

a) l'innalzamento da 70 milioni di euro annui a 90 milioni di euro annui del limite entro il quale le autorità portuali possono trattenere la percentuale dell'uno per cento dell'IVA riscossa nei porti; b) la destinazione delle risorse anche agli investimenti necessari alla messa in sicurezza, alla manutenzione e alla riqualificazione strutturale degli ambiti portuali.

---

<sup>1</sup> UIRNet è il soggetto attuatore unico per la realizzazione del sistema di gestione della logistica nazionale, così come dettato dal Decreto Ministeriale del 20 giugno 2005 numero 18T del Ministero dei Trasporti e successiva Legge 24 marzo 2012, n. 27, Art. 61-bis, e recentemente ribadito da decreto - legge 95/2012, convertito nella legge 135/2012 decreto sulla *Spending Review*.

PAGINA BIANCA

**AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO**

**ESERCIZIO 2013**

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL PRESIDENTE

**RELAZIONE ANNUALE SULL'ATTIVITA'  
DELL' AUTORITÀ PORTUALE NEL CORSO DELL'ANNO 2013**

*(art.9, comma 3, lett. c L. n.84/94)*

**1 ASPETTI ORGANIZZATIVI**

- 1.1 *Consistenza dell'organico in relazione alla dotazione organica approvata*
- 1.2 *Misure adottate in materia di razionalizzazione e riorganizzazione degli uffici e prospettive future.*
- 1.3 *Strumenti informatici disponibili e analisi dei costi e benefici dell'automazione.*

**2 ATTIVITA' OPERATIVA DI PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO**

- 2.1 *Notizie di carattere generale sul Piano Regolatore Portuale*
- 2.2 *Informazioni sul Piano Operativo Triennale vigente e suo stato di attuazione*
- 2.3 *Analisi dei dati relativi a traffico di merci e passeggeri e previsioni di sviluppo per il futuro*
- 2.4 *Attività promozionale*

**3 SERVIZI D'INTERESSE GENERALE**

- 3.1 *Notizie di carattere generale*
- 3.2 *Elenco dei servizi affidati; soggetti affidatari; decorrenza e termine dell'affidamento.*

*Tariffe praticate dagli affidatari all'utenza*

*Valutazioni sulla qualità ed efficienza dei servizi*

**4 MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLE OPERE PORTUALI - OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE**

*Notizie di carattere generale*

- 4.1 - 4.2 *Manutenzione ordinaria e straordinaria: elenco lavori, servizi affidati e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione.*
- 4.3 *Grande Infrastrutturazione: finanziamenti disponibili con indicazione della relativa fonte, elenco e stato di avanzamento delle opere avviate, costi di realizzazione.*

**5 SECURITY**

- 5.1 *Opere realizzate ed avviate*

## 6 FINANZIAMENTI COMUNITARI

6.1 *Notizie su opere infrastrutturali o progetti utili allo sviluppo della portualità realizzati con finanziamenti o fondi europei*

6.2 *Informazioni sul loro stato di attuazione e segnalazione dell'eventuale insorgenza di problematiche*

## 7 GESTIONE DEL DEMANIO

7.1 *Notizie di carattere generale*

7.2 *Analisi degli introiti per canoni, tempi di riscossione ed eventuali azioni di recupero di morosità*

7.3 *Attività di controllo del demanio marittimo, eventuali occupazioni irregolari ed attività intrapresa per la normalizzazione*

*Prospettive future e previsioni sull'andamento delle entrate per canoni*

7.4 *Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art.18 della L. 84/94 distinti per funzioni e categorie*

7.5 *Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art.36 del Codice della Navigazione distinti per funzioni e categorie*

## 8 TASSE PORTUALI

8.1 *Andamento delle entrate per tasse e previsioni per futuro anche alla luce dell'introito del 100% delle stesse dal 1.1.2006*

