazione di bunkeraggio.

Il fabbisogno complessivo per gli interventi in programmazione per il porto di Corigliano Calabro entro il 2026, ammonta a circa 7,30 milioni di euro, come di seguito dettagliato.

- **Riqualificazione banchina pescatori - II lotto - € 800.000,00**

L'intervento è finalizzato al miglioramento della funzionalità e della sicurezza delle aree destinate alle attività della pesca, attraverso opere di riqualificazione delle banchine 5 e 7 e dei relativi piazzali, l'adeguamento degli arredi e degli impianti portuali, nonché il potenziamento dei servizi a supporto delle unità da pesca e dei sistemi di gestione e controllo degli accessi alle relative aree operative.

- **Rifacimento arredi portuali banchine - € 1.000.000,00**

L'intervento è finalizzato alla riqualificazione e all'adeguamento funzionale principalmente della banchina 1 e delle annesse aree operative portuali, mediante opere di miglioramento degli arredi portuali, della sicurezza, dell'accessibilità e dell'efficienza impiantistica, con particolare attenzione all'adeguamento degli ormeggi per unità navali di maggiori dimensioni e al potenziamento delle infrastrutture di supporto alle attività portuali e logistico-operative.

- **Lavori di nuova realizzazione e ammodernamento viabilità di accesso (ultimo miglio stradale)” - € 1.500.000,00**

L'intervento prevede l'ammodernamento e il completamento della viabilità di accesso al porto di Corigliano-Rossano, nel tratto compreso tra il cantiere navale in concessione alla ditta F.O.M. Srl e il molo Nord, al fine di riqualificare l'infrastruttura stradale esistente, mediante bitumazione di parte del tratto attualmente costituito da sterrato, realizzazione del sistema di captazione e smaltimento delle acque meteoriche del piano stradale e di un impianto di illuminazione pubblica. Il Progetto di fattibilità tecnica ed economica è stato approvato in conferenza dei servizi nel 2025 e si procederà, nel 2026, ad affidamento di un appalto integrato.

- **Manutenzione straordinaria e rifunzionalizzazione Immobile Sede Uffici Amministrativi decentrati - € 1.500.000,00**

L'intervento è finalizzato alla riqualificazione e alla rifunzionalizzazione dell'immobile attualmente destinato a sede dell'ufficio amministrativo decentrato dell'AdSP, mediante opere di adeguamento strutturale, impiantistico, tecnologico e di sistemazione delle aree esterne. La rifunzionalizzazione terrà conto della futura integrazione dell'infrastruttura e delle pertinenze esterne nel più ampio contesto della realizzazione, nelle aree adiacenti, di una darsena e di un polo per il diporto nautico e il per il turismo.

- **Casa degli Sport del Mare - € 2.500.000,00**

L'intervento è finalizzato alla ristrutturazione dell'immobile demaniale insistente sull'area a terra alla base del bacino di espansione, già in concessione fino al 2011 alla Lega Navale Italiana, e al recupero dello stesso per la realizzazione di un polo multifunzionale dedicato alla promozione della vela e degli sport nautici, attraverso la creazione di spazi e servizi destinati alle attività formative, sportive, ricreative e di supporto tecnico-operativo alle stesse. Il progetto presuppone l'adeguamento degli spazi a terra e dello specchio acqueo immediatamente prospiciente, con particolare attenzione alla sostenibilità energetica, all'organizzazione degli ormeggi e al miglioramento dell'accessibilità e della fruibilità delle infrastrutture nautiche.

Di seguito si richiamano gli interventi attualmente in fase di definizione e progressivo approfondimento tecnico-amministrativo, ritenuti funzionali al completamento del quadro strategico già delineato e al soddisfacimento delle evolute esigenze operative, infrastrutturali e di sviluppo del porto:

- Realizzazione della nuova darsena per diporto finalizzata al potenziamento dell'offerta nautica e dei servizi dedicati alla portualità turistica;
- Potenziamento dei servizi della pesca e dei pescatori attraverso interventi a supporto delle attività operative e produttive del comparto;
- Realizzazione del banchinamento tra le banchine 6 e 7 per il miglioramento della continuità funzionale delle aree portuali;
- Realizzazione dell'impianto di raccolta, trattamento e convogliamento delle acque di prima pioggia a supporto della sostenibilità ambientale delle aree operative;
- Realizzazione del nuovo Terminal del Waterfront e di spazi multifunzionali per il rafforzamento dell'integrazione tra porto, servizi e funzioni urbane;
- Sviluppo del percorso ciclabile e del parco pubblico finalizzato alla valorizzazione e fruizione delle aree del waterfront;
- Realizzazione di parcheggi e chioschi per la ristorazione a supporto dell'accessibilità e dei servizi destinati all'utenza portuale e turistica.

6.4. Porto di Vibo Valentia

La visione strategica delineata per il porto di Vibo Valentia si fonda sulla progressiva trasformazione dello scalo in una infrastruttura portuale moderna, sicura e multifunzionale, capace di integrare in maniera equilibrata le funzioni operative, commerciali, turistiche e urbane all'interno di un sistema portuale fortemente connesso con il territorio e con il waterfront cittadino. La programmazione infrastrutturale prevista dall'AdSP evidenzia infatti una strategia complessiva orientata al potenziamento della competitività dello scalo, al miglioramento della sicurezza delle infrastrutture marittime e alla riqualificazione delle aree di interazione porto-città.

Uno degli assi principali della strategia di sviluppo riguarda il consolidamento e l'adeguamento delle infrastrutture portuali esistenti, attraverso interventi strutturali sulle principali banchine operative del porto. In tale prospettiva si inseriscono gli interventi di adeguamento statico delle banchine Papandrea, Buccarelli e Bengasi, nonché le opere di risanamento e consolidamento delle banchine Pola e Tripoli, finalizzate al miglioramento della sicurezza strutturale, dell'efficienza operativa e della capacità ricettiva dello scalo. Tali opere risultano inoltre strettamente connesse agli interventi di dragaggio e ripristino delle quote batimetriche dell'imboccatura portuale e dello specchio acqueo, funzionali al miglioramento dell'accessibilità marittima e alla riduzione dei fenomeni di insabbiamento del bacino portuale.

Parallelamente, la strategia dell'AdSP mira al rafforzamento delle infrastrutture e dei servizi a supporto delle attività operative e della marineria locale, attraverso l'adeguamento degli impianti e degli arredi portuali della banchina Cortese, il potenziamento dei sottoservizi, degli impianti antincendio e delle dotazioni tecnologiche e impiantistiche dello scalo. In tale quadro si inseriscono anche gli interventi di efficientamento dell'illuminazione portuale e di riqualificazione funzionale dei varchi di accesso, orientati al miglioramento della sicurezza, del controllo degli accessi e della gestione dei flussi portuali.

La visione strategica del porto attribuisce inoltre particolare centralità al processo di rigenerazione urbana e di valorizzazione del waterfront di Vibo Marina. Gli interventi programmati per la riqualificazione urbanistica del molo sottoflutto, per il prolungamento del lungomare e per la riconfigurazione delle connessioni porto-città evidenziano infatti la volontà di rafforzare l'integrazione tra ambito portuale e tessuto urbano, favorendo la creazione di nuovi spazi pubblici, percorsi ciclo-pedonali, aree verdi attrezzate e servizi destinati alla fruizione turistica e collettiva del fronte mare.

In tale prospettiva si inseriscono anche gli interventi di demolizione delle strutture industriali obsolete dell'ex CIVAM e la successiva riqualificazione delle aree mediante la realizzazione di nuovi piazzali e spazi logistici, nonché il recupero dell'immobile "Ex scuola materna" destinato a ospitare nuove funzioni direzionali e amministrative a servizio del porto.

Particolare rilievo strategico assume inoltre il progetto di prolungamento del Molo Sopraflutto, finalizzato ad incrementare il grado di protezione del bacino portuale dai moti ondosi dominanti, migliorando le condizioni di sicurezza della navigazione, la funzionalità operativa dello scalo e la stabilità delle aree portuali soggette a fenomeni di insabbiamento.

A conferma degli obiettivi strategici delineati e, in particolare, delle azioni finalizzate al potenziamento della capacità operativa delle infrastrutture portuali, risultano prossimi all'avvio, successivamente alla stagione estiva, i lavori di risanamento e consolidamento delle banchine Pola e Tripoli, per un importo complessivo pari a 6,5 milioni di euro. L'intervento è finalizzato al miglioramento strutturale e funzionale delle banchine e consentirà un significativo incremento delle condizioni di operatività dello scalo, mediante l'ottimizzazione delle superfici disponibili e l'efficientamento delle operazioni di accosto,

imbarco, sbarco e movimentazione delle merci. La nuova configurazione lineare delle aree di banchina permetterà, inoltre, una più razionale organizzazione degli spazi portuali, garantendo maggiore flessibilità gestionale e una migliore fruibilità delle aree operative.

Si evidenzia, altresì, che il Progetto Esecutivo relativo agli interventi di manutenzione e riqualificazione delle aree interne portuali, dell'importo complessivo di 1 milione di euro, è attualmente nella fase di verifica della progettazione ai sensi della normativa vigente, con previsione di avvio dei lavori nel prossimo autunno. L'intervento riguarda la manutenzione straordinaria e la riqualificazione funzionale delle aree interne al porto, con particolare riferimento all'ambito di "Piazza Fiume" e alla stazione marittima destinata al traffico passeggeri da e verso le Isole Eolie, al fine di migliorare gli standard di accessibilità, decoro urbano, sicurezza e fruizione degli spazi da parte dell'utenza portuale e turistica.

Risulta, infine, in fase conclusiva anche il progetto di efficientamento energetico dell'impianto di illuminazione portuale, che prevede, entro il periodo estivo, la realizzazione di un intervento organico di relamping dell'intero sistema illuminotecnico portuale. L'operazione consiste nella sostituzione delle attuali armature stradali con nuovi corpi illuminanti ad alta efficienza energetica e tecnologia di ultima generazione, con conseguente riduzione dei consumi energetici, miglioramento delle prestazioni illuminotecniche e incremento degli standard di sicurezza e sostenibilità ambientale delle aree portuali.

Nel complesso, la strategia delineata dall'AdSP per il porto di Vibo Valentia appare orientata verso un modello di porto integrato, resiliente e aperto alla città, nel quale il potenziamento delle infrastrutture operative, la riqualificazione urbana del waterfront e il miglioramento della qualità dei servizi portuali concorrono alla costruzione di una nuova centralità economica, logistica e turistica per l'intero territorio vibonese.

Di seguito si riporta pertanto un focus sugli interventi infrastrutturali programmati nel triennio 2026–2028 nel porto di Vibo Valentia.

POT 2026- 2028 Interventi programmati nel porto di Vibo Valentia

Port Related - Capacità di piazzali

Interventi	Importo totale	Articolazione annua della spesa		
		Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028 e oltre
Adeguamento impianti ed arredi portuali banchina Cortese	1,00	0,10	0,80	0,10
Demolizione immobile ex CIVAM e riqualificazione area in piazzali	1,50	0,20	1,20	0,10
Realizzazione area sosta pubblica su Via Gorizia	0,25	0,10	0,15	0,00

Efficientamento energetico e ambientale

Interventi	Importo totale	Articolazione annua della spesa		
		Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028 e oltre
Lavori di riqualificazione di fabbricato "Ex scuola Materna" su via Emilia angolo di via Colombo per realizzazione di un edificio direzionale	0,50	0,10	0,40	0,00

Security e servizi di interesse generali PCS

Interventi		Articolazione annua della spesa

	<i>Importo totale</i>	<i>Anno 2026</i>	<i>Anno 2027</i>	<i>Anno 2028 e oltre</i>
<i>Riqualificazione architettonica e funzionale dei varchi in ambito portuale</i>	1,50	0,20	1,00	0,30

<i>Fabbisogno interventi programmati POT 2026 - 2028</i>	4,75	0,70	3,55	0,50
---	-------------	-------------	-------------	-------------

Gli interventi programmati per il porto di Vibo Valentia nell'annualità 2026 sono finalizzati principalmente alla riqualificazione delle aree portuali e al miglioramento delle infrastrutture e dei servizi a supporto delle attività operative.

In particolare, gli interventi programmati nel porto di Vibo Valentia risultano orientati al miglioramento dell'efficienza operativa, della sicurezza e della qualità infrastrutturale dello scalo, attraverso opere di ammodernamento delle banchine, potenziamento dei servizi portuali e riqualificazione degli spazi logistici e amministrativi. In tale contesto, assumono particolare rilievo gli interventi di adeguamento della banchina Cortese, la riqualificazione delle aree ex CIVAM mediante la realizzazione di nuovi piazzali operativi, il recupero dell'immobile "ex scuola materna" per funzioni direzionali e la riorganizzazione tecnologica e architettonica dei varchi portuali. Parallelamente, la realizzazione di una nuova area di sosta pubblica contribuisce a migliorare l'accessibilità e l'integrazione tra porto e città, favorendo una gestione più ordinata e funzionale degli spazi di accesso allo scalo.

Il fabbisogno complessivo programmato per il porto di Vibo Valentia degli interventi in partenza entro il 2026 ammonta a circa 4,75 milioni di euro, come di seguito descritto.

Adeguamento impianti ed arredi portuali banchina Cortese - € 1.000.000,00

L'intervento è finalizzato all'adeguamento e al potenziamento delle infrastrutture e degli impianti a servizio della banchina Cortese, attraverso opere mirate al miglioramento delle condizioni di sicurezza, efficienza e funzionalità delle attività operative portuali e della marineria locale. La programmazione prevede il rinnovo e l'ammodernamento degli arredi portuali, dei sistemi di ormeggio e delle dotazioni impiantistiche della banchina, al fine di garantire standard operativi maggiormente rispondenti alle esigenze delle unità da pesca e delle attività portuali presenti nello scalo. Gli interventi comprendono inoltre il potenziamento dei sottoservizi e dei servizi di erogazione di acqua ed energia elettrica, contribuendo al miglioramento delle condizioni di esercizio della banchina e al rafforzamento delle funzioni tradizionalmente legate al comparto peschereccio.

- **Demolizione immobile ex CIVAM e riqualificazione dell'area in piazzali - € 1.500.000,00**

L'intervento è finalizzato alla demolizione dell'immobile dismesso "ex CIVAM" e alla conseguente riqualificazione dell'area mediante la realizzazione di nuovi piazzali operativi a servizio delle attività portuali. L'azione si inserisce nel più ampio processo di razionalizzazione e rifunzionalizzazione degli spazi interni al porto, attraverso l'eliminazione di strutture obsolete e non più funzionali e la contestuale valorizzazione di superfici strategiche destinate alle attività logistiche, di movimentazione e di supporto operativo. Gli interventi previsti consentiranno di migliorare l'organizzazione degli spazi portuali, incrementare la disponibilità di aree operative e riqualificare il contesto infrastrutturale e paesaggistico dell'ambito portuale interessato.

