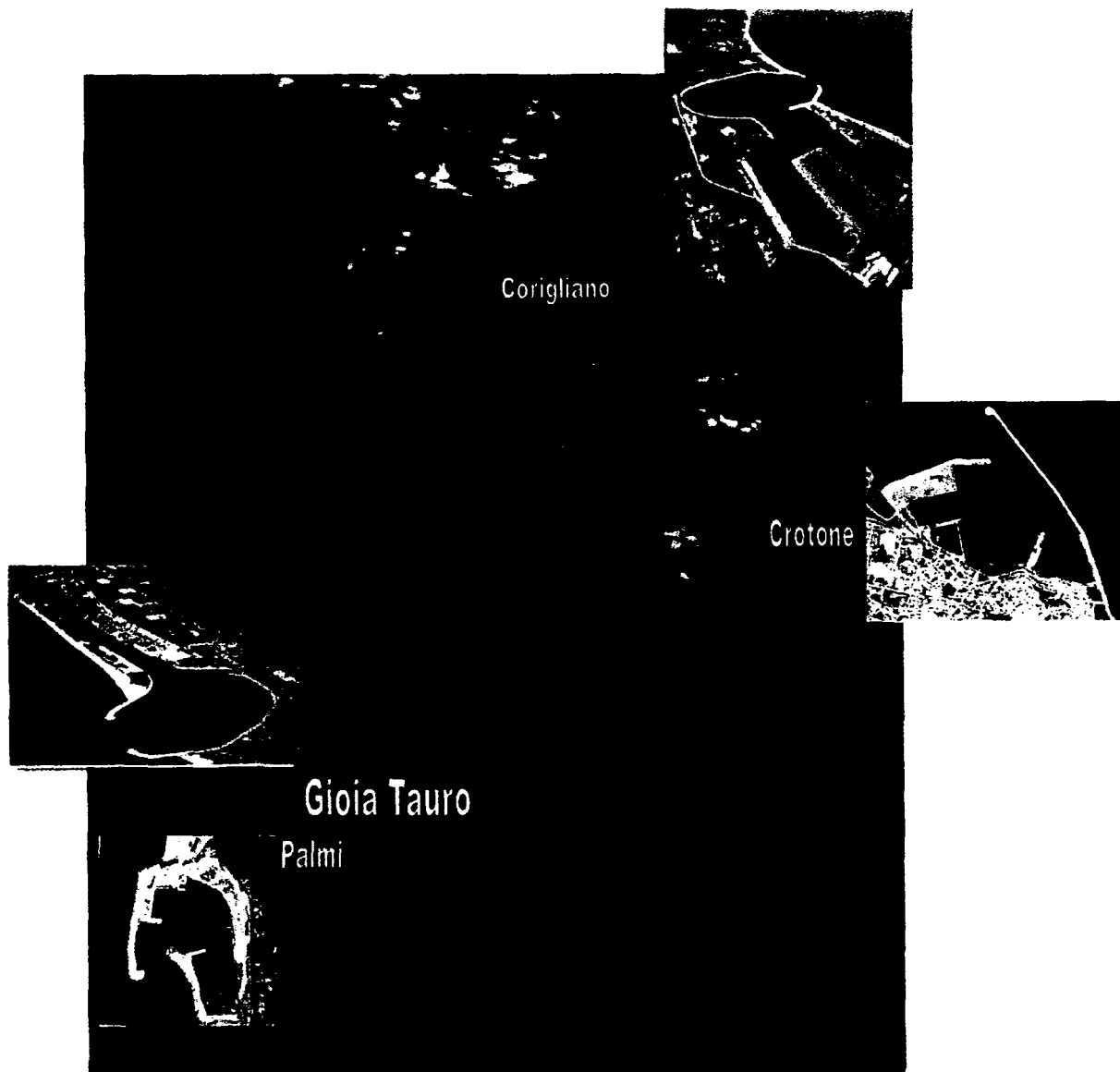


Piano Operativo Triennale

2014 - 2016



Luglio 2013

1. **PREMESSA**

Il Piano Operativo Triennale si riferisce alle attività previste in ciascuno degli scali della circoscrizione portuale che, in relazione agli atti di estensione della circoscrizione territoriale, sono:

- Gioia Tauro;
- Crotona;
- Corigliano Calabro;
- Palmi.