## 9 OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI – LAVORO PORTUALE TEMPORANEO – AUTORIZZAZIONI

9.1 *Notizie di carattere generale*

9.2 *Elenco dei soggetti autorizzati allo svolgimento dei servizi portuali ai sensi dell'art. 16 della L. 84/94*

9.3 *Elenco dei soggetti autorizzati allo svolgimento di operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 della L. 84/94*

9.4 *Denominazione del soggetto autorizzato alla prestazione di lavoro temporaneo ai sensi dell'art. 17 (commi 2 e 5) e dell'art. 21, comma 1, lett. b) della L. 84/94*

9.5 *Elenco operatori autorizzati ai sensi dell'art. 68 del Codice della Navigazione e tipo di attività svolta*

## 10 APPENDICE

*Porto di Crotone*

*Porto di Corigliano Calabro*

*Porto di Palmi*

## 1. ASPETTI ORGANIZZATIVI

L'Autorità Portuale di Gioia Tauro, a seguito dei Decreti Ministeriali del 29 dicembre 2006, del 5 marzo 2008 e del 6 agosto 2013, n. 300 di ampliamento della Circostrizione territoriale, ha competenza sui seguenti porti:

Porto di Gioia Tauro in provincia di Reggio Calabria;

Porto di Crotona;

Porto di Corigliano Calabro in provincia di Cosenza;

Porto di Taureana di Palmi in provincia di Reggio Calabria;

Porto di Villa San Giovanni in provincia di Reggio Calabria.

I volumi di traffico del porto di **Gioia Tauro** hanno registrato nel 2013 un significativo incremento.

Infatti il movimento dei container ha subito una ulteriore variazione per un totale di 3.087.395 TEUS a fronte di 2.304.982 TEUS movimentati nell'anno 2012.

Anche il numero degli arrivi delle navi ha proporzionalmente subito un trend in aumento passando da 1.454 a 1.550 navi.

Nel settore auto i volumi sono aumentati passando da 108.367 a 220.424.

Il numero degli arrivi delle navi è stato pari a 153.

L'impatto sulla situazione occupazionale è stato contenuto con il ricorso agli ammortizzatori sociali da parte delle imprese e non da ultimo ma di rilevante efficacia con l'abbattimento delle tasse di ancoraggio proposto ed effettuato dall'Autorità Portuale già nel corso dei due anni precedenti e riconfermato con decorrenza dal 1 gennaio 2013 giuste ordinanze nn. 15/2013 e 33/2013, rispettivamente del 17/6/2013 e 18/12/2013, il tutto nella previsione di un recupero della domanda di lavoro in prospettiva della ripresa dei traffici.

Il settore import/export afferente il succitato Porto ha però registrato anche per l'anno 2013 una flessione dei *teus* operati, anche se il decremento più marcato si è rilevato nelle due annualità precedenti. Ciò è dovuto in parte all'aumento del costo dei trasporti marittimi verso la Sicilia in uno con l'incremento delle tariffe per l'attraversamento dello Stretto di Messina, ma soprattutto perché i porti siciliani (Catania, Palermo, Pozzallo) ricevono i *containers* via mare dai porti di Malta, Cagliari e Gioia Tauro.

Dai dati rilevati il porto di **Crotone**, rispetto all'anno precedente, ha espresso nell'anno 2013 un incremento nei volumi di merce movimentata pari al 57% benché si sia registrato nell'anno un decremento del numero di toccate dei vettori marittimi, ascrivibile all'aumento della produzione delle vicine centrali termiche alimentate a biomasse (Crotone e

Strongoli).

Nell'anno 2013 il porto di **Corigliano Calabro** è stato scalato da 41 navi, prevalentemente portarinfuse, che hanno movimentato volumi pari a 44.600 tons di merce imbarcata e 154.155 tons di merce sbarcata, per un totale di 198.755 tons di merce movimentata.

Rispetto all'anno 2013 è stato registrato un incremento nei traffici commerciali e nei volumi di merce movimentata, come evidenziato nella tabella in appendice.