- **Lavori di riqualificazione del fabbricato "Ex Scuola Materna" su via Emilia, angolo via Colombo, per la realizzazione di un edificio direzionale - € 500.000,00**

L'intervento è finalizzato alla riqualificazione e rifunzionalizzazione del fabbricato denominato "Ex Scuola Materna", mediante la sua riconversione in edificio direzionale a servizio delle attività amministrative e operative connesse al porto. L'azione si inserisce nel più ampio processo di valorizzazione del patrimonio edilizio esistente e di miglioramento delle strutture di supporto alla governance portuale, attraverso opere di recupero edilizio, adeguamento impiantistico ed efficientamento energetico. Gli interventi previsti consentiranno di migliorare la qualità e la funzionalità degli spazi destinati alle attività direzionali, contribuendo al contempo alla riqualificazione urbana dell'area che, di fatto, rappresenta lo spartiacque tra i due moli del porto.

- **Riqualificazione architettonica e funzionale dei varchi portuali interni ed esterni al porto di Vibo Valentia con implementazione di sistemi tecnologici per il controllo, la sicurezza e la tracciabilità degli accessi - € 1.500.000,00**

L'intervento è finalizzato alla riqualificazione architettonica e funzionale dei varchi di accesso al porto di Vibo Valentia, mediante il potenziamento dei sistemi di controllo, sicurezza e gestione dei flussi veicolari e pedonali. L'azione mira a migliorare l'efficienza e la tracciabilità degli accessi alle aree portuali attraverso l'implementazione di tecnologie avanzate di monitoraggio, videosorveglianza e identificazione, in coerenza con gli standard di security portuale e con le esigenze operative dello scalo. Gli interventi prevedono inoltre l'ammodernamento architettonico dei varchi portuali e la riqualificazione degli spazi di accesso, contribuendo a migliorare l'immagine e la qualità urbana delle aree di interfaccia tra porto e città.

- **Intervento di realizzazione di area di sosta pubblica in prossimità del varco principale nei pressi della Capitaneria di Porto - € 250.000,00**

L'intervento è finalizzato alla realizzazione di un'area di sosta pubblica ubicata in prossimità del varco principale del porto a servizio dell'utenza afferente alla Capitaneria di Porto e alle attività presenti nell'area di accesso allo scalo. Le opere previste consentiranno di migliorare l'organizzazione della sosta, l'accessibilità e la gestione dei flussi veicolari nell'area di ingresso al porto, contribuendo al contempo alla riqualificazione urbana e funzionale degli spazi limitrofi mediante la sistemazione delle superfici, della viabilità e delle dotazioni di illuminazione e arredo urbano.

Si evidenziano, inoltre, le iniziative progettuali attualmente oggetto di progressivo affinamento tecnico e amministrativo, ritenute funzionali al consolidamento dell'assetto strategico già individuato e al soddisfacimento delle nuove necessità operative, logistiche e infrastrutturali del porto:

- Intervento di ripristino delle quote batimetriche dell'imboccatura e dello specchio acqueo finalizzato al mantenimento delle condizioni di accessibilità e sicurezza della navigazione;
- Adeguamento statico delle banchine Papandrea e Buccarelli per il miglioramento della capacità operativa e delle condizioni di esercizio,
- Adeguamento statico della banchina Bengasi finalizzato al rafforzamento della funzionalità infrastrutturale e dell'operatività portuale;
- Intervento di protezione al piede della Banchina Cortese per il consolidamento e la salvaguardia delle opere marittime esistenti;
- Realizzazione del prolungamento del Molo Sopraflutto per il potenziamento della protezione portuale e della funzionalità degli accosti;
- Riqualificazione urbanistica del molo sottoflutto finalizzata alla valorizzazione delle aree portuali e al miglioramento della fruibilità degli spazi;

- Sviluppo del waterfront di Vibo Marina e riconfigurazione delle connessioni porto–città per favorire l'integrazione tra ambito portuale e tessuto urbano;
- Realizzazione banchinamento del waterfront meridionale.

6.5. Porto di Taureana di Palmi

Nel contesto della programmazione triennale, il Piano Operativo Triennale relativo al porto di Taureana di Palmi si concentra principalmente sulla manutenzione e sulla valorizzazione del patrimonio infrastrutturale già esistente. Gli interventi programmati per l'anno 2026 sono stati concepiti con l'obiettivo di rispondere in modo puntuale alle esigenze del completamento della riqualificazione delle strutture portuali.

POT 2026 - 2028 Interventi programmati nel porto di Palmi				
Port Required - Capacità di banchina piazzale				
Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2026	Anno 2027	Anno 2028 e oltre
1 - Completamento e riqualificazione delle infrastrutture presenti del Porto di Taureana di Palmi (Box banchina di riva, immobili, piazzali e banchine)	2,50	0,50	1,50	0,50
2 - Manutenzione straordinaria banchine, strutture esistenti e arredi portuali.	0,80	0,10	0,70	0,00
Fabbisogno interventi programmati POT 2026-2028	3,30	0,60	2,20	0,50

L'intervento programmato nel 2026 è parte di un progetto più ampio e le somme sono state programmate al fine del completamento dell'opera già appaltata i cui lavori avranno inizio nel mese di settembre. Tale importo è stato destinato a coprire il fabbisogno economico per il conferimento a discarica del materiale dragato e per il completamento della stecca di servizio fronte banchina.

Il progetto complessivo dell'importo complessivo di € 7.300.000,00, cofinanziato per € 3.200.000,00 dalla Regione Calabria con fondi FSC e per € 4.100.000,00, prevede il banchinamento dell'arenile mediante cassoni antiriflettenti con arretramento della linea di riva al fine di ottenere una migliore distribuzione degli spazi portuali.

In questo modo sarà possibile incrementare la superficie totale dello specchio acqueo portuale disponibile con conseguente incremento dei posti barca, rendendo contestualmente la nuova banchina a terra un'opera in armonia con il contesto urbano circostante e migliorandone sia la fruibilità portuale che l'estetica in generale, andando ulteriormente a valorizzare l'interesse ed il richiamo turistico dell'area.

Dunque, oltre al completamento dei tratti di banchina mancanti, si procederà con l'adeguamento dei piazzali a tergo delle stesse, completi di tutti i servizi necessari per la gestione in sicurezza, alla realizzazione di box a servizio delle attività nautiche, a protezione dei quali sarà realizzata una paratia di pali trivellati in c.a. a contenimento del rilevato stradale retrostante (Lungomare Costa Viola).

Questi interventi puntano a favorire la fruibilità degli spazi portuali da parte della cittadinanza e a promuovere una maggiore integrazione tra infrastrutture portuali e il contesto urbano, migliorando

significativamente il water front. L'intervento prima richiamato con l'intervento inerente alla *Manutenzione straordinaria banchine, strutture esistenti e arredi portuali*. dell'importo di € 800.000,00 rispondono alla necessità di valorizzare non solo l'aspetto funzionale, ma anche quello estetico e paesaggistico del porto.

7. *Politica ambientale*

Il quadro normativo di riferimento è oggi profondamente influenzato dalle politiche climatiche dell'Unione europea, che attribuiscono ai porti un ruolo centrale nella transizione verso una mobilità sostenibile. In ambito europeo assumono particolare rilievo il Regolamento (UE) 2024/1679 sulla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T), che rafforza il ruolo dei nodi portuali nella mobilità sostenibile e nell'intermodalità, il Regolamento (UE) 2023/1804 sull'infrastrutturazione per i combustibili alternativi (AFIR), che prevede lo sviluppo nei porti di infrastrutture per l'alimentazione elettrica da terra e per i combustibili alternativi, e il Regolamento (UE) 2023/1805 (FuelEU Maritime), applicabile dal 2025, che promuove l'impiego di combustibili rinnovabili e a basse emissioni di carbonio nel trasporto marittimo e prevede, per le navi portacontainer e passeggeri all'ormeggio, il progressivo ricorso all'alimentazione elettrica da terra nei porti dotati delle relative infrastrutture.

Il medesimo percorso di decarbonizzazione è stato applicato al sistema europeo di scambio delle quote di emissione al trasporto marittimo, disposta dalla direttiva (UE) 2023/959, che ha incluso progressivamente le emissioni delle navi nel sistema EU ETS a decorrere dal 2024. Tale disciplina, coordinata con il regolamento (UE) 2015/757 sul monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni del trasporto marittimo, incide direttamente sui costi operativi del settore, in quanto l'onere economico connesso al sistema EU ETS varia in funzione delle emissioni verificate delle navi, della quota di emissioni assoggettata a restituzione e del prezzo di mercato delle quote EUA. L'applicazione di tale norma penalizza fortemente i porti di ingresso nella rotta Gibilterra Suez e in modo particolare il porto di Gioia Tauro essendo uno dei primi porti in cui le navi arrivano da Suez. In tale contesto, l'applicazione della normativa ha rischiato di determinare significativi svantaggi competitivi per lo scalo di Gioia Tauro. La resilienza del porto di Gioia Tauro, la stabilità politica e i servizi presenti in porto hanno al momento scongiurato scelte di riallocazione dei traffici verso porti alternativi situati in Paesi terzi non soggetti ai medesimi oneri.

In futuro potrebbero comunque esserci ripercussioni rilevanti sulla competitività dello scalo, sui volumi di traffico transhipment, sull'attrattiva complessiva del porto e, più in generale, sull'equilibrio logistico ed economico dell'intero sistema portuale e territoriale di riferimento.

Tale svantaggio potrebbe comunque diventare un'opportunità per lo scalo atteso che l'Unione Europea consente agli Stati membri di destinare i proventi delle aste ETS a finalità climatiche ed energetiche, ivi compresi interventi coerenti con la decarbonizzazione del comparto marittimo-portuale, quali l'elettrificazione delle banchine, l'alimentazione elettrica da terra e le ulteriori infrastrutture funzionali alla transizione energetica dei porti.

In particolare, la direttiva **(UE) 2023/959**, che ha modificato **Direttiva 2003/87/CE**, prevede l'utilizzo dei proventi ETS degli Stati membri ad interventi con finalità di **decarbonizzazione, innovazione, efficienza energetica, transizione verso combustibili puliti**.

Purtroppo, la direttiva **non vincola** in modo automatico una quota specifica a favore dei porti di primo attracco che risultano quelli più svantaggiati né prevede un meccanismo di "compensazione" diretta.

In tale contesto, la resilienza del porto di Gioia Tauro dovrà tradursi nella capacità di dotarsi di infrastrutture e servizi idonei a sostenere la riduzione delle emissioni in banchina, come già in atto attraverso l'elettrificazione della banchina di levante, e nelle attività connesse. Ciò implica che la ADSP dovrà dotarsi di una struttura capace di produrre progetti altamente specialistici per poter accaparrarsi una quota dei proventi derivanti dal sistema ETS per finanziare il completamento dell'elettrificazione di

banchina ed attuare interventi di approvvigionamento energetico e transizione ecologica necessari affinché l'intera comunità portuale possa accedere a energia verde a costi sostenibili, così da compensare almeno in parte gli effetti penalizzanti derivanti dall'applicazione del nuovo regime emissivo.

In ambito nazionale, la politica ambientale portuale trova fondamento nella legge 28 gennaio 1994, n. 84, come modificata dal d.lgs. 4 agosto 2016, n. 169, che ha introdotto una visione di sistema della governance portuale e ha previsto, all'art. 4-bis, l'adozione dei Documenti Energetico Ambientali dei Sistemi Portuali. Le relative Linee guida sono state approvate con decreto direttoriale 17 dicembre 2018, n. 408, emanato congiuntamente dai Ministeri competenti, e definiscono contenuti, finalità e metodologia del DEASP.

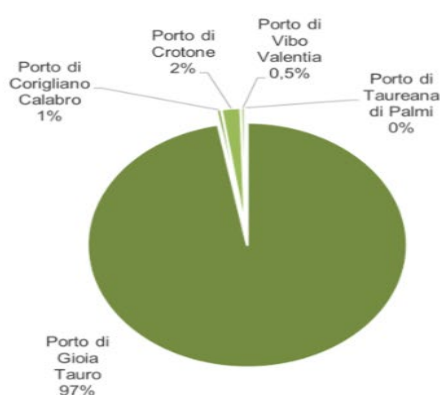
La politica ambientale dei porti costituisce oggi una componente essenziale della pianificazione strategica delle Autorità di Sistema Portuale, in quanto incide direttamente sulla competitività degli scali, sulla qualità ambientale dei territori costieri e sulla capacità del sistema logistico di allinearsi agli obiettivi di decarbonizzazione e resilienza fissati a livello europeo, nazionale e internazionale. In tale prospettiva, la sostenibilità ambientale non rappresenta un profilo accessorio dell'azione amministrativa, ma un criterio ordinatore delle scelte infrastrutturali, energetiche, organizzative e tecnologiche che interessano il porto e le sue connessioni retroportuali.

Per l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio, tale impostazione trova il proprio riferimento nel Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale del Sistema Portuale (DEASP), approvato a luglio 2024 ai sensi dell'art. 4-bis della legge n. 84/1994, quale strumento di indirizzo per l'individuazione delle priorità ambientali ed energetiche del sistema portuale e per la definizione delle linee di intervento in materia di riduzione delle emissioni, efficientamento energetico, elettrificazione delle banchine, qualità ambientale e adattamento climatico.

Il DEASP dalla ADSP MTMI consente di ricondurre a un quadro unitario la politica ambientale dell'Ente, assicurando coerenza tra pianificazione portuale, programmazione delle opere pubbliche, transizione energetica e obiettivi di sostenibilità imposti dall'evoluzione normativa. Esso costituisce, pertanto, il presupposto tecnico-programmatico per orientare le future scelte dell'AdSP verso un modello di porto sostenibile, intermodale, digitalizzato e resiliente.

Il DEASP, che dovrà essere aggiornato nel 2027, ha preliminarmente ricostruito lo stato di fatto del sistema portuale analizzando l'impronta di carbonio della ADSP-MTMI (figura 13).

Valutazione delle emissioni di CO_{2eq} – Sintesi del Sistema Portuale MTMI



Ambito Portuale	Ambito 1 – emissioni dirette	Ambito 2 – emissioni indirette	Totale	
	[tCO _{2eq}]			%
Porto di Gioia Tauro	210.844	9.387	220.231	97%
Porto di Corigliano Calabro	1.071	55	1.126	0,5%
Porto di Crotona	4.396	32	4.428	2%
Porto di Vibo Valentia	947	129	1.076	0,5%
Porto di Taureana di Palmi*	-	2	2	0%
Totale	217.258	9.605	226.864	100%

*Le emissioni di CO_{2eq} relative al Porto di Taureana di Palmi afferiscono totalmente all'Ambito 2, ovvero all'energia elettrica, e sono legate alle utenze dell'AdSP.