2. **STATO ATTUALE**

2.1 **Porto di Gioia Tauro**



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

La disponibilità di grandi spazi a ridosso delle banchine portuali, l'ampiezza degli accosti e la profondità dei fondali, riferiti alle dimensioni degli altri porti nazionali e del bacino del mediterraneo hanno aperto la strada al nuovo assetto funzionale del porto.

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

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

Il territorio portuale è costituito dalle aree demaniali marittime, dai bacini portuali e dagli spazi acquei antistanti la circoscrizione territoriale dell'autorità portuale per come individuata nel D.M. 04 agosto 1998. nonché dalle aree acquisite successivamente al demanio marittimo con verbale di delimitazione del 12 febbraio 2002.

La circoscrizione portuale ha una superficie complessiva di mq 4.400.000 (ha 440), esclusi gli spazi acquei e le relative aree sono riportate in catasto ai fogli di mappa n. 1-3-7-8-13-19 e 20 del comune di Gioia Tauro (RC) e n. 31 e 32 del comune di San Ferdinando (RC).

Il porto è situato in posizione mediana lungo il litorale dell'omonimo golfo con esposizione dell'imboccatura ad ovest identificata dalle coordinate: lat. 38°26'36"N e long. 15°53'30"E.

Presenta una configurazione a canale con una superficie dello specchio acqueo interno di 180 ettari ubicata parallelamente alla costa.

L'imboccatura ha una larghezza di circa 300 m., ed è ad essa contiguo un bacino di evoluzione del diametro di 750 m..

In direzione nord si sviluppa il canale portuale della lunghezza di circa 3,5 Km e larghezza tra 200 m e 250 m.

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

Dispone di 5.125 m. di banchine di cui m. 3.391 ricavate lungo il lato di levante, m. 814 lungo il lato nord e m.920 lungo il lato di ponente con fondali fino a -18 m (in corrispondenza della banchina *alti fondali*).

I piazzali portuali hanno una superficie complessiva di circa 1.800.000 mq.

A sud è ubicata una darsena destinata all'ormeggio delle imbarcazioni adibite ai servizi portuali e ad attività di pesca e diporto, dotata di banchine della lunghezza di m. 243.

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

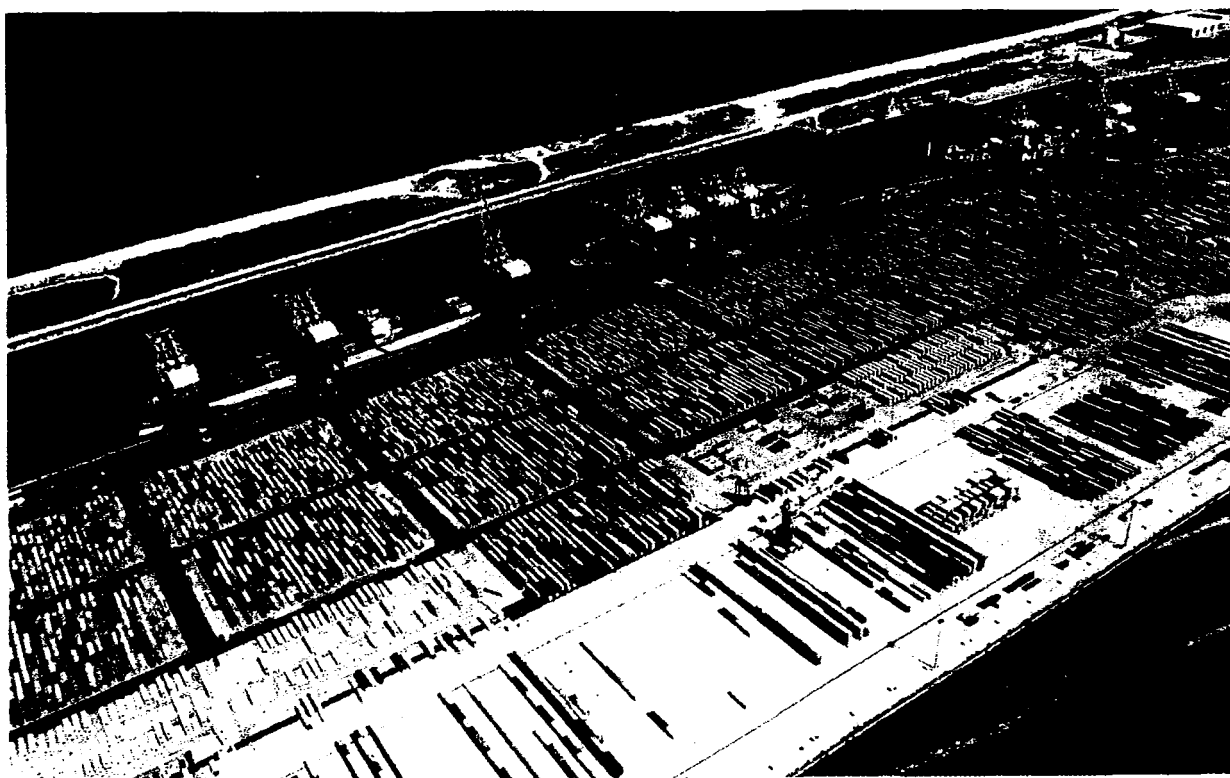
È collegato alla rete ferroviaria tramite la stazione di Rosarno.