Per quanto in dettaglio riguardante le attività operative dei singoli comparti dell'organizzazione dell'Ente, si rinvia al seguito della relazione.

In appendice sono riportati i dati relativi ai porti di Crotona, Corigliano Calabro e Taureana di Palmi inerenti i lavori eseguiti e le previsioni di sviluppo.

### **1.1 Consistenza dell'organico in relazione alla dotazione organica approvata**

All'atto della costituzione, l'Autorità Portuale è stata affidata alla gestione commissariale durata circa un triennio.

In data 4 dicembre 2001 è stato nominato il primo Presidente.

In data 20 febbraio 2006 è stato nominato il Presidente in carica, il cui mandato è stato confermato con Decreto Ministeriale 25/2/2010, n. 87.

Con Decreto Presidenziale n° 42/11 del 26/01/2011 è stato nominato il Segretario Generale in carica.

Con decreto n.99/2006 in data 3 luglio 2006 è stata individuata la composizione del Comitato Portuale.

Con successivo decreto in data 15 maggio 2007 il Comitato Portuale è stato ampliato con i rappresentanti dei porti di Corigliano Calabro (CS) e Crotona.

Con ulteriore decreto il Comitato Portuale è stato ampliato con i rappresentanti dei Comuni di Palmi (RC) e di Villa San Giovanni (RC).

La Commissione Consultiva Locale è stata prorogata fino al 28 luglio 2010, in base alle disposizioni impartite dal Ministero dei Trasporti con nota n. 2481 in data 28 febbraio 2008.

La Segreteria Tecnico – Operativa, a seguito dell'ampliamento deliberato dal Comitato Portuale con Delibera n. 71 in data 31/07/2013 e della relativa approvazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti adottata di cui alla nota n. M.INF./PORTI/8944 in data 02 agosto 2013, prevede un organico di 36 unità con i seguenti livelli di inquadramento:

5 dirigenti;

6 quadri;

25 impiegati.

In **Allegato 1** è riportato l'organico dell'Ente.

Alla data del 31.12.2013 risultano in servizio n.26 unità, con i seguenti livelli di inquadramento:

4 dirigenti;

4 quadri;

18 impiegati.

I dirigenti svolgono i propri uffici sulla base di attribuzione di incarichi di funzioni dirigenziali a tempo indeterminato e determinato.

### **1.2 Misure adottate in materia di razionalizzazione e riorganizzazione degli uffici e prospettive future.**

Gli uffici della sede dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro sono attualmente localizzati all'interno del manufatto demaniale ultimato nel Dicembre 2006 dal Consorzio ASI di Reggio Calabria.

La struttura è attualmente adeguata alle esigenze logistiche ma ha necessità di interventi di ampliamento nell'ottica del completamento delle previsioni di organico.

Nel corso dell'anno 2007 sono stati attivati gli uffici periferici nelle sedi aggregate di Crotone e Corigliano Calabro (Cs), presieduti dal Dirigente di Area ed ai quali sono ascritte due unità di personale assunte con contratti di lavoro subordinato a tempo indeterminato.

I locali adibiti a sede nell'ambito del porto di Crotone sono stati individuati in un manufatto reso disponibile dall'Amministrazione Comunale di Crotone, mentre per la sede di Corigliano Calabro è stato acquisito in consegna il manufatto demaniale realizzato dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale di Cosenza ed adibito a Stazione Marittima.

### **1.3 Strumenti informatici disponibili e analisi dei costi e benefici dell'automazione.**

Tutti gli uffici sono forniti di strumentazione hardware su cui sono installati sistemi operativi e relativi applicativi software di uso comune per lo svolgimento della attività amministrativa (Windows XP Pro e relative applicazioni).

Gli strumenti informatici in dotazione al personale dell'Ente sono connessi tramite rete unica che assicura il backup in continuo di tutti i dati relativi alle operazioni effettuate dal personale dipendente.