Figura 13 - Impronta di Carbonio ASPs

Come è possibile riscontrare dalla figura 13 il porto di Gioia Tauro è risultato il porto con una maggiore emissione di CO₂ producendo il 97% della stessa.

Su tale base, il documento ha individuato una serie di obiettivi strategici che costituiscono oggi riferimenti essenziali per la programmazione dell'Ente e che si riportano di seguito:

- decarbonizzazione delle attività portuali e progressiva riduzione delle emissioni climalteranti e inquinanti generate dalle navi in sosta, dai mezzi portuali e dalle attività retroportuali;
- sviluppo dell'elettrificazione delle banchine e delle infrastrutture per combustibili alternativi, in coerenza con gli obiettivi europei di cold ironing e di transizione verso fonti energetiche a minore impatto ambientale;
- efficientamento energetico del patrimonio infrastrutturale e immobiliare portuale, anche mediante sistemi intelligenti di gestione dell'energia e integrazione con fonti rinnovabili;
- miglioramento della qualità dell'aria, del monitoraggio ambientale e della gestione degli impatti su acqua, suolo, rumore e rifiuti prodotti nelle aree portuali;
- rafforzamento dell'intermodalità sostenibile e della connessione porto-ferrovia-strada, al fine di ridurre l'impronta emissiva della catena logistica;
- incremento della resilienza climatica delle infrastrutture portuali rispetto ai rischi connessi agli eventi estremi, all'erosione costiera e all'innalzamento del livello del mare;
- promozione della digitalizzazione dei processi portuali e logistici quale leva per la riduzione dei consumi, il monitoraggio ambientale e l'ottimizzazione operativa;
- integrazione tra pianificazione ambientale, pianificazione portuale e programmazione delle opere pubbliche, in modo da rendere la sostenibilità un criterio strutturale delle decisioni dell'Ente.

Alla luce degli obiettivi sopra declinati, l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio è chiamata a tradurre la sua azione programmatica in obiettivi operativi misurabili, orientati sia al porto core di Gioia Tauro sia ai porti territoriali del sistema. In questa prospettiva, assumono particolare rilievo: il completamento e la piena funzionalità degli interventi di elettrificazione delle banchine, già in parte attuate e in fase di realizzazione che elettrificherà 1,5 km della banchina di levante sui 3,5 km di

banchina complessiva; la riduzione dei consumi energetici delle infrastrutture e degli immobili portuali, ad oggi sono stati realizzati il 90% degli interventi; allo sviluppo di sistemi di monitoraggio ambientale; la progressiva integrazione delle aree retroportuali nei processi di transizione ecologica; il miglioramento della sostenibilità del ciclo logistico delle merci; il rafforzamento della capacità amministrativa e tecnica dell'Ente nella programmazione ambientale.

Per migliorare la sostenibilità del ciclo logistico delle merci, l'Ente ha avviato nei primi mesi del 2026, in sinergia con la Regione Calabria, un'azione amministrativa finalizzata al riconoscimento di un'area retroportuale quale **interporto**, già dotata di un terminal intermodale (ferro-gomma-nave), nonché di piazzali e capannoni.

L'iniziativa si colloca nel quadro della nuova disciplina di settore introdotta dalla **Legge 13 novembre 2025, n. 177**, recante la **Legge quadro in materia di interporti**, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 275 del 26 novembre 2025 ed entrata in vigore l'11 dicembre 2025, che ha aggiornato organicamente il previgente impianto normativo di cui alla legge 4 agosto 1990, n. 240. La riforma riconosce gli interporti quali infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, valorizzandone il ruolo ai fini dell'intermodalità, dell'efficienza dei flussi logistici, della sostenibilità ambientale e dell'integrazione con la rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

Attualmente, la superficie complessiva disponibile per l'avvio dell'interporto è pari a circa 20 ettari, con la possibilità di un'estensione ulteriore di altri 20 ettari.

Al contempo, è stato avviato un percorso diretto ad incrementare la quota di shift modale nave-treno e ad ampliare l'utilizzo della ferroviaria per l'arrivo e la partenza di merci dal Porto di Gioia Tauro, restituendo allo stesso natura di hub logistico del mediterraneo, agendo al riguardo oltre che sul sistema infrastrutturale anche sulla gestione della manovra ferroviaria che, allo stato viene gestita in regime di autoproduzione ai sensi degli articoli 7 e 9 della legge 10 ottobre 1990, n. 287, in forza delle previsioni del vigente Regolamento Comprensoriale di Manovra Ferroviaria (ReCoMaf), approvato con Delibera del Comitato Portuale di Gioia Tauro n. 149/2021 del 24/3/2021 del Comitato Portuale, in ordine al quale l'ART, con nota prot. 0010492/2021 in data 2/7/2021, ha rappresentato di non avere alcuna osservazione da formulare. Al fine di incentivare lo sviluppo del ferroviario, si ritiene infatti che una efficiente gestione della manovra ferroviaria costituisca un elemento imprescindibile così come il supporto di partner istituzionali possa consentire un forte impulso allo sviluppo della logistica del sistema. Al riguardo, pertanto, è stato avviato un percorso con il coinvolgimento anche della Regione Calabria al fine di individuare le modalità migliore per la gestione del servizio che ha portato all'adozione della stessa della deliberazione di Giunta Regionale n. 107 del 13/3/2026 con la quale è stato previsto di definire, per il tramite di Fincalabra s.p.a., le attività propedeutiche all'attuazione della disposizione di cui all'art. 8 della l.r. n. 21/2022, ivi compresa la stipula di intese con l'Autorità di Sistema Portuale ed eventualmente con gli stakeholder istituzionali del mercato di riferimento e del sistema portuale, al fine di individuare un modello partecipativo per lo sviluppo dei traffici ferroviari del porto di Gioia Tauro, nel rispetto delle competenze istituzionali dei soggetti coinvolti, senza determinare vincoli giuridici o impegni finanziari per l'Amministrazione regionale o pregiudicare eventuali successive valutazioni dell'Amministrazione regionale, anche di ordine strategico, in ordine agli assetti organizzativi, gestionali o societari da adottare. Nel prossimo periodo, pertanto, l'Ente si occuperà di individuare le modalità ritenute più efficienti per l'affidamento del servizio di cui trattasi al fine di dare definitivo slancio alla filiera intermodale.

Ciò detto, tra gli interventi riconducibili al monitoraggio ambientale e alla gestione degli impatti su acqua, suolo, rumore e rifiuti nelle aree portuali, particolare rilievo assume l'attività continuativa di controllo della qualità dei fondali del canale portuale. A oltre trentacinque anni dall'avvio dell'operatività dello scalo,

i sedimenti risultano ancora classificati, per il 99%, in classe A, con valori tossicologici sostanzialmente nulli. Tale condizione ha consentito il loro riutilizzo per interventi di ripascimento e per la realizzazione di barre sommerse, a tutela dell'equilibrio costiero e della fascia litoranea limitrofa al canale portuale.

In questa prospettiva, il materiale dragato, lungi dall'essere considerato un rifiuto, ha rappresentato nel tempo una risorsa da valorizzare nell'ambito di un ciclo integrato dei materiali. Analogamente, anche i materiali provenienti da demolizioni e scavi vengono riutilizzati, per una quota prossima al 90%, all'interno dei progetti in corso o stoccati per successivi reimpieghi sempre nell'ambito del sedime portuale. Tale impostazione conferma un approccio coerente con i principi dell'economia circolare, orientato alla riduzione dei conferimenti a smaltimento, al contenimento del consumo di nuove risorse e alla sostenibilità ambientale delle opere portuali.

In termini programmatici, gli obiettivi declinati si traducono nella necessità di integrare ed aggiornare politica ambientale con il DPSS, con i futuri Piani Regolatori Portuali, con il Programma Triennale delle Opere Pubbliche e con gli strumenti di finanziamento nazionali ed europei.

L'ADSP ha in parte attuato la politica ambientale prevista nel DEASP e il documento non rimasto confinato come documento settoriale, ma ha inciso concretamente sulle priorità di investimento, sulle scelte localizzative, sui modelli di gestione e sui sistemi di controllo delle performance ambientali del sistema portuale.

In conclusione, la politica ambientale portuale di questa ADSP è intesa come una politica trasversale di sistema, strettamente connessa agli obiettivi di competitività, sicurezza, innovazione. In tale quadro, il DEASP ha rappresentato e rappresenta per l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio lo strumento di riferimento per governare la transizione ecologica del sistema portuale, dove definire priorità e obiettivi coerenti con la normativa comunitaria e nazionale e deve orientare le future scelte dell'Ente verso un modello di sviluppo sostenibile, resiliente e pienamente integrato nelle reti europee della mobilità e della logistica.

8. Lavoro portuale

Il lavoro portuale costituisce uno dei fattori strategici per lo sviluppo della competitività del sistema dei mari Tirreno Meridionale e Ionio la cui valenza è stata disciplinata nell'ultima riforma portuale attraverso il Piano Organico Porto, considerato come uno strumento di programmazione di carattere strategico specificatamente dedicato ad uno dei fattori più rilevanti nel processo portuale. Per la prima volta, infatti, il tema del lavoro portuale viene affrontato nella sua organicità coinvolgendo tutte le forze produttive in capo alle imprese autorizzate ex art. 16, 17 e 18.

Tale approccio, che ha trovato la sua prima applicazione negli scali del sistema nel 2021 all'indomani dell'istituzione dell'Autorità di Sistema portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, si è sostanziato in un modello organizzativo assai complesso elaborato a seguito di consultazioni con tutte le imprese portuali autorizzate ad operare nei porti ricadenti nella giurisdizione dell'Ente, eccezion fatta per il porto di Taureana di Palmi nel quale non opera alcuna impresa portuale essendo lo stesso dedicato ai soli servizi per il diporto nautico.

Dal Piano Organico Porto approvato, che si provvederà ad aggiornare entro il mese di giugno 2026, i dati elaborati ed ostesi restituiscono un dato di potenziale incremento dell'organico dei porti rientranti nella circoscrizione territoriale di questa Autorità. Come è stato opportunamente declinato i porti, e in particolare lo scalo gioiese, sono in crescita, per cui i dati che ci vengono suggeriti dal mercato potrebbero non specchiarsi del tutto fedelmente con le previsioni del fabbisogno di personale, a volte timide, fatte dalle imprese portuali, soprattutto dagli art. 16. Se questo vale per tutti i porti del sistema, è ancora più evidente nel particolare contesto di Gioia Tauro.

Difatti, nel solo porto di Gioia Tauro, il totale dei lavoratori è pari a 1590 unità (esclusi i 56 lavoratori della Port Agency). Rispetto all'incremento della produzione che si registra nello scalo gioiese, soprattutto nel traffico container, si prevede la necessità di aumentare il plafond dei lavoratori almeno del +19,50% nel triennio, tradotto in numeri, almeno +310 lavoratori.

Dalla consultazione delle imprese, tra le stime degli art. 18 e di tutte le imprese autorizzate ex art. 16 comma 1 e 3, è emerso che il cluster portuale prevede (in totale) l'incremento di sole 59 unità: un dato che sottostima abbondantemente quello che è il fabbisogno lavorativo in porto. L'auspicio è che le proiezioni presenti nel suddetto Piano dell'Organico del Porto, possano essere un valido strumento per i players portuali, perché possano rivedere in maniera più funzionale, le proprie previsioni di implementazioni degli organici, per evitare possibili cortocircuiti tra porto e mercato.

Infatti, anche per la redazione del precitato P.O.P. si è deciso di partire proprio dal mercato, per poi calarci all'interno di ciascuno degli scali amministrati da questo Ente. I cambiamenti dei traffici marittimi, infatti, influenzano la quantità e la qualità del lavoro portuale che è chiamato ad adattarsi per restare al passo con i tempi.

Le sfide che riguardano l'organizzazione del lavoro portuale possono sintetizzarsi in quattro punti:

1. Innovazione tecnologica e automazione;
2. Formazione;
3. Abbassamento dell'età media;
4. Competitività.

Un primo fattore da analizzare è quello del progresso tecnologico e dell'automazione del lavoro. Guardando ai porti del sistema, diversi per tipologia e intensità di traffici, è evidente che tali elementi impattano in maniera differente. Difatti, vi sono alcuni segmenti produttivi che per tipologia di merce e per la natura del processo di operazione, non è prevista l'introduzione di strumenti altamente tecnologici (pensiamo ad esempio ai rotabili o alle rinfuse). Il settore dove maggiormente si fa sentire l'esigenza

dell'automazione del lavoro, e che nel nostro sistema interessa in particolare il porto di Gioia Tauro, è quello del traffico containers.

Nell'ultimo ventennio il traffico di merci containerizzate è stato caratterizzato da profonde trasformazioni, con l'introduzione di sistemi automatizzati che impattano sull'intensità e qualità di lavoro in banchina. Per cui, il modello produttivo e di gestione del piazzale punterà sempre più all'automazione ed all'utilizzo di tecnologie che remotizzano il controllo della movimentazione delle merci.

L'avanzata di sistemi di automatizzazione pone in chiave programmatica, il raggiungimento di due obiettivi:

- l'aumento della resa produttiva per addetto, che con le nuove tecnologie aumenta rispetto alla gestione del lavoro "tradizionale";
- la necessità di dotarsi di personale altamente specializzato, che sia consapevole ed abile nei nuovi processi tecnologici.

L'esigenza rappresentata è stata pienamente intercettata dal terminalista MCT, che ha in corso l'automazione completa di alcuni parchi di stoccaggio dei containers, che saranno serviti da sistemi di sollevamento e traslazione completamente autonomi in grado di raggiungere altezze pari al settimo tiro.

Da quest'ultima esigenza, si apre una finestra sulla seconda sfida che il lavoro portuale dovrà affrontare: la formazione.

La digitalizzazione del lavoro spinge la necessità di dotarsi di nuove competenze, sia di base in termini di alfabetizzazione digitale che, successivamente, di maggiore dettaglio, ovvero indirizzate all'utilizzo e movimentazione di mezzi tramite il relativo software.

Se molto è stato fatto in questo settore dal maggiore terminalista MCT, dal confronto con le imprese portuali, sviluppatosi proprio in occasione della redazione del Piano che ci occupa, emerge come la formazione specialistica del personale sia ancora un aspetto residuale. Vi sono poche imprese che investono con regolarità sulla formazione specialistica, molte quelle che si limitano all'aggiornamento obbligatorio dei corsi sulla sicurezza sul lavoro trascurando totalmente la previsioni di attività formative professionalizzanti.