La principale area operativa è attualmente costituita dal **Terminal Container in concessione alla M.C.T. S.p.A.** che dispone di piazzali per lo stoccaggio e movimentazione dei contenitori e per le annesse lavorazioni di circa 1.558.047 mq.

Si sviluppa lungo il lato Est del canale e fruisce di circa 3.400 m. di banchine operative ad alti fondali.

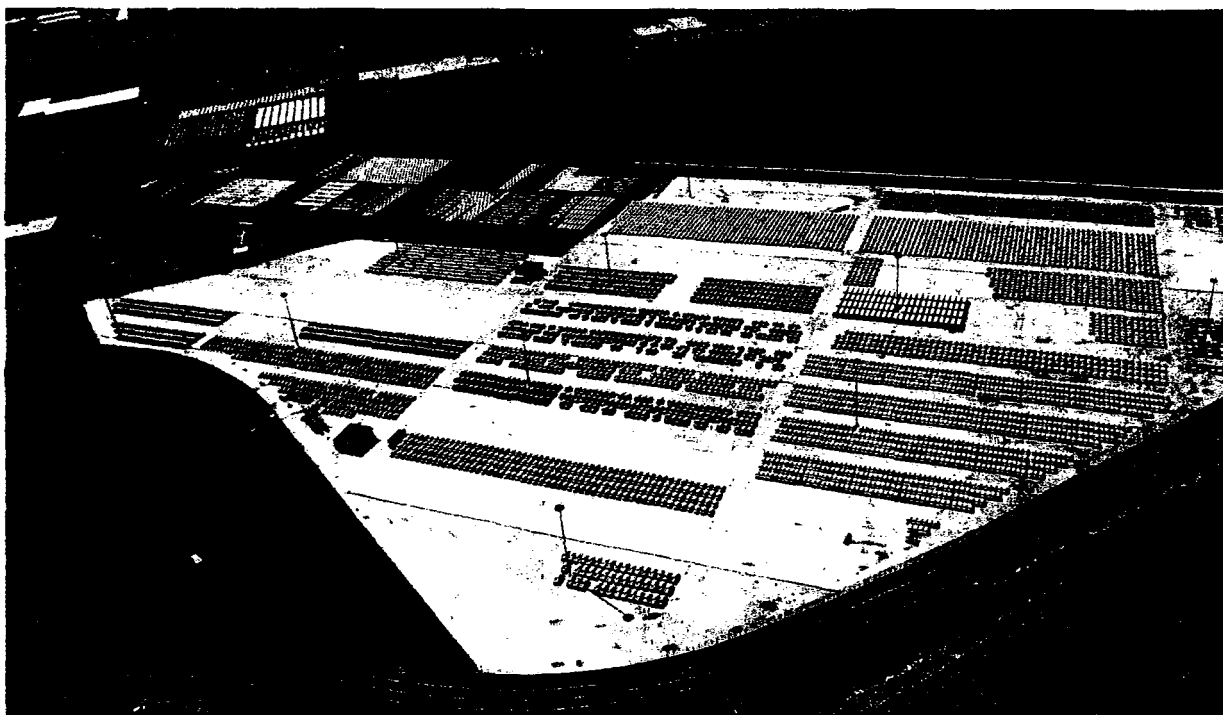
Il terminal è dotato, per la movimentazione di contenitori da banchina/nave e viceversa, di 22 *Gantry Crane* (gru di banchina su rotaie), di cui n° 3 del tipo *postpanamax* e n° 19 del tipo *superpostpanamax* , n° 1 Gru mobile del tipo *Gottwald* e un congruo numero di mezzi minori.