È in corso di implementazione un sistema di acquisizione e gestione delle procedure amministrative e di rilascio delle autorizzazioni di competenza dell'Autorità Portuale

attraverso la rete intranet e internet.

Così come previsto dalla legge 428/98, modificata e integrata dal D.P.R. 445/2000, l'Ufficio Protocollo si avvale già dalla fine del 2001 di apposito software per la registrazione informatizzata della corrispondenza in partenza ed in arrivo.

Inoltre il Settore Affari Generali e Personale è dotato di programma informatico per la rilevazione delle presenze.

Gli Uffici di Area Tecnica sono dotati di software specifico per la gestione dei processi di realizzazione dei lavori, in particolare AutoCad di AutoDesk per le attività di disegno tecnico e PRIMUS di ACCA per le attività di misura e contabilità.

L'Autorità Portuale ha inoltre acquisito i diritti d'uso del sistema informatico "HACKPACK" per il controllo, da parte del Settore Vigilanza e Sicurezza, delle attività di deposito e movimentazione delle merci pericolose nell'ambito portuale di Gioia Tauro. Il sistema consente di gestire il flusso delle informazioni in maniera interattiva ed in tempo reale al fine di prevenire situazione di incidente rilevante.

Il Settore Finanza si avvale, infine, di un programma di gestione della contabilità e del bilancio.

## **2. ATTIVITA' OPERATIVA DI PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO**

### **2.1 *Notizie di carattere generale sul Piano Regolatore Portuale***

La costruzione del porto di Gioia Tauro ha avuto inizio nella prima metà degli anni 70 nell'ambito del progetto speciale per la realizzazione delle infrastrutture sul territorio della provincia di Reggio Calabria (Delibera CIPE del 1974).

Il dimensionamento e le caratteristiche strutturali dell'opera sono stati determinati dalla sua originaria destinazione funzionale a servizio degli insediamenti industriali pianificati dall'Autorità di Governo, che prevedevano la realizzazione in Calabria del V centro siderurgico italiano.

Alla fine degli anni '70 erano già state realizzate le opere portuali principali (banchine, moli, bacini).

All'inizio degli anni '80 si è arrestato il programma dei lavori per la nota crisi del comparto siderurgico. Lo scalo è stato quindi riconvertito da porto industriale a polifunzionale con l'esigenza di rimodulare i programmi di infrastrutturazione, l'assetto operativo ed i piani di sviluppo.

La disponibilità di grandi spazi a ridosso delle banchine portuali, l'ampiezza degli accosti e la profondità dei fondali, riferiti alle dimensioni dei porti nazionali, hanno aperto la

strada al nuovo assetto funzionale del porto, che in breve ha acquisito il ruolo di primo porto di transhipment del Mediterraneo nel trasporto container ed ha consolidato anche il ruolo rilevante di terminal per la movimentazione di auto.

A seguito dell'affidamento dell'incarico di supporto tecnico al Segretario Generale per l'elaborazione del Piano Regolatore Portuale nell'anno 2010 sono state acquisite le intese con i Comuni di San Ferdinando e Gioia Tauro nonché con il consorzio ASI e con successiva delibera n. 33 del 3.3.2010. è stato adottato dal Comitato Portuale.

Il nuovo strumento di pianificazione portuale individua le linee di sviluppo che dovranno caratterizzare gli interventi infrastrutturali e l'assetto funzionale per mantenere al porto i livelli di servizio acquisiti. Fra le opere maggiormente caratterizzanti figurano il nuovo canale portuale necessario per l'implementazione dei punti di accosto, la realizzazione di un nuovo terminal per merci unitizzate e l'interporto. Un nuovo polo di attività portuale è stato localizzato nelle aree a Sud del bacino di evoluzione con la creazione di banchine di accosto ed aree operative destinate a funzioni multipurpose.

E' in corso il procedimento di approvazione dello strumento ai sensi dell'art.5 della Legge n.84/94, nelle more dei pareri del Ministero delle Infrastrutture e del Ministero dell'Ambiente.