In ottemperanza a quanto disposto dalla L. 84/1994, questa AdSP MTMI, potrà prevedere percorsi finalizzati alla qualificazione professionale, alfabetizzazione digitale, sempre più fondamentali nel ciclo delle operazioni portuali. Gli interventi che l'AdSP MTMI determinerà sulla scorta dei risultati contenuti in tale Piano, potranno rivolgersi senz'altro al nuovo soggetto che verrà a formarsi ex art. 17, ma pur nel rispetto dell'autonomia delle imprese portuali nel prevedere percorsi di formazione, potranno rivolgersi anche agli art. 18 e 16, concordando programmi di studio e qualificazione per rispondere alle immediate esigenze di un mercato come quello portuale che è in continua evoluzione. Si potrebbe concordare con istituti di formazione, enti università, scuole di specializzazione *et similia*, l'attivazione di percorsi mirati a seconda di quelle che sono le previsioni di sviluppo della locale blu economy.

Altra sfida che attende la programmazione del lavoro portuale è l'abbassamento dell'età media. Il valore, riferito a tutto il personale impiegato nel sistema portuale, è di 45 anni, uguale alle rilevazioni del triennio precedente. L'età media dei lavoratori dei porti non è solo una questione statistica, ma dal suo abbassamento dipendono gli standard dei servizi. Infatti, il lavoro portuale è un lavoro particolarmente usurante, si svolge all'aperto spesso in condizioni meteo avverse, prevede l'utilizzo di mezzi meccanici in ambiti caratterizzati da particolare complessità, si svolge su una turnistica h24. Per cui, l'industria portuale si contraddistingue per una più veloce tendenza all'inidoneità all'espletamento di talune mansioni. Questo, unitamente alle esigenze di digitalizzazione e automazione del lavoro, impone l'introduzione di nuove leve ed eventualmente anche l'adozione di piani di prepensionamento.

Ultima sfida sulla il Piano in esame ha inteso proporre spunti di riflessione è il mantenimento di un alto livello di competitività. La competitività che qui vuole essere rappresentata, non è un concetto astratto, ma è un profilo che riassume in sé tutti gli aspetti precedentemente illustrati in queste conclusioni e riguarda tutti gli scali. La *blu economy* mondiale, come abbiamo visto nei primi capitoli di questo lavoro, è attraversata da fenomeni che allo stesso tempo hanno ripercussioni su ampia scala e mutano repentinamente. Quello marittimo è un mercato in continua fibrillazione, per stare al passo coi grandi fenomeni che ne determinano le dinamiche bisogna garantire l'adozione di politiche che favoriscano la concorrenzialità.

Il mercato influenza l'organizzazione del lavoro portuale; il lavoro portuale influenza la resa del mercato. Esempio di questo vicendevole condizionamento è la stretta relazione che esiste tra il gigantismo navale, il conseguente maggior numero di lotti movimentati per singola toccata, la necessità di operare un maggior numero di container, dunque più personale, che abbia maggiore professionalizzazione.

L'aumento dei volumi del termina contenitori, tuttavia, introduce nuove sfide anche in merito all'organizzazione del lavoro portuale che necessita di maggiore flessibilità e di strutture in grado di intervenire efficacemente a fronte dei picchi di lavoro, il tutto garantendo un equilibrio con le imprese attualmente operanti in Porto. Questa Autorità di Sistema Portuale, al fine di garantire la massima operatività del Porto di Gioia Tauro e degli altri porti del sistema, conscia della necessità di garantire la disponibilità di pool di manodopera per la fornitura di lavoro temporaneo, a copertura dei picchi di lavoro, nel gennaio 2025 ha quindi avviato l'iter per la costituzione di un nuovo soggetto del tipo previsto dall'art. 17, comma 5 della L. 84/1994, una Società a Responsabilità Limitata, partecipata dall'AdSP-MTMI e dai maggiori stakeholder presenti in porto, tanto i terminalisti quanto le imprese portuali ex art. 16. Nel corso del 2026, pertanto, l'obiettivo è quello di dare avvio al nuovo soggetto superando l'attuale assetto normativa che vede operare, ancora la Gioia Tauro Port Agency che discende dall'Accordo di Programma sottoscritto in data 27/7/2016 tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali, la Regione Calabria, l'Agenzia nazionale per l'attrazione degli investimenti e lo sviluppo d'impresa S.p.A. (Invitalia) e l'allora Autorità Portuale di Gioia Tauro e dai successivi interventi normativi adottati al fine di salvaguardare i lavoratori del bacino portuale.

Dopo un periodo di crisi del precedente terminalista, all'esito delle procedure ex l. 223/91 avviate da Medcenter Container Terminal S.p.a., il Governo ha assunto l'incarico di procedere alla istituzione dell'Agenzia per la fornitura di lavoro portuale, la riqualificazione professionale e la ricollocazione dei lavoratori presso il porto di Gioia Tauro che, a quella data usufruivano di regimi di sostegno al reddito nella forma di ammortizzatori sociali.

Il Governo ha dato fattiva attuazione all'impegno assunto e con l'art. 4. D.L. 29/12/2016, n. 243 poi convertito, con modificazioni, dalla L. 27/2/2017, n. 18, ha previsto la istituzione, in via eccezionale e temporanea, per un periodo massimo non superiore a trentasei mesi poi successivamente più volte prorogato, da parte della Autorità di Sistema Portuale, previa intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con delibera del Comitato Portuale, di un'agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, nella quale confluiscono i lavoratori in esubero delle imprese che operano ai sensi dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, autorizzate alla movimentazione dei container che, alla data del 27 luglio 2016, usufruivano di regimi di sostegno al reddito nelle forme degli ammortizzatori sociali.

Con delibera del Comitato Portuale, in data 23.03.2017, preso atto della intesa intervenuta sulla istituzione della Agenzia, il Comitato ha assunto la decisione di provvedere alla costituzione della Agenzia di

somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale denominata “Gioia Tauro Port Agency S.r.l.”.

La norma più volte richiamata prevede che i soggetti iscritti agli elenchi detenuti e gestiti dall'Agenzia ricevono una indennità di mancato avviamento (I.M.A.) per le giornate di disponibilità (massimo 26 giornate nell'arco mensile) che, secondo quanto prospettato dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti che vigila sulle Autorità Portuali, viene versata da parte dell'I.N.P.S, una volta trasmessi i relativi elenchi verificati dal medesimo Ministero indi rimessi dallo stesso all'istituto previdenziale, che provvede al relativo accredito direttamente al lavoratore.

Nell'attuale scenario giuridico, una fattispecie paragonabile, ma non perfettamente sovrapponibile per le ragioni che nel prosieguo verranno illustrate, è quella disciplinata dall'art. 17 L. 84/94.

Nel caso della costituita Agenzia, la norma ha disposto che, a differenza di quanto avviene per i casi previsti dal suddetto art. 17 della L. 84/94 e s.m.i., al ricorrere dei presupposti declinati nell'art. 4 D.L. 29/12/2016, n. 243 poi convertito, con modificazioni, dalla L. 27/2/2017, n. 18, che l'Autorità Portuale di Gioia Tauro costituisca una società pubblica, senza ricorso a procedure ad evidenza pubblica di individuazione di una impresa deputata in tal senso come avviene nel caso di art. 17 "puro", per l'attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi anche attraverso la loro formazione professionale in relazione alle iniziative economiche ed agli sviluppi industriali dell'area portuale di Gioia Tauro di competenza dell'Ente nonché ogni attività necessaria o strumentale alla realizzazione di quanto sopra.

Anzi, la circostanza che l'Agenzia sia fattispecie diversa rispetto a quanto sancito dall'art. 17 l. 84/94, è rinvenibile nella stessa norma (art. 4 dl. 243/16 convertito in l. 18/17) che, a chiare lettere, dispone al comma 8 che, all'esito del periodo legislativamente previsto decorrente dalla costituzione dell'Agenzia, quindi qualora alla scadenza del periodo di operatività dell'Agenzia restino in forza alla stessa lavoratori non reimpiegati, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti possa autorizzare la trasformazione dell'Agenzia, su istanza dell'Autorità di Sistema portuale competente e laddove sussistano i presupposti, in un'agenzia di fornitura di lavoro portuale temporaneo, ai sensi del citato art. 17 della L. n. 84 del 1994, e successive modificazioni. Sulla scorta delle indicazioni ricevute dal Ministero vigilante, l'Agenzia ha l'obbligo di trasmettere gli elenchi per la verifica al MIT che, all'esito dei controlli, li rimetterà all'istituto previdenziale, affinché provveda all'accredito della indennità di mancato avviamento ed al versamento della contribuzione figurativa a favore del lavoratore.

Secondo l'art.4 più volte richiamato, all'Agenzia, ad eccezione delle modalità istitutive e di finanziamento, si applica la normativa vigente relativa alle agenzie di somministrazione di lavoro, di cui al D.Lgs. 10 settembre 2003, n. 276, ed al D.Lgs. 15 giugno 2015, n. 81, ove compatibile.

Ai sensi dell'art. 4, co. 4, qualsiasi impresa abilitata ex artt. 16 e 18, L. n. 84/1994, a svolgere attività nell'ambito portuale di competenza dell'AdSP/autorità marittima istitutiva dell'Agenzia può richiedere la somministrazione di lavoratori per integrare il proprio organico. Tuttavia, qualora nei porti sia già presente un soggetto autorizzato alla fornitura di lavoro portuale temporaneo ex art. 17, L. n. 84/1994, la richiesta di manodopera per lo svolgimento delle operazioni portuali deve necessariamente transitare attraverso questa. Nell'ipotesi residuale in cui l'impresa non avesse personale sufficiente per fornire lavoro portuale temporaneo, questa deve rivolgersi all'Agenzia.

Qualora nuove iniziative imprenditoriali e produttive autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18, L. n. 84/1994, e localizzate all'interno del porto dovessero procedere all'assunzione di personale a tempo determinato o

indeterminato, laddove vi sia coerenza tra i profili professionali richiesti ed offerti, dovranno necessariamente rivolgersi all'Agenzia, secondo percentuali predeterminate nel relativo titolo abilitativo. Parimenti dovrà avvenire, qualora imprese già concessionarie ai sensi dell'art. 18, L. n. 84/1994, prevedessero nuove assunzioni (art. 4, co. 5). I lavoratori così individuati dovranno accettare l'impiego proposto, pena la cancellazione dagli elenchi detenuti presso l'Agenzia.

Ciò posto, attesa la peculiarità più volte evidenziata che l'Agenzia rappresenta un *quid novi*, si rileva che la normativa delle agenzie di somministrazione si applica ove compatibile e su tale punto è stata interessata la Direzione territoriale del lavoro che, dopo un interpello dell'Ispettorato Nazionale, ha fornito interpretazione della disposizione di cui all'art. 4 d.l. 243/2106 convertito in l. 18/17.

Secondo l'Ispettorato Nazionale del Lavoro, alla luce di quanto previsto dal citato decreto n. 243, nonché dall'Accordo di Programma sottoscritto in data 27/07/2016, l'Agenzia in argomento è infatti deputata a svolgere attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi, nonché preposta ad avviare gli stessi presso le aziende operanti nel porto, senza che sia previamente instaurato un rapporto di lavoro tra l'Agenzia e il personale da collocare presso le aziende portuali.

L'art. 2, co. 1, D.L. n. 87/2018, conv. in L. n. 96/2018 (cd. Decreto Dignità e relativa legge di conversione) ha modificato le disposizioni di cui all'art. 29, co. 2, lett. b), D. Lgs. n. 81/2015, escludendo le attività portuali dall'applicazione della normativa in tema di contratti a tempo determinato. Pertanto, ad oggi, non vi sono limiti in termini di durata e numero di proroghe, né sussiste l'obbligo di indicare una causale che giustifichi il ricorso a contratti di lavoro a tempo determinato.

Resta, tuttavia, l'obbligo per il datore di lavoro di effettuare le comunicazioni obbligatorie di assunzione entro il giorno antecedente l'instaurazione del rapporto di lavoro. L'Agenzia, sentite le organizzazioni sindacali dei lavoratori, svolge attività di supporto alla collocazione professionale dei lavoratori iscritti nei propri elenchi, anche attraverso la loro formazione professionale. I piani di formazione e di riqualificazione del personale possono essere co-finanziati anche dalle regioni (art. 4, co. 3).

La Port Agency Srl è giunta a scadenza il 27 aprile 2024, per lo spirare del termine di proroga che era stato disposto dall'art. 8, comma 2, lett. a) del D.L. 30/12/2023, n. 215 (c.d. "Milleproroghe").

In seguito, l'art. 24 bis, comma 1, lett. a) del D.L. 7.5.2024, n. 60 (c.d. "Coesione"), convertito con L. 4/7/2024, n. 95 (in G.U. Serie Generale n. 157 del 6/7/2024), ha inteso prorogare ulteriormente il periodo di operatività dell'Agenzia per la somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, posticipandone la scadenza al prossimo 31/12/2024.

Lo stesso è stato ulteriormente prorogato dall'art. 4-bis, comma 1, lett. a) del D. L. 31/12/2024, n. 208, fino al 30/12/2026 e, pertanto, come detto, si dovranno adottare tempestivamente gli atti per garantire, in tempo utile, l'istituzione della nuova società fornitrice di manodopera.

Gioia Tauro con il resto d'Italia collegata, attraverso un sistema di strade a pettine raccordate ai 5 svincoli esistenti, con i più importanti poli della Calabria: la città metropolitana di Reggio Calabria, il porto di Vibo Valentia e il comprensorio di Lamezia Terme, anche se 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 i volumi di traffico trapiantati 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. Oggi con i finanziamenti PNRR Anas sta progettando e realizzando il nuovo casello autostradale di Rosarno e il varco portuale e potenziando la bretella stradale di collegamento.

9.1.1. Il Porto di Gioia Tauro nel contesto del mediterraneo

Il sistema portuale italiano si distingue per una funzione duplice nell'ambito della logistica marittima. Se i porti del nord si focalizzano principalmente sulle attività di importazione ed esportazione, Gioia Tauro occupa invece una posizione centrale quale hub strategico, con la capacità di collegare il sud del Mediterraneo con l'Europa meridionale. Il porto non solo favorisce il transito merci verso l'interno del Paese, ma rappresenta anche una porta di accesso privilegiata al cuore delle rotte mediterranee.

In particolare, la sua posizione geografica lo colloca in prossimità della principale direttrice marittima che unisce il Canale di Suez allo Stretto di Gibilterra, conferendogli un ruolo di rilievo sia a livello nazionale sia nell'ambito dei traffici commerciali internazionali.

Il porto ha visto una crescita costante e significativa, consolidata nel 2022 e confermata nelle più recenti rilevazioni. Questa evoluzione testimonia il ruolo centrale che lo scalo riveste nell'ambito dei traffici marittimi mediterranei ed internazionali.

Secondo le evidenze riportate dalla scheda di maritime economy 2023, riferita all'anno 2022 (Figura 15), Gioia Tauro si distingue come il primo porto italiano per numero di collegamenti e il quinto nell'intero bacino del Mediterraneo.