Per la movimentazione sul piazzale il terminal attualmente è dotato di n° 110 *Straddle Carriers*, di n° 12 *Multitrailer* e di n° 12 *Reach Stackers*.



L'area adiacente al bacino di evoluzione nord ospita il **Terminal Auto**, in concessione alla società **ICO BLG Italia S.p.A.** con una superficie di piazzali per la movimentazione, stoccaggio e distribuzione di veicoli ed annesse lavorazioni di circa 270.000 mq. Il Terminal è dotato, inoltre, di un centro tecnico (PDI) attrezzato per l'erogazione di servizi a valore aggiunto (lavaggio/deceratura e ceratura, installazione di parti accessorie, interventi di verniciatura e riparazione danni).

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



Nella zona di ponente è installato un silos per lo stoccaggio temporaneo di cemento e due cantieri per la costruzione a terra di unità da diporto e piccole riparazioni navali. Nella zona di ponente si trova inoltre un'area della superficie di mq 7.600 destinata alla movimentazione di rinfuse solide.

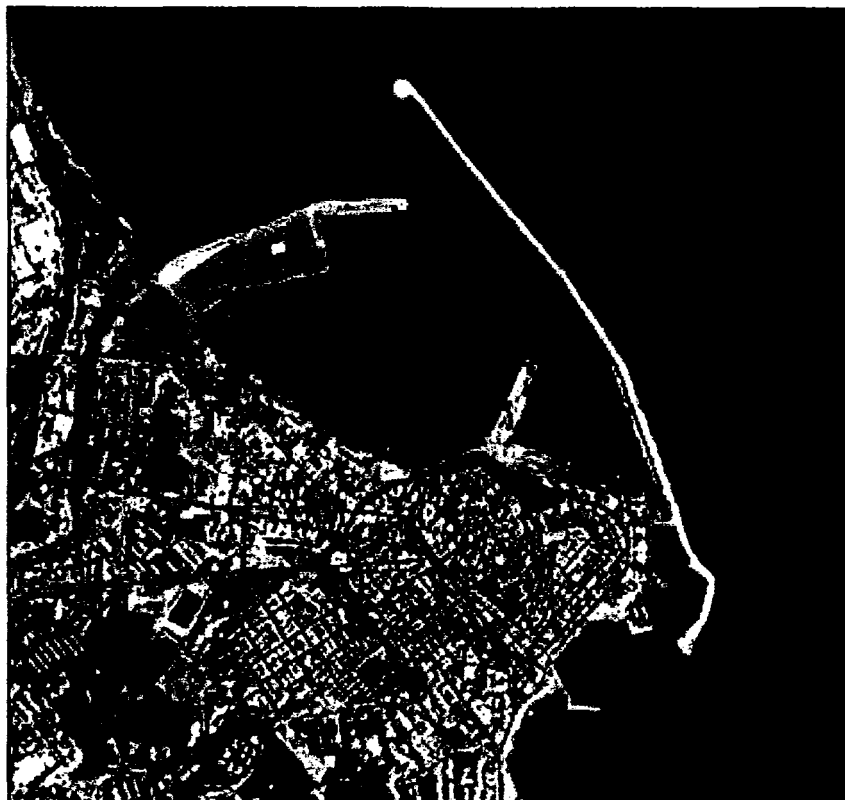
Lungo il lato di ponente sono ricavati tre punti di accosto per unità Ro-Ro.

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

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

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

2.2 *Porto di Crotona*



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

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

L'imboccatura esposta ad E-SE rende difficoltoso l'accesso con venti del secondo e terzo quadrante.

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

Nell'ambito del *Porto Vecchio* è in esercizio un cantiere navale attrezzato per la costruzione di piccole unità di legno e per la riparazione e manutenzione di imbarcazioni da diporto per la distribuzione di carburanti.

Il *Porto Nuovo* racchiude uno specchio d'acqua di circa 1.105.000 mq. con fondali dai sei a dodici metri. E' protetto a levante dal molo di sopraflutto della lunghezza di 1.725 metri, orientato per N-NW,

ed a ponente dal molo di sottoflutto costituito da tre bracci orientati verso N-E della lunghezza complessiva di 920 metri.

Il canale di accesso al porto è largo 220 metri e l'imboccatura è ben protetta da tutti venti.