Attualmente il P.R.P. è oggetto di ulteriori studi di carattere nautico richiesti dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed è stato esteso l'incarico per le procedure di VAS.

## **2.2 Informazioni sul Piano Operativo Triennale vigente e suo stato di attuazione**

**Il P.O.T. di riferimento dell'annualità in esame riguarda il triennio 2013-2015 è stato approvato con Delibera del Comitato Portuale n° 60/12 nella seduta del 01.08.2012 e lo stato di attuazione è riportato al paragrafo 4) "Lavori di grande infrastrutturazione".**

## **2.3 Analisi dei dati relativi a traffico di merci e passeggeri e previsioni di sviluppo per il futuro**

Come accennato in premessa, l'anno 2013 è stato chiuso con un volume di contenitori movimentati pari a 3.087.395 TEUS con un incremento rispetto all'anno precedente di 782.413 TEUS.

I movimenti registrati nel terminal auto si sono attestati su 220.424 unità.

In breve tempo l'attività di trasporto via mare si è dimostrata rispetto alla più ampia gamma dei servizi di trasporto delle merci *door to door* una singola componente della rete

logistica di per sé autosufficiente a determinare le scelte di localizzazione delle proprie attività operative per le maggiori linee di navigazione. Ciò in buona parte è accaduto anche a Gioia Tauro, pur se va detto che lo scalo gioiese è nato e resta principalmente il porto vocato al transhipment, sua funzione principale e caratterizzante.

È però il tempo di aggiungere all'attuale configurazione operativa l'attributo della polifunzionalità che lo apra anche a realtà produttive diverse nell'ambito di un concreto e più ampio progetto di sviluppo che coinvolga il territorio retroportuale e l'hinterland regionale ed interregionale.

In tale quadro gli impegni più pregnanti dei prossimi anni si ritengono doversi rivolgere a consolidarne la funzione hub ma anche a sviluppare servizi moderni di logistica e promuovere l'insediamento nel retroporto di attività produttive sensibili alla presenza del porto.

Il progetto coinvolgente gli obiettivi enunciati postula una serie di interventi infrastrutturali ed organizzativi sul fronte delle infrastrutture e dell'organizzazione che deve prevedere:

1. L'implementazione delle aree e dei servizi dedicati alla movimentazione delle merci unitizzate (container, auto, altro, ecc. ....);
2. La realizzazione di un moderno Terminal intermodale;
3. Una rete di servizi in tutte le aree retroportuali per l'insediamento di attività produttive porto- esigenti;
4. La realizzazione di nuove infrastrutture portuali per l'approdo delle navi e la movimentazione delle merci, aggiuntive ai terminal esistenti.

Su questo fronte di azione l'Autorità Portuale ha già avviato un percorso di grande respiro con l'elaborazione del Piano Regolatore Portuale e gli altri atti di pianificazione previsti dalla legge 84/94.

Particolarmente condivisibili e da far propri nell'ambito di un progetto sinergico che impegni tutte le istituzioni locali a partire della Regione Calabria sono i progetti che riguardano i seguenti settori.

### ***Transhipment***

La crisi congiunturale che ha fatto registrare una battuta d'arresto alle radiose aspettative di crescita del traffico contenitori entro il 2015 con un salto dagli attuali 300 milioni di TEUS ed oltre il doppio, non deve indurre nell'errore di una sottovalutazione dell'importanza strategica del settore di traffico containerizzato per Gioia Tauro.

Tuttavia per come detto, benché la crisi dei traffici marittimi di questi ultimi anni ha svelato l'estrema fragilità dei sistemi economici sostenuti da porti monofunzionali, resta

d'attualità l'esigenza di dotare i porti di transhipment delle infrastrutture adeguate ad attrarre i nuovi flussi di traffico che allo stato attuale non potrebbero soddisfare la domanda di servizi dei prossimi anni.