Questi risultati confermati anche nel 2025 pongono in risalto l'importanza strategica dell'infrastruttura calabrese, che si conferma nodo cruciale per la logistica nazionale e internazionale, in grado di sviluppare dinamiche competitive e di favorire l'integrazione tra i principali assi marittimi europei e mediterranei.



Figura 15 - Scheda di maritime economy 2023

Nel corso del 2024 e 2025, il porto di Gioia Tauro ha evidenziato una crescita significativa confermando la centralità dello scalo calabrese all'interno del panorama portuale nazionale.

Nel medesimo anno, la movimentazione complessiva dei principali porti italiani si è attestata a quasi 12 milioni di TEU. Il ruolo del porto di Gioia Tauro come nodo logistico si conferma determinante, contribuendo in modo sostanziale al posizionamento dell'Italia come terzo paese europeo per volumi di transhipping, con una quota del 13% del traffico complessivo, preceduta soltanto da Olanda e Regno Unito.

9.1.2 Impatto delle crisi geopolitiche sulle rotte marittime e ruolo strategico del Porto di Gioia Tauro

La recente crisi delle rotte marittime, originata principalmente da conflitti geopolitici come gli attacchi degli Houthi nel Mar Rosso, ha avuto conseguenze rilevanti sul traffico attraverso il Canale di Suez. In particolare, il rischio crescente ha costretto molte compagnie a modificare le rotte delle merci trasportate vie mare, determinando una drastica riduzione del transito nel Canale: all'inizio del 2024, il calo è stato significativo, fino a raggiungere una diminuzione del 50% rispetto all'anno precedente.

In questo scenario, il Porto di Gioia Tauro ha saputo dimostrare una notevole resilienza. Pur non essendo più collocato sulla rotta centrale, lo scalo calabrese si è confermato centrale e strategico sia per il sistema logistico nazionale che per le dinamiche marittime mediterranee. I dati disponibili attestano il peso crescente del porto, che oggi rappresenta un punto di riferimento insostituibile per la logistica marittima italiana e per le attività di transhipment nel Mediterraneo.

Le rotte dei traffici marittimi sono state profondamente modificate nel corso del 2024, come evidenziato dalla figura n. 16. Nonostante alcuni studi di settore avessero previsto un ruolo marginale per Gioia Tauro, sottovalutando la portata delle sue infrastrutture e la sua posizione, il porto è riuscito invece ad affermarsi come il vero e proprio “magazzino d’Italia” e centro di smistamento del Mediterraneo, grazie agli oltre 60 collegamenti diretti con i principali porti nel mediterraneo.

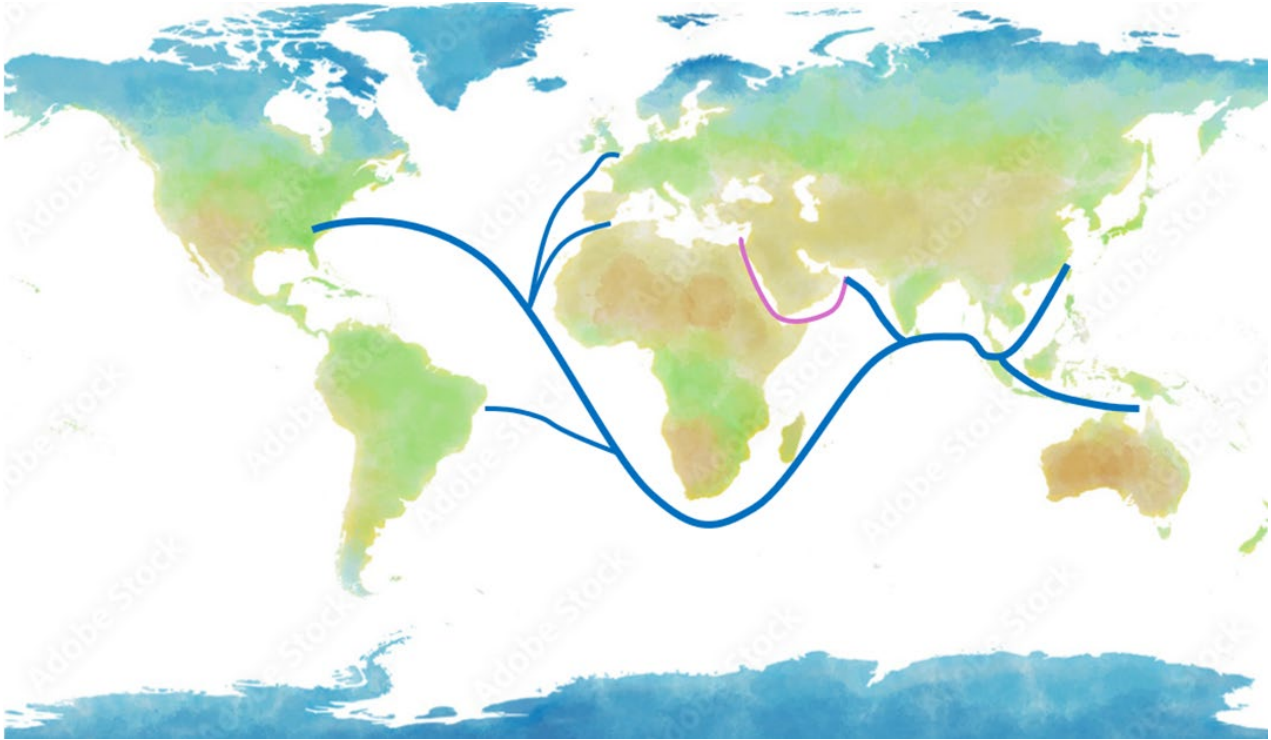


Figura 16

La centralità di Gioia Tauro si conferma anche come porta di ingresso privilegiata per le merci provenienti sia dal Far East che dalle Americhe. Le rotte del Nord Europa e del Mediterraneo hanno seguito direttrici separate, rendendo Gioia Tauro il principale centro di smistamento per le merci nel bacino mediterraneo.

Il porto, infatti, gestisce il 98% delle merci in importazione provenienti dal Far East destinate agli altri porti italiani, e il 100% di quelle che arrivano da rotte di Long Range. Nella figura 17 le linee gialle e rosse rappresentano le nuove rotte utilizzate per e dal Far East, mentre la linea blu rappresenta la nuova rotta utilizzata da e per le Americhe.

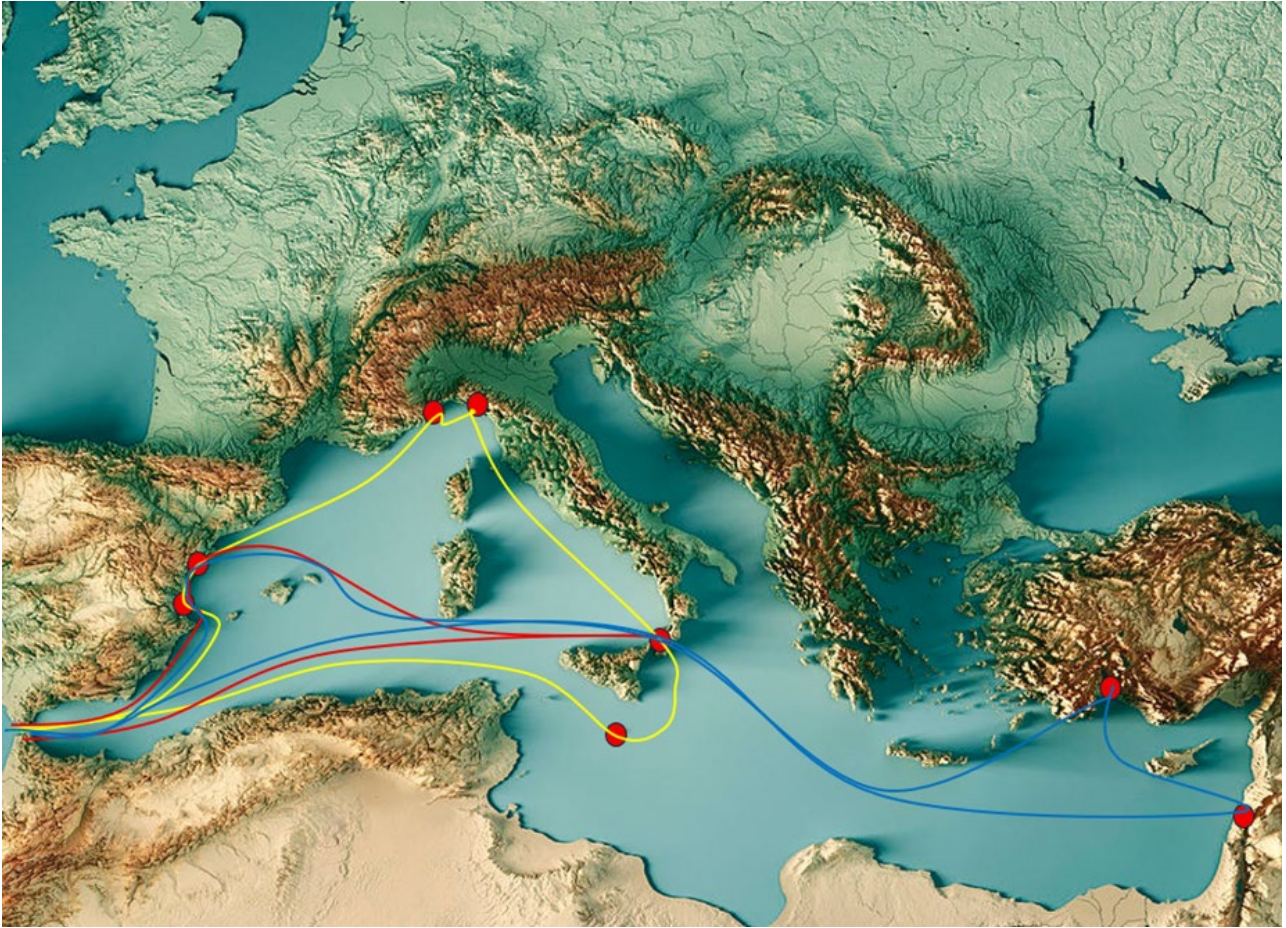


Figura 17

Nel contesto dei profondi cambiamenti che hanno interessato le rotte marittime nel Mediterraneo, anche i principali operatori mondiali hanno dovuto riorganizzare i propri itinerari. In particolare, le navi di grandi dimensioni della società MSC hanno rivisto le tappe dei loro collegamenti, riducendo sensibilmente il numero di porti toccati lungo le rotte che attraversano il bacino mediterraneo.

Un dato di particolare rilievo è che, tra i pochi scali selezionati, il porto di Gioia Tauro rappresenta una tappa fissa e imprescindibile sia per le navi in ingresso sia per quelle in uscita da Gibilterra. Questa scelta strategica sottolinea ulteriormente l'importanza dello scalo calabrese come snodo centrale nelle dinamiche del traffico marittimo internazionale.

La figura 18 illustra in modo chiaro la centralità di Gioia Tauro come punto di transito privilegiato nel Mediterraneo. Questo assetto conferma il ruolo del porto non solo come hub nazionale, ma anche come piattaforma di riferimento per il transhipment e la distribuzione delle merci nel Mediterraneo.



Figura 18

Inoltre, Gioia Tauro svolge un ruolo chiave nell'export, rappresentando l'anello di collegamento per tutti i porti italiani dell'Adriatico, dello Ionio e del centro Tirreno verso i mercati mondiali.

Da sottolineare che oggi il porto di Gioia Tauro rappresenta per tutti i porti italiani il punto di arrivo e smistamento delle merci in arrivo dalle Americhe e il punto di arrivo e smistamento delle merci in arrivo dal Far East per il 98% di tutti i porti italiani oltre a rappresentare il punto centrale per le merci in transito nel Mediterraneo per il transhipment.

9.1.3 Porto di Gioia Tauro, contesto insediativo e infrastrutturale

Per tratte medio-brevi come quelle entro i 350 km, il trasporto su strada risulta la soluzione più economica e garantisce le tempistiche ottimali per ogni tipo di merce, comprese quelle pericolose (ADR), e rappresenta per queste distanze la soluzione logistica efficiente, versatile e conveniente, che si adatta alle esigenze specifiche delle aziende e contribuisce alla competitività del commercio nazionale.

Il porto di Gioia Tauro consolida la sua centralità nel mezzogiorno anche come un importante hub di smistamento per il trasporto su gomma, grazie alla sua posizione centrale all'interno di un raggio di 350 km (Figura 19).

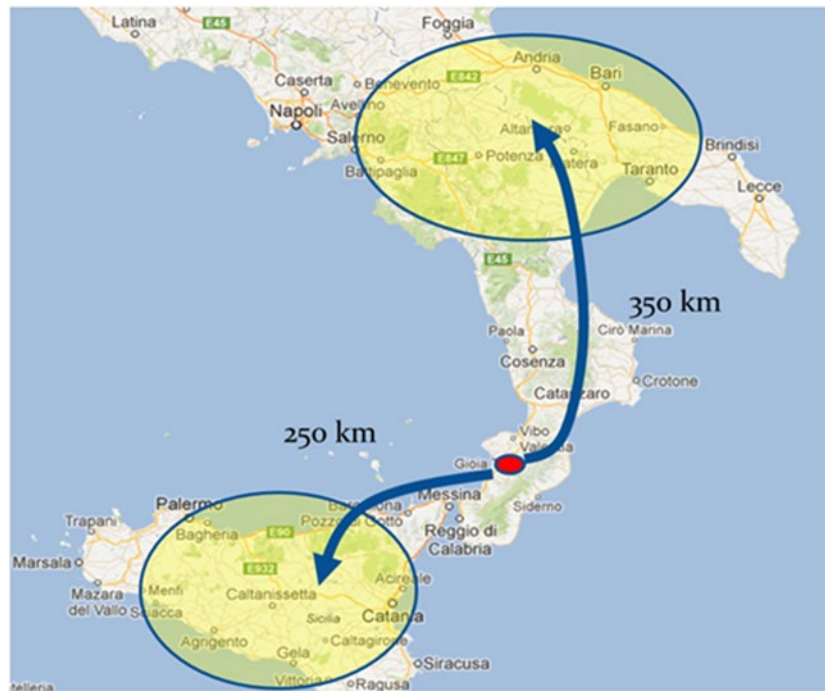


Figura 19 - Centralità hub di smistamento

Il porto di Gioia Tauro è servito dalla linea ferroviaria costiera tirrenica Battipaglia–Reggio Calabria facente parte della RETE TEN-T, considerata parte della rete fondamentale nazionale (Figura 20). Lungo questo asse strategico sono posizionate alcune tra le principali stazioni e scali ferroviari della Calabria, che svolgono un ruolo di snodo per i collegamenti regionali e interregionali.

1. Paola: Da questa stazione si dirama la linea di collegamento con Sibari, permettendo il raccordo verso il tratto ionico della ferrovia e ampliando così le possibilità di interconnessione con le aree dell'entroterra.
2. Lamezia Terme: Punto nevralgico della rete ferroviaria, da cui parte il collegamento diretto con Catanzaro Lido, garantendo una connessione efficace tra la fascia tirrenica e quella ionica della regione.
3. Villa San Giovanni: Questo scalo rappresenta il terminale ferroviario calabrese per i collegamenti con la Sicilia, grazie al servizio di traghetti ferroviari che consentono il trasporto diretto fino a Messina.



Figura 20 - Linea ferroviaria costiera tirrenica Battipaglia-Reggio Calabria

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 l'1,1% e l'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 primario interesse per il traffico portuale, il gestore dell'infrastruttura RFI ha programmato interventi atti ad eliminare problemi di capacità (raddoppio del binario sulla tratta Bari – Taranto, bretella di Palagiano, ecc.) e di sagoma (ampliamento di alcune gallerie come la Santomarco) di cui all'APQ "Polo Logistico Intermodale di Gioia Tauro" siglato il 28.09.2010. 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.

9.1.4 Segmento logistico di destinazione sud e centro Europa

Il porto di Gioia Tauro, grazie agli interventi infrastrutturali effettuati negli ultimi anni, si configura come un nodo logistico all'avanguardia, efficacemente integrato nei principali assi di collegamento nazionali. Le infrastrutture realizzate e potenziate permettono oggi di sviluppare servizi intermodali caratterizzati da rapidità, economicità e affidabilità, favorendo lo scambio merci su scala nazionale e internazionale.

Questo sistema ha consentito al porto di rafforzare la propria posizione sul mercato, offrendo soluzioni logistiche in grado di rispondere alle nuove esigenze del settore e di promuovere la crescita dei flussi commerciali. La combinazione tra trasporto stradale, ferroviario e marittimo garantisce non solo un'elevata efficienza nella movimentazione delle merci, ma anche una maggiore sostenibilità ambientale,

in linea con gli standard richiesti dal mercato globale. Oggi, grazie alla realizzazione del Nuovo Terminal Intermodale (figura 21), costituito complessivamente da 6 binari con aste lunghe 750 m e in linea con gli standard europei, partono giornalmente 4 coppie (A/R) di treni al giorno, che collegano il porto di Gioia Tauro con gli hub intermodali di Bari, Nola, Padova e Bologna.



Figura 21 - Terminal intermodale lato mare

Nel 2025 si è realizzato un ulteriore collegamento con l'interporto "Quadrante Europa", ambedue nella TEN-T sul corridoio "Scandinavo-Mediterraneo" (Figura 22). L'interporto di Verona, situato anche lungo il corridoio "Mediterraneo", rappresenta un punto nevralgico per l'interscambio delle merci provenienti dal porto di Gioia Tauro verso il Sud Europa. In questa logica, il transito via ferro delle merci diventa un obiettivo primario, favorendo un sistema efficiente e integrato di trasporto intermodale. Grazie alla loro posizione strategica sulla rete di collegamenti europei, il porto e l'interporto sono in grado di agevolare la movimentazione dei flussi commerciali, potenziando la competitività della rete logistica nazionale e facilitando la distribuzione delle merci verso i principali mercati del sud Europa con tempi ridotti rispetto al transito via mare (Figura 22).

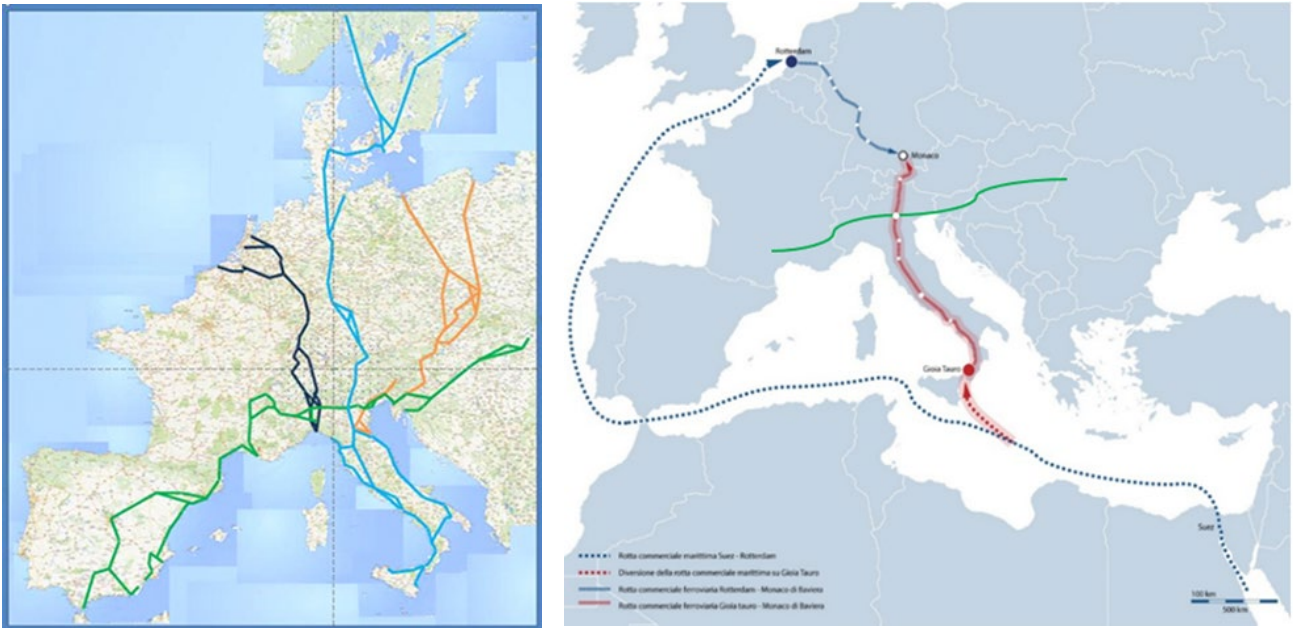


Figura 22 - Rete TEN-T Corridoi Ferroviari

Nel 2025, il porto di Gioia Tauro ha raggiunto risultati significativi di transito di treni con il superamento dei 900 convogli. Questo incremento del traffico ferroviario contribuisce in modo concreto anche a ridurre l'impatto ambientale delle attività portuali, grazie a una diminuzione delle emissioni di CO₂, dell'inquinamento atmosferico e acustico.

Grazie alla realizzazione di terminal corrispondenti ai requisiti europei, il porto di Gioia Tauro ha visto una significativa crescita nel trasporto ferroviario di container sottolineando l'efficacia degli interventi realizzati per potenziare l'intermodalità e la competitività della struttura portuale.

La rappresentazione della catena logistica attraverso la figura 23 evidenzia l'efficienza del sistema intermodale adottato dal porto di Gioia Tauro. Grazie all'integrazione tra trasporto stradale, ferroviario, marittimo e, ove necessario, aereo, le merci vengono movimentate utilizzando un'unica unità di carico, senza necessità di trasferimenti separati tra i diversi mezzi. Questo modello di logistica integrata permette di ridurre significativamente i costi di movimentazione rispetto ai sistemi multimodali tradizionali e assicura una maggiore rapidità e ottimizzazione dei flussi merci, rendendo più competitiva la gestione portuale e il trasferimento delle merci verso le destinazioni finali.

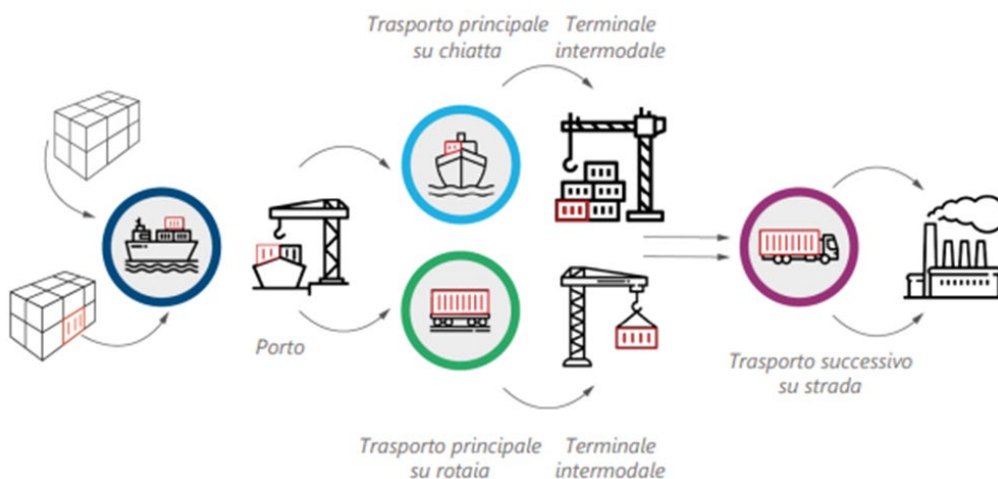


Figura 23 - Catena logistica

Quanto sopra ha consentito nel 2025 di consolidare la posizione di rilievo del porto di Gioia Tauro, attestata all'ottavo posto tra i primi quindici porti container a livello europeo.

Questo risultato testimonia la costante crescita della movimentazione dei container, frutto di strategie mirate e di un sistema logistico efficiente che continua a rafforzare la competitività dello scalo. L'incremento progressivo registrato negli ultimi anni sottolinea la capacità del porto di adattarsi alle nuove esigenze del mercato, consolidando la sua centralità nelle rotte del Mediterraneo e nell'ambito dei traffici internazionali di container

Il raggiungimento degli importanti risultati illustrati testimonia come le opere e le strategie introdotte dalla ADSP abbiano realmente favorito la crescita del porto, incrementandone sensibilmente l'accessibilità sia via mare che via terra.

Il potenziamento dei collegamenti terrestri ha portato alla realizzazione di infrastrutture e terminal avanzati, progettati secondo i più recenti standard europei, come i moduli da 750 metri. Questi interventi hanno coinvolto sia la costruzione di nuove strutture, sia la riqualificazione degli impianti già presenti, aumentando efficienza e competitività del porto.

Parallelamente è stata data grande attenzione al potenziamento dei servizi di inoltro terrestre e all'adeguamento della capacità delle infrastrutture. L'obiettivo principale è offrire soluzioni logistiche evolute, in grado di rispondere alle nuove richieste di un mercato in costante cambiamento.

Grazie a questi investimenti, il porto ha rafforzato la propria presenza nel mercato nazionale, dotandosi di strumenti concreti per promuovere una crescita sostenuta. L'orientamento futuro punta all'espansione delle attività logistiche, con particolare attenzione al trasporto ferroviario, incrementando il ruolo del porto all'interno del bacino logistico del Sud Europa, introducendo un interporto nel contesto retroportuale e sviluppando la vocazione di hub logistico intermodale.

La posizione centrale nel Mediterraneo e le dotazioni infrastrutturali costituiscono elementi chiave per attrarre nuovi flussi di traffico commerciale. L'accessibilità garantita rappresenta il presupposto per consolidare ulteriormente la crescita e consentire uno sviluppo prospettico nel bacino logistico del Sud Europa nell'area contendibile di espansione individuato a sud della linea che delimita nord e sud Europa (Figura 24).



Figura 24 - Le aree landlocked della regione Alpina come spazio di contendibilità tra i porti del nord e sud Europa

9.2. La ZES

Il sistema portuale calabrese si colloca oggi all'interno della Zona Economica Speciale per il Mezzogiorno (ZES unica), istituita dal D.L. 19 settembre 2023, n. 124, convertito con modificazioni dalla L. 13 novembre 2023, n. 162, che ha superato il precedente modello delle ZES territorialmente distinte introdotto dal D.L. 20 giugno 2017, n. 91, convertito dalla L. 3 agosto 2017, n. 123. La disciplina originaria del 2017 configurava la ZES come area geograficamente delimitata, connessa funzionalmente ad almeno un'area portuale della rete TEN-T, e finalizzata ad attrarre investimenti attraverso semplificazioni amministrative e misure agevolative. Con la riforma del 2023 il legislatore ha sostituito l'impianto frammentato delle singole ZES regionali con un'unica cornice nazionale per l'intero Mezzogiorno, con decorrenza dal 1° gennaio 2024.

La modifica ha avuto un carattere sostanziale sotto tre profili. In primo luogo, viene meno la frammentazione territoriale e amministrativa delle precedenti ZES, sostituita da una governance unitaria presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, con Cabina di regia, Struttura di missione ZES e Sportello unico digitale. In secondo luogo, viene rafforzato il modello autorizzatorio, fondato sull'autorizzazione unica rilasciata mediante conferenza di servizi semplificata, con effetti sostitutivi di pareri, nulla osta e atti di assenso comunque denominati. In terzo luogo, viene consolidato il quadro degli incentivi fiscali, in particolare attraverso il credito d'imposta per gli investimenti nelle aree ammissibili della ZES unica e la definizione di un Piano Strategico approvato con D.P.C.M. 31 ottobre 2024, volto a orientare le priorità di sviluppo logistico, produttivo e infrastrutturale del Mezzogiorno.

Per la Calabria la ZES unica assume un rilievo particolarmente significativo, poiché consente di valorizzare in un quadro unitario un insieme di fattori territoriali, logistici e infrastrutturali già presenti e, in parte, in corso di rafforzamento. In tale contesto, il porto di Gioia Tauro rappresenta il principale elemento di attrazione dell'intero sistema regionale, per posizione geografica, dimensione operativa e la connessione intermodale.

I principali punti di forza della ZES calabrese sono dati dal porto di Gioia Tauro grazie alla:

- **centralità geografica e funzione di hub mediterraneo**, in ragione della collocazione del porto di Gioia Tauro sulle principali rotte Est-Ovest e Nord-Sud del traffico containerizzato internazionale;
- **presenza di un'infrastruttura portuale di rilievo strategico nazionale ed europeo**, con fondali elevati, spazi retroportuali e capacità di gestione di traffici di grande scala;
- **potenziale di sviluppo della logistica integrata**, grazie alla possibilità di connessione tra attività portuali, retroportuali, industriali, ferroviarie e di trasformazione leggera delle merci;
- **ampiezza delle aree produttive e retroportuali**, che possono ospitare nuovi insediamenti manifatturieri, logistici, energetici e di servizio alle filiere;
- **coerenza con gli indirizzi del Piano Strategico ZES unica**, che attribuisce rilievo alla funzione del Mezzogiorno quale piattaforma euromediterranea di produzione, scambio e approvvigionamento;
- **presenza** di digitalizzazione e di dispositivi di sicurezza;
- **potenziamento** dell'ultimo miglio ferroviario già in linea agli standards delle reti TEN-T;
- **possibilità di integrazione con ulteriori investimenti pubblici** per sostenibilità energetica e infrastrutturazione delle aree di sviluppo.