Su questo fronte Gioia Tauro dovrà ampliare le infrastrutture destinate alle operazioni di movimentazione di contenitori, sia per quanto attiene la disponibilità di nuove banchine di ormeggio che di aree per lo stoccaggio e la loro movimentazione.

Grande impulso va pertanto rivolto alla costruzione delle opere di ampliamento del porto già inserite nel Piano Regolatore Portuale che prevedono la realizzazione del 2° canale con altri 1.000 metri di nuove banchine e fondali fino a 18 metri, con piazzali per la movimentazione delle merci unitizzate, sia container che auto, per oltre un milione di mq.

È evidente che gli interventi richiedono investimenti di risorse finanziarie di carattere straordinario che solo la sinergica azione di tutti i soggetti pubblici competenti alla pianificazione dei fondi strutturali nazionali e comunitari può indirizzare all'obiettivo nei tempi compatibili con le esigenze di adeguamento del porto va tenuto in debita considerazione che i porti di transhipment hanno carattere di fungibilità tra loro.

Per tale intrinseca natura i porti nazionali sono in costante concorrenza con quelli del nord Africa, che all'attualità si dimostrano più competitivi per l'utenza grazie alla minore incidenza del costo del lavoro, delle tasse di ancoraggio, dell'assenza di accise sui carburanti per i mezzi meccanici di piazzale, e per la minore imposizione fiscale a carico delle aziende.

### ***Terminal Intermodale***

L'attuale organizzazione del ciclo dell'industria del trasporto ha acquisito connotazioni complesse che hanno rilegato il segmento mare ad una componente che, per quanto essenziale non costituisce più da sola l'elemento trainante che determina gli investimenti nel settore. Si calcola che nella variegata tipologia dei servizi catalogati sotto denominazione di "logistica", appena il 30% è costituito dal trasporto via mare delle merci e quindi tra porti.

Si è via via consolidata l'esigenza dei produttori di affidare l'onere del trasferimento dei beni prodotti dalla fabbrica al destinatario finale o di approvvigionamento delle materie prime dai luoghi di origine allo stabilimento di trasformazione ad un unico operatore logistico.

È evidente quindi che il trasporto delle merci si è trasformato da più fasi monomodali (strada, ferrovia, mare e poi ancora ferrovia e strada) affidate ad imprese operanti in autonomia produttiva a prestazione omnicomprensiva delle diverse fasi modali, richiesta e resa da operatori di logistica capaci di svolgere tutte le attività della filiera dalla presa in consegna delle merci presso il produttore fino alla consegna al destinatario finale.

Nell'ambito di tale filiera produttiva sono state integrate, oltre al vero e proprio

trasporto necessariamente plurimodale tutti i servizi intermedi necessari per garantire la mobilità delle merci nel rispetto delle normative nazionali, comunitarie ed internazionali doganali, sanitarie, di sicurezza ecc.

La rottura di carico conseguente alla differenziazione modale del trasporto (mare-ferrovia-strada) e la necessità di garantire la vasta gamma di servizi per il vettoriamento delle merci ai destinatari finali (*packing, groupage*, sdoganamento, pratiche sanitarie e fitopatologiche ecc., *handling*, conservazione dei prodotti reperibili) ha reso necessaria la dotazione degli scali di terminal dedicati sia alle attività di logistica che all'instradamento delle merci con modalità ferroviaria o stradale.

Per sopperire le carenze infrastrutturali che hanno in passato penalizzato fortemente il porto di Gioia Tauro tarpandone sensibilmente le prospettive di forte attrattività per la sua posizione geografica baricentrica nel Mediterraneo e più vicina ai mercati marittimi europei raggiungibili via terra, data la peninsularità della sua collocazione di favore rispetto ai concorrenti (Malta, Cagliari), si pone come obiettivo prioritario la realizzazione di un terminal per il trasporto intermodale e la logistica.