Per il sistema portuale calabrese la ZES non costituisce quindi solo un regime di vantaggio fiscale, ma anche uno strumento di posizionamento competitivo, idoneo a rafforzare la capacità dell'Ente di attrarre

operatori industriali, logistici e manifatturieri interessati a localizzarsi in un contesto connesso ai mercati internazionali.

9.2.1 Semplificazioni amministrative

Uno degli elementi più rilevanti della disciplina ZES è rappresentato dalla semplificazione procedimentale. L'art. 15 del D.L. n. 124/2023 prevede infatti che i progetti relativi all'avvio, all'insediamento e allo sviluppo di attività economiche, industriali, produttive e logistiche nella ZES unica siano assoggettati a un procedimento autorizzatorio semplificato, concluso con il rilascio di un'autorizzazione unica. Tale provvedimento, formato all'esito di conferenza di servizi semplificata ai sensi della L. 241/1990, assorbe gli atti di assenso delle amministrazioni interessate e può costituire, ove necessario, variante agli strumenti urbanistici. La disciplina si applica espressamente anche ai procedimenti di competenza delle Autorità di sistema portuale.

Per le imprese ciò si traduce in una maggiore certezza dei tempi, in una riduzione del carico amministrativo e nella possibilità di interagire con un interlocutore procedimentale più strutturato. Per l'AdSP, invece, la ZES rappresenta un quadro favorevole per accompagnare investimenti complessi, specie nelle aree retroportuali, dove l'efficacia dell'insediamento è strettamente connessa alla rapidità autorizzativa.^{9.2} Parametri incentivanti per le imprese

Il principale incentivo nazionale è il **credito d'imposta per investimenti nella ZES unica**, disciplinato dall'art. 16 del D.L. n. 124/2023 e successivamente prorogato anche per il 2025. L'agevolazione riguarda gli investimenti in beni strumentali destinati a strutture produttive già esistenti o di nuovo impianto localizzate nelle aree ammissibili della ZES unica. Per la Calabria, rientrante nelle aree assistite ex art. 107, par. 3, lett. a), TFUE, il livello di intensità dell'aiuto è normalmente più elevato rispetto alle aree in deroga c), secondo la Carta degli aiuti a finalità regionale 2022-2027.

In termini operativi, i principali parametri incentivanti per le imprese sono i seguenti:

- sono agevolabili gli investimenti in **macchinari, impianti e attrezzature nuovi** destinati a strutture produttive ubicate nella ZES;
- sono agevolabili anche l'**acquisto di terreni** e l'**acquisizione, realizzazione o ampliamento di immobili strumentali**, entro i limiti previsti dalla normativa, fermo restando che il valore di terreni e immobili non può superare il 50% del valore complessivo dell'investimento agevolato;
- il beneficio si applica a **progetti di investimento iniziale**, con soglie minime di accesso previste dalla disciplina annuale; per il 2025 l'Agenzia delle Entrate richiama un investimento minimo di 200.000 euro e un tetto massimo di 100 milioni di euro per progetto;
- la misura è **commisurata alla dimensione dell'impresa e alla localizzazione dell'investimento**, secondo le intensità massime consentite dalla disciplina europea sugli aiuti a finalità regionale;
- il credito è **utilizzabile esclusivamente in compensazione** ed è subordinato alla presentazione delle comunicazioni nei termini fissati annualmente dall'Agenzia delle Entrate;
- la misura è **cumulabile**, entro i limiti europei, con altri aiuti di Stato e con misure non qualificabili come aiuti di Stato, purché non si superi l'intensità massima consentita.

Accanto al regime ordinario, il legislatore ha previsto specifici strumenti per il **settore agricolo, forestale, della pesca e dell'acquacoltura**, nonché la possibilità di istituire **Zone Franche Doganali intercluse** ai sensi dell'art. 11, comma 3-bis, del D.L. n. 91/2017, che consentono, in presenza dei relativi

presupposti, la sospensione dei dazi, dell’IVA all’importazione e degli altri diritti di confine fino all’immissione in libera pratica delle merci.

9.2.2 Incentivi governativi e opportunità regionali per la Calabria

Il quadro incentivante per le imprese che scelgono di investire in Calabria all’interno della ZES unica è dato dalla combinazione tra misure nazionali e strumenti regionali. Sul piano governativo, oltre al credito d’imposta ZES, assumono rilievo le misure nazionali di sostegno agli investimenti produttivi, all’innovazione, alla transizione energetica, alla logistica e all’accesso al credito, attivabili a seconda della tipologia di impresa e del programma di investimento. Il Piano Strategico ZES unica richiama, inoltre, la necessità di integrare agevolazioni fiscali, semplificazioni e politiche di accompagnamento agli investimenti.

Sul piano regionale, la Calabria dispone di strumenti che, pur non essendo sempre esclusivi della ZES, risultano particolarmente rilevanti per le imprese insediate o insediande nelle aree produttive portuali e retroportuali. Tra quelli di maggiore interesse si segnalano:

- gli avvisi regionali per il **sostegno a startup innovative ad alta intensità di conoscenza**, che finanziano programmi di avvio e consolidamento d’impresa con contributi elevati sulle spese ammissibili;
- gli interventi per l’**internazionalizzazione delle PMI**, utili per favorire l’accesso ai mercati esteri e la partecipazione a fiere, servizi specialistici e piani export;
- gli strumenti regionali per la **formazione continua e la riqualificazione del personale**, che possono sostenere le esigenze di competenze delle imprese che si insediano nelle aree ZES;
- i programmi di **infrastrutturazione e riqualificazione delle aree industriali e ZES**, finanziati con risorse FSC e programmazione regionale, che accrescono l’attrattività localizzativa e la qualità dei servizi di contesto.

In questa prospettiva, il vantaggio competitivo della Calabria non deriva solo dall’esistenza del credito d’imposta, ma dalla possibilità di costruire pacchetti localizzativi integrati, nei quali semplificazione amministrativa, incentivi fiscali, infrastrutturazione pubblica, servizi alle imprese e politiche regionali di accompagnamento concorrano a rendere più attrattivo l’investimento.

La ZES unica offre alla Calabria una occasione concreta per trasformare il vantaggio geografico del porto di Gioia Tauro e delle aree retroportuali in vantaggio economico stabile. Perché ciò avvenga, occorre valorizzare con un approccio unitario: la leva fiscale nazionale, la rapidità autorizzativa, la disponibilità di aree insediative, il rafforzamento dei collegamenti ferroviari nazionali e digitali, nonché il coordinamento con gli incentivi regionali rivolti a innovazione, internazionalizzazione, competenze e infrastrutture. In tale quadro, l’AdSP può svolgere un ruolo centrale non solo come ente gestore delle infrastrutture portuali, ma anche come soggetto promotore di un ecosistema logistico-produttivo capace di attrarre nuovi investimenti e di consolidare la funzione strategica della Calabria nel Mediterraneo.

10. Innovazione e Digitalizzazione

L'innovazione e la digitalizzazione dei porti costituiscono oggi una dimensione essenziale della competitività dei sistemi logistici, in quanto consentono di semplificare i procedimenti amministrativi, migliorare la tracciabilità delle operazioni, accrescere l'efficienza dei flussi informativi e rafforzare l'integrazione tra i diversi soggetti pubblici e privati che operano nello scalo. La trasformazione digitale non riguarda soltanto l'introduzione di nuove tecnologie, ma implica un ripensamento organizzativo e funzionale del porto come piattaforma intelligente, interconnessa e orientata alla gestione in tempo reale dei processi logistici, documentali e operativi.

Sotto il profilo normativo, la digitalizzazione portuale si inserisce in un quadro multilivello composto da fonti europee, nazionali e di settore. In ambito unionale, assume rilievo centrale il regolamento (UE) 2019/1239 che istituisce l'European Maritime Single Window environment (EMSWe), finalizzato ad armonizzare la trasmissione elettronica delle informazioni richieste alle navi in arrivo, in sosta o in partenza dai porti dell'Unione secondo il principio del "once only". A tale disciplina si affiancano il regolamento (UE) 2020/1056 sulle informazioni elettroniche nel trasporto merci (eFTI), volto a favorire la digitalizzazione dei dati logistici e documentali lungo la catena del trasporto, nonché il più ampio quadro europeo in materia di cybersicurezza, interoperabilità e condivisione dei dati, che assume crescente importanza per le infrastrutture critiche quali i porti.

Tra gli strumenti più rilevanti di cui la ADSP si è dotata per la trasformazione al digitale vi è il Port Community System (PCS), piattaforma di integrazione per lo scambio strutturato dei dati tra Autorità di Sistema Portuale, Capitaneria di porto, Agenzia delle dogane, terminalisti, spedizionieri, vettori, agenti marittimi e altri soggetti della comunità portuale.

Il PCS consentirà di dematerializzare i flussi documentali, ridurre i tempi di attraversamento delle merci, migliorare la qualità del dato, semplificare i controlli amministrativi e doganali e rendere più efficiente l'intera catena logistica. In questa prospettiva, il PCS non costituisce un semplice strumento informatico, ma una vera infrastruttura immateriale del porto, funzionale alla competitività dello scalo e alla sua piena integrazione nelle reti logistiche nazionali ed europee.

La piattaforma è in grado di interoperare con il National Maritime Single Window - Port Management Information System (NMSW-PMIS), sistema nazionale che consente la gestione telematica della "pratica nave" e l'assolvimento degli obblighi informativi in coerenza con la normativa vigente e con l'evoluzione verso il sistema EMSWe. A esso si affianca l'interoperabilità con AIDA 2.0 che è uno dei sistemi di digitalizzazione doganale e i processi di interoperabilità con le piattaforme logistiche nazionali.

La piattaforma digitale realizzata dalla ADSP si inserisce nel quadro della semplificazione amministrativa, l'integrazione dei dati e il riuso delle informazioni rappresentano condizioni essenziali per ridurre gli oneri burocratici e migliorare la fluidità dei traffici e conoscere in tempo reale i flussi di tutti i dati al fine di poter estrarre i dati che saranno di supporto alla pianificazione dell'ente.

Nella figura 25 di seguito riportata viene schematizzato il ciclo nave terra e la funzionalità dei moduli del PCS della ADSP MTMI nelle fasi di terra, di export, import e mare. In ogni fase sono riportati i moduli che interessano nel ciclo di riferimento.

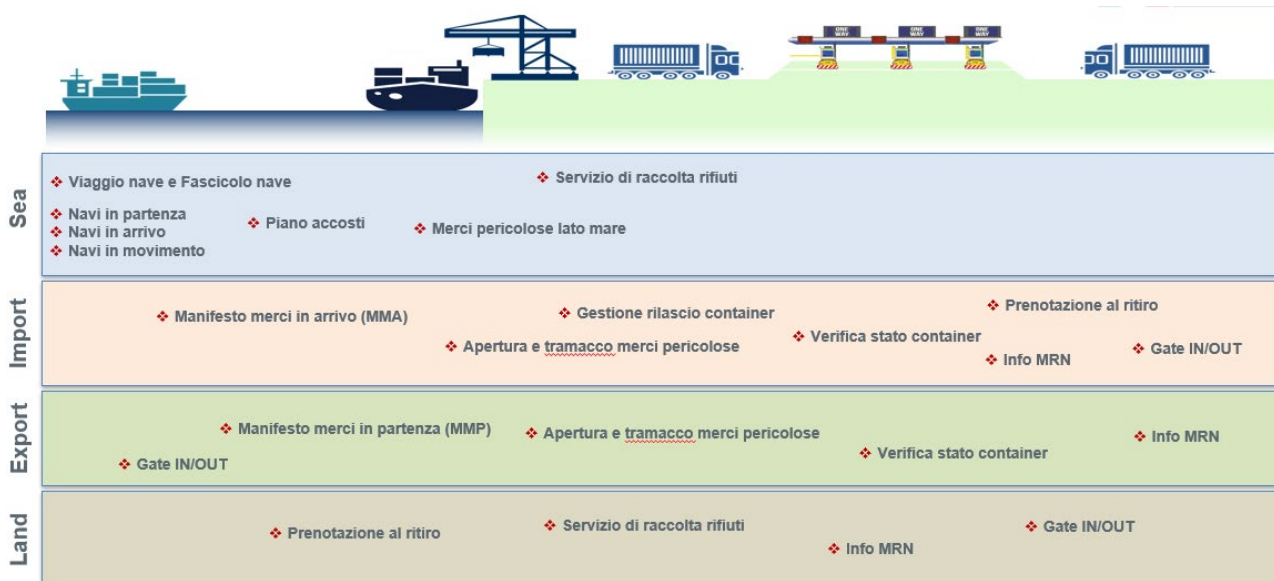


Figura 25

Tra i diversi moduli che compongono il Port Community System (PCS), finanziato per il 75% con risorse del PON Legalità 2014–2020, vi è anche il modulo *InfoMRN*, finanziato nell'ambito del PNRR. Tale modulo è finalizzato alla gestione e alla condivisione delle informazioni connesse all'MRN (Movement Reference Number).

Grazie a un finanziamento PNRR di € 1.000.000,00, saranno sviluppati 10 nuovi moduli, suddivisi in due fasi di attuazione. Nella fase 1 sono stati realizzati moduli software per la digitalizzazione della scheda di riferimento dei traffici marittimi portuali, dell'acquisizione della Crew List e della Passenger List, nonché dell'adeguamento del PMIS alle regole tecniche della Piattaforma Digitale Nazionale Dati (PDND), al fine di garantire un dialogo uniforme, sicuro e tracciabile con l'ecosistema digitale della pubblica amministrazione e di semplificare ulteriormente le procedure burocratiche e amministrative nei porti. La fase 2 riguarda la realizzazione di software per la digitalizzazione: del Programma Accosti; della gestione delle tasse di ancoraggio; delle procedure doganali portuali mediante il Port Tracking; dei controlli a piazzale delle merci attraverso l'integrazione con SUDOCO; della verifica del trasbordo UVAC-PCF; dei modelli ISTAT (TRAMAR). La seconda fase sarà realizzata entro giugno 2026.

L'obiettivo del presente POT è pertanto quello di rendere operativo quanto prima il PCS lavorando, senza soluzione di continuità, ad una sua continua implementazione ed estensione applicativa ai diversi settori del porto, ivi compresi i servizi ferroviari.

Anche grazie al nuovo finanziamento PN sicurezza del Ministero dell'interno dell'importo di circa 10.000.000,00, l'Ente dovrà impegnarsi al fine di garantire il rafforzamento dell'interoperabilità tra i vari moduli informativi portuali e logistici mediante un unico sistema, la digitalizzazione dei procedimenti amministrativi, il potenziamento del controllo degli accessi e della security portuale, nonché l'utilizzo dei dati per finalità di monitoraggio ambientale, pianificazione delle infrastrutture e ottimizzazione dei flussi.

Un ulteriore investimento avviato e concluso nel 2025, finanziato dal PNRR per circa € 400.000,00 su un progetto più ampio gestito dall'università di Genova, riguarda il rafforzamento della tracciabilità delle merci in ingresso e in uscita dai varchi portuali mediante sistemi di lettura automatica dei codici identificativi dei container e delle unità di carico. Tale intervento costituisce un passaggio rilevante nel processo di digitalizzazione delle operazioni portuali e doganali, in quanto consente di predisporre il porto all'integrazione con i sistemi informativi nazionali di controllo e monitoraggio dei flussi merceologici.

In particolare, l'intervento rende possibile l'integrazione con il **SUDOCO – Sportello Unico Doganale e dei Controlli dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli**, istituito dall'art. 4, commi 57-60, della legge 24 dicembre 2003, n. 350, disciplinato dal DPCM 4 novembre 2010, n. 242 e successivamente riordinato con il DPR 29 dicembre 2021, n. 235. Il sistema è stato ulteriormente rafforzato dal decreto legislativo 26 settembre 2024, n. 141, recante le Disposizioni Nazionali Complementari al Codice Doganale dell'Unione, che ha valorizzato il coordinamento telematico dei controlli e la piena digitalizzazione delle procedure doganali. Grazie alla realizzazione di tale strumentazione sarà possibile realizzare l'integrazione con il SUDOCO che consentirà la trasmissione automatica e unificata dei dati relativi ai container e alle merci, secondo il principio del “once only”, con conseguente riduzione degli adempimenti ripetitivi, eliminazione del supporto cartaceo ai varchi di ingresso e di uscita, maggiore tracciabilità fisica e documentale delle spedizioni, monitoraggio in tempo reale dello stato delle operazioni e un più efficace coordinamento tra le amministrazioni coinvolte nei controlli. Ne deriveranno benefici concreti in termini di semplificazione procedurale, riduzione dei tempi di attraversamento dei varchi, maggiore affidabilità dei dati, incremento della sicurezza della catena logistica e miglioramento della competitività complessiva del nodo portuale.

In termini operativi, ciò richiederà investimenti sulla formazione del personale e nella governance dei processi, così da rendere il porto non soltanto più efficiente, ma anche più resiliente, trasparente e capace di dialogare in tempo reale con gli attori della catena logistica.

In conclusione, l'innovazione e la digitalizzazione rappresentano una strategia portuale in grado di incidere simultaneamente sull'efficienza amministrativa, sulla competitività dei traffici, sulla sostenibilità dei processi e sulla sicurezza delle operazioni. Per l'AdSP MTMI il PCS rappresenta l'evoluzione del sistema portuale verso il modello di smart port, nei quali infrastrutture fisiche e infrastrutture digitali siano progettate e governate in modo unitario, coerente con gli indirizzi della normativa europea e con gli obiettivi di modernizzazione del sistema logistico nazionale.

Obiettivo rilevante che ha visto impegnati gli uffici dell'Ente sin dai primi mesi dell'anno è quello relativo alla realizzazione di una rete 5G nell'area portuale il cui progetto è stato ammesso a finanziamento da parte della Presidenza del Consiglio dei Ministri per un totale di euro 2.473.750,00 di cui 1.973.750,00 a carico del Dipartimento per la Trasformazione Digitale della Presidenza del Consiglio dei Ministri ed euro 500.000,00 a carico di questa AdSP come cofinanziamento

Come detto, l'obiettivo del progetto è quello di realizzare una rete 5G nell'area portuale, con un'attenzione iniziale alla sicurezza e alla gestione operativa, ma con la consapevolezza che il 5G rappresenta una tecnologia abilitante per servizi futuri come logistica intelligente, veicoli autonomi e applicazioni di realtà aumentata.

La realizzazione del progetto consentirà lo sviluppo di infrastrutture digitali avanzate specifiche per 'infrastrutture critiche' come quelle portuali, la riduzione del divario digitale e maggiore efficienza dei servizi pubblici garantendo una connettività più stabile e veloce migliorando, così, la gestione e l'erogazione dei servizi, con potenziali risparmi operativi e maggiore produttività.

Con riferimento all'erogazione dei servizi, si rileva peraltro che l'Ente, nell'ambito del più generale processo di digitalizzazione e semplificazione amministrativa in attuazione dell'art. 15 bis della legge 84/94 e ss.mm.ii., ha attivato lo Sportello Unico Amministrativo, regolamentato secondo le Linee guida rilasciate dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili in data 19 luglio 2021, per la gestione automatizzata dei procedimenti amministrativi di cui la AdSP-MTMI è amministrazione

competente in base normativa, mediante l'utilizzo del portale **CalabriaSUAP** come **sistema informativo utile alla presentazione e gestione delle relative pratiche.**

Con il Decreto del Presidente AdSP MTMI, n. 70 del 05.11.2021, infatti, è stata approvata la procedura per la gestione telematica e dematerializzata, in ossequio alla normativa vigente, di gran parte dei procedimenti gestiti dall'Ente. Anche in questo caso, l'obiettivo è quello di implementare lo SUA per garantire una totale digitalizzazione dei processi amministrativi gestiti.

11. Anticorruzione e trasparenza – Antiriciclaggio

11.1. Anticorruzione e trasparenza

L'AdSP MTMI è un soggetto tenuto all'osservanza degli adempimenti in materia di anticorruzione e trasparenza previsti dalla Legge n. 190/2012 e dal D.lgs. n. 33/2023 s.m.i., tra i quali vi rientra la predisposizione del Piano Triennale della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza oggi sottosezione "Rischi corruttivi e trasparenza" del Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO).

Tale sottosezione è predisposta dal Responsabile della Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (RPCT) ai sensi dell'art. 3, co. 1, n. 4, lett. c) del D.M. n. 132/2022, approvata dal Comitato di Gestione e successivamente adottata dal Presidente. Costituiscono elementi essenziali della citata sottosezione quelli indicati nel Piano Nazionale Anticorruzione (PNA) e negli atti di regolazione generali adottati dall'ANAC ai sensi della Legge n. 190/2012, e del Decreto Legislativo n. 33/2013 e s.m.i.

Il PIAO 2025-2027 è stato approvato con Decreto n. 15 del 31.12.2025 e, con Decreto del Presidente n. 70 del 16.06.2025, è stata adottata la sottosezione Rischi corruttivi e trasparenza. Oltre a ciò, le attività svolte nel corso dell'anno 2025- 2026, in materia di anticorruzione e trasparenza, sono:

- Vigilanza sul funzionamento e sull'osservanza del Piano, nello specifico controlli trimestrali e semestrali in sinergia con i Dirigenti di Area, sull'osservanza delle misure di carattere generale nonché su quelle a carattere specifico, specificatamente disciplinate nel Piano;
- Redazione della relazione annuale recante i risultati dell'attività svolta, tra cui il rendiconto sull'attuazione delle misure di prevenzione definite nel PTPCT;
- Aggiornamento del Codice di comportamento dell'amministrazione e diffusione della conoscenza ai dipendenti.

Nel corso dell'anno 2025, sulla formazione in materia di anticorruzione e trasparenza, anche in relazione a quanto disposto con la Direttiva del MIT del 06/05/2025 n. 102, recante l'individuazione degli obiettivi finalizzati alla determinazione della parte variabile dell'emolumento dei Presidenti per l'anno 2025, è stato erogato un apposito percorso formativo, suddiviso in tre moduli, rivolto a tutto il personale dipendente in materia di Prevenzione della corruzione, organizzazione etica ed in materia di antiriciclaggio.

Successivamente il personale è stato formato con un ulteriore corso avente ad oggetto la "*Formazione dei CIG - Schede successive e pubblicazione in Amministrazione Trasparente*". Tali corsi hanno raggiunto una partecipazione massiva del personale dipendente superando il 92%.

Anche per l'anno 2026 è stata pianificata un percorso formativo per tutti i dipendenti, atto alla verifica della concreta consapevolezza pratica e preparazione teorica in ordine alla materia che regola il conflitto di interessi e in generale sulla normativa relativa alla prevenzione e repressione della corruzione e sui temi della legalità.

In ossequio a quanto statuito nel PTPCT sono stati nominati dai dirigenti, per ciascuna area di competenza, i Referenti Anticorruzione, col compito di collaborare con il RPCT.

Nel 2025 è stato attivato, in virtù di quanto previsto nelle nuove Linee Guida (approvate con Delibera Anac n° 478 del 26 novembre 2025) in materia di whistleblowing sui canali interni di segnalazione, una nuova procedura, per cui la segnalazione viene oggi effettuata sulla piattaforma online informatica crittografata accedendo dal sito istituzionale, mediante il seguente collegamento URL <https://www.portodigioiatauro.it/whistleblowing/>.

Il vigente Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza (PTPCT) 2026–2028 dell’Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio costituisce l’atto di programmazione per la prevenzione dei fenomeni corruttivi e la promozione della trasparenza amministrativa.

Nella redazione del piano, vi è stato un pieno coinvolgimento di tutti i soggetti dell’Amministrazione e degli stakeholders esterni, in linea con quanto previsto dal Piano Nazionale Anticorruzione (PNA) per l’adozione del piano anticorruzione, con la predisposizione e pubblicazione di un avviso in data 17.12.2025 per presentare eventuali proposte di modifica al piano, al fine di migliorare la strategia complessiva di prevenzione della corruzione dell’ente.

Anche l’Organismo Indipendente di Valutazione è stato coinvolto per suggerimenti in merito alla redazione del Piano Anticorruzione.

Il Piano prevede una Governance del sistema di prevenzione con specifica individuazione dei ruoli e delle responsabilità dei soggetti coinvolti (RPCT, OIV, organo di indirizzo, dirigenti, referenti e personale), con definizione di compiti, flussi informativi e modalità di coordinamento e recepisce l’impostazione metodologica fondata sul processo di gestione del rischio, mediante l’analisi prima del contesto esterno e poi di quello interno.

Nella stesura del documento è stato dato ampio spazio alla mappatura dei processi ed alla valutazione qualitativa dei profili di rischio (probabilità e impatto), al fine di individuare misure generali e specifiche, responsabilità attuative e modalità di monitoraggio.

Nella pianificazione di misure generali e specifiche (tra cui codice di comportamento, disciplina del conflitto di interessi e ulteriori presidi organizzativi) sono state previste ed attualmente attuate verifiche periodiche sullo stato di attuazione e reporting degli esiti.

Il PTPCT, nel rispetto delle specificità della materia anticorruzione e trasparenza, dà ampio rilievo agli obblighi di pubblicazione nella sezione “Amministrazione Trasparente”, nonché alle attività di verifica e rendicontazione.

L’AdSP MTMI osserva scrupolosamente le disposizioni in materia di inconfiribilità e incompatibilità ex d.lgs. n. 39/2013 e, in conformità a quanto statuito dalle superiori disposizioni, sono state previste idonee modalità di preventiva acquisizione nei termini di legge, conservazione e verifica da parte del RPCT delle dichiarazioni rese ai sensi dell’art. 20 del D. Lgs. N. 39/2003.

Inoltre, la stessa Autorità provvede alla pubblicazione dell’atto di conferimento dell’incarico e, laddove previsto in ossequio all’art. 14 del D. Lgs. 33/2013, alla pubblicazione della dichiarazione di insussistenza di cause di inconfiribilità e incompatibilità ai sensi dell’art. 20 comma 3 del D. Lgs. 39/2013.

È stata attuata una specifica programmazione della gestione delle istanze di accesso con relativa pubblicazione dei registri.

Il Piano Anticorruzione, aggiornato in data 16.06.2025 con Decreto n. 70/2025 AdSP -MTMI, ha previsto uno specifico approfondimento ai procedimenti connessi all’attuazione degli interventi PNRR/PNC, con mappature e presidi di controllo dedicati. Tale sezione è stata confermata nell’attuale piano.

Per quanto attiene ai contratti pubblici, l’AdSP MTMI, al fine di assicurare la massima tempestività e semplificazione delle procedure di affidamento, nonché i principi di efficacia, economicità, legalità e

trasparenza, ha attuato un Regolamento per l'affidamento di lavori, servizi e forniture mediante procedure sottosoglia.

Tale Regolamento disciplina all'art. 21 uno specifico controllo dei requisiti attestati dagli operatori economici con dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà ai sensi del D.P.R. n° 445/2000.

Il controllo sulla verifica delle dichiarazioni viene eseguito dall'Ufficio Gare e Contratti con la presenza del RPCT in due sedute diverse, una entro il 30 giugno di ogni anno e una entro il 31 dicembre, mediante sorteggio di un campione pari al 10% degli affidamenti diretti eseguiti nei periodi di riferimento.

Sulle società partecipate, come previsto nel piano anticorruzione, il RPCT dell'Autorità di Sistema Portuale vigila in relazione all'osservanza ed al rispetto dei superiori adempimenti attraverso il monitoraggio semestrale dell'attività del Responsabile della prevenzione della corruzione della Gioia Tauro Port security e della Gioia Tauro Port Agency s.r.l., con richiesta, nel suddetto termine, di una relazione – report dalla quale emergono tutte le azioni e le misure adottate nel considerato periodo di riferimento per garantire, con interventi concreti, il rafforzamento dei presidi anticorruzione ed il rispetto della normativa in tema di trasparenza.

11.2. Antiriciclaggio

Particolarmente attenta alle normative antiriciclaggio, l'AdSP MTMI ha adottato procedure interne proporzionate alle proprie dimensioni organizzative e operative, idonee a valutare il livello di esposizione dei propri uffici ad eventuali rischi connessi.

L'Autorità, per il tramite del responsabile antiriciclaggio, risulta iscritta al portale Infostat-UIF della Banca d'Italia. Tale obbligo sorge per le Pubbliche Amministrazioni italiane, specialmente per i soggetti attuatori del PNRR, al fine di segnalare operazioni sospette (SOS) di riciclaggio o finanziamento del terrorismo, come previsto dal D.Lgs. 231/2007.

Con Decreto n. 215/2024 sono state emanate le “*Linee Guida sulle comunicazioni di dati e informazioni concernenti operazioni sospette in materia di contrasto ai fenomeni di riciclaggio dei proventi di attività criminose e di finanziamento del terrorismo*”, indicanti le procedure da seguire, mediante l'utilizzo di un'apposita modulistica, al fine di segnalare operazioni sospette di riciclaggio, alla UIF, tramite il portale INFOSTAT-UIF della Banca d'Italia.

Si fa presente che, nel 2025 non è pervenuta alcuna segnalazione al riguardo.

Uno strumento cruciale per contrastare il fenomeno del riciclaggio resta sempre la formazione.

Nel corso del 2025 è stata effettuata apposita formazione per tutti i dipendenti con specifico focus sulla conoscenza delle normative al fine di acquisire piena consapevolezza e sulla identificazione delle operazioni sospette.

La formazione deve essere continua e adeguata, pertanto, anche per il 2026 è stata appositamente pianificata e coinvolgerà tutto il personale dipendente.

***f.to Il Presidente
Avv. Paolo Piacenza***