Ad esso si connette la possibilità di attivare proficuamente la funzione del porto di Gioia Tauro quale polo per la distribuzione delle merci in tutto il territorio della penisola e dell'Europa sfruttando il vantaggio del risparmio di 7 giorni di navigazione in meno rispetto ai porti del nord Europa.

Va considerato che il valore economico del trasporto di un contenitore se limitato al solo transhipment è stato calcolato in € 300,00 che aumenta a € 2.700,00 se lo stesso contenitore viene lavorato nella filiera della logistica e che la ricaduta occupazionale per 1.000 contenitori movimentati sale da 5 unità a 45 nel caso di apertura e lavorazione del contenitore rispetto al solo trasbordo.

Anche su tale fronte è previsto un intervento nella pianificazione dell'Autorità Portuale ma è necessario sottolineare che la complessità delle procedure e il coinvolgimento di tutti i soggetti competenti alla gestione delle reti di mobilità delle merci (in primo luogo RFI- ANAS) richiedono una regia oculata altamente qualificata.

### ***Terminal multifunzione***

La configurazione del bacino portuale con gli accosti ricavati lungo il lato di levante del canale interno, con l'impossibilità di implementazione degli stessi lungo il fronte di ponente, pone le esigenze di destinare alla portualità commerciale l'unica zona residuale adiacente il porto attrezzabile con banchine di approdo e aree operative che corrisponde a quella situata tra il bacino di evoluzione sud e l'abitato della marina di Gioia Tauro.

L'obiettivo di dotare lo scalo di un terminal multifunzione adatto per attrarre tipologie

di traffico tradizionale è stato già recepito nella nuova pianificazione dell'Autorità Portuale che ha localizzato in tale area un moderno terminal portuale polifunzionale. Si è prevista la realizzazione di una nuova banchina ricavata lungo il lato sud di evoluzione della lunghezza di 700 metri ed ampi piazzali nell'area retrostante per la complessiva superficie di 30 ettari.

La nuova infrastruttura dovrebbe costituire un polo operativo autonomo rispetto ai terminal esistenti, a servizio delle nuove attività di logistica insediabili nel retroporto e per le merci provenienti e/o dirette nell'Hinterland .

L'operatività del nuovo terminal potrà anche supportare l'avvio di linee RO-RO nell'ambito del piano di sviluppo dell' Autostrade del Mare con possibilità anche di ormeggio per navi passeggeri che destinate alla mobilità delle persone fra le città dell'are integrata dello stretto sulle due sponde.

### **Attività di Logistica**

Merita particolare evidenziazione l'attività di logistica sviluppata da alcune aziende già da tempo operative nelle aree del retro porto.

Tale attività si articola nella parcellizzazione delle merci trasportate in contenitori e nella redistribuzione per via stradale o ferroviaria alle destinazioni finali.

Già nel 2009 la movimentazione dei contenitori su gomma e ferro ha subito un drastico calo dovuto al trasferimento di alcune compagnie di navigazione da Gioia Tauro a Cagliari.

Con la realizzazione del terminal Intermodale pianificato, il comparto della logistica assumerà considerevole dimensioni.

## **2.4 Attività promozionale**

### **Notizie di carattere generale**

L'attività promozionale nel corso dell'anno 2013 è stata tesa al consolidamento della posizione di rilievo degli scali portuali , che rientrano nella circoscrizione dell'Ente, all'interno del circuito internazionale dei trasporti.

Con questo obiettivo, il "Programma di promozione e comunicazione" è stato organizzato per sostenere l'attività dell'Ente a diversi livelli (regionale, nazionale, comunitario e internazionale) e sui diversi canali (fiere, eventi, media advertising, relazioni istituzionali, ecc) favorendo, altresì, un dialogo efficace e strutturato con il territorio.

A tale proposito gli uffici dell'Autorità Portuale hanno costantemente garantito l'accoglienza e la guida dei numerosi visitatori del porto, anche in occasione di incontri sia di