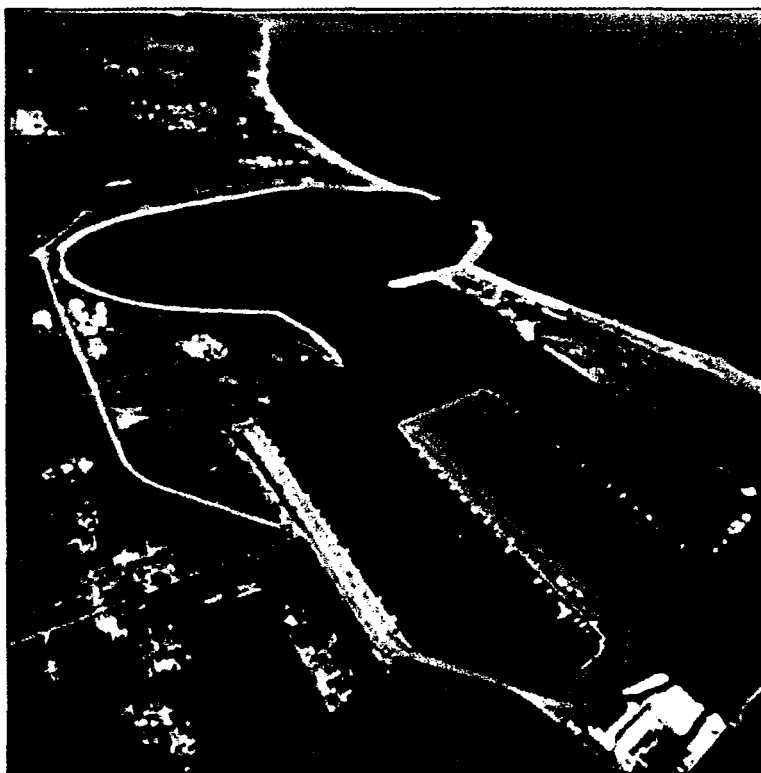
Le banchine "Giunti", "Foraneo", "Riva", "Spezzato" e "Sottoflutto", di lunghezza rispettivamente pari a metri 253, 372, 380, 88, 1.050, sono dotate di calate della superficie complessiva di 143.500 metri quadrati.

Il servizio antincendio è assicurato a mezzo di attrezzature mobili del locale distaccamento dei Vigili del Fuoco ubicato in area portuale.

Sono assicurati i servizi portuali di pilotaggio, rimorchio ed ormeggio.

Al largo sono collocate piattaforme per la produzione di idrocarburi, munite dei prescritti segnalamenti e collegate tra loro e la costa da condotte sottomarine.

2.3 Porto di Corigliano Calabro



L'infrastruttura portuale inclusiva dello specchio acqueo, si estende su una superficie complessiva di circa 1.300.000 metri quadrati e si articola in un bacino di evoluzione, 7 banchine e 2 darsene disposte in parallelo secondo la linea di costa.

La "darsena est – di levante" è larga circa 180 metri ed è racchiusa dalle banchine 1, 2 e 3. La "darsena ovest – di ponente" è larga circa 180 metri ed è racchiusa dalle banchine 5, 6 e 7.

La notevole ampiezza dell'avamposto assicura rifugio, in caso di maltempo, e consente un atterraggio rapido e diretto, nonché di evolvere di circa 90/110° per guadagnare la mezzeria della "darsena est – di levante" e dirigersi in banchina 1/2/3 con un agevole ormeggio.

Le caratteristiche tecnico – dimensionali del porto sono:

- larghezza imboccatura: 185 metri; bacino di evoluzione: diametro operativo 600 metri circa; larghezza seconda imboccatura (di separazione del bacino di evoluzione dalle darsene e delimitata dal pennello interno – in testata banchina 1 – e dalla massicciata antistante la stazione marittima): 200 metri;
- banchina 1 (banchina est): lunghezza 750 metri destinata all'ormeggio di navi da carico in operazioni commerciali; banchina n. 2: lunghezza 180 metri di cui 35 metri interessati da uno scivolo, adibito all'eventuale ormeggio di traghetti e navi ro-ro, posizionato nei pressi della radice banchina 1; banchina 3: lunghezza 420 metri; banchina 4: lunghezza 180 metri; banchina 5: lunghezza 420 metri di cui 100 metri destinati al naviglio di Stato; banchina 6: lunghezza 70 metri destinata al naviglio di Stato; banchina 7 (banchina ovest): lunghezza 450 metri.

Tutte le banchine sono alte circa 3 metri sul livello del mare, tranne la banchina 5 (nei primi 100 metri misurati dalla radice), la 6 e la 7 che sono alte circa 1 metro e mezzo sul livello del mare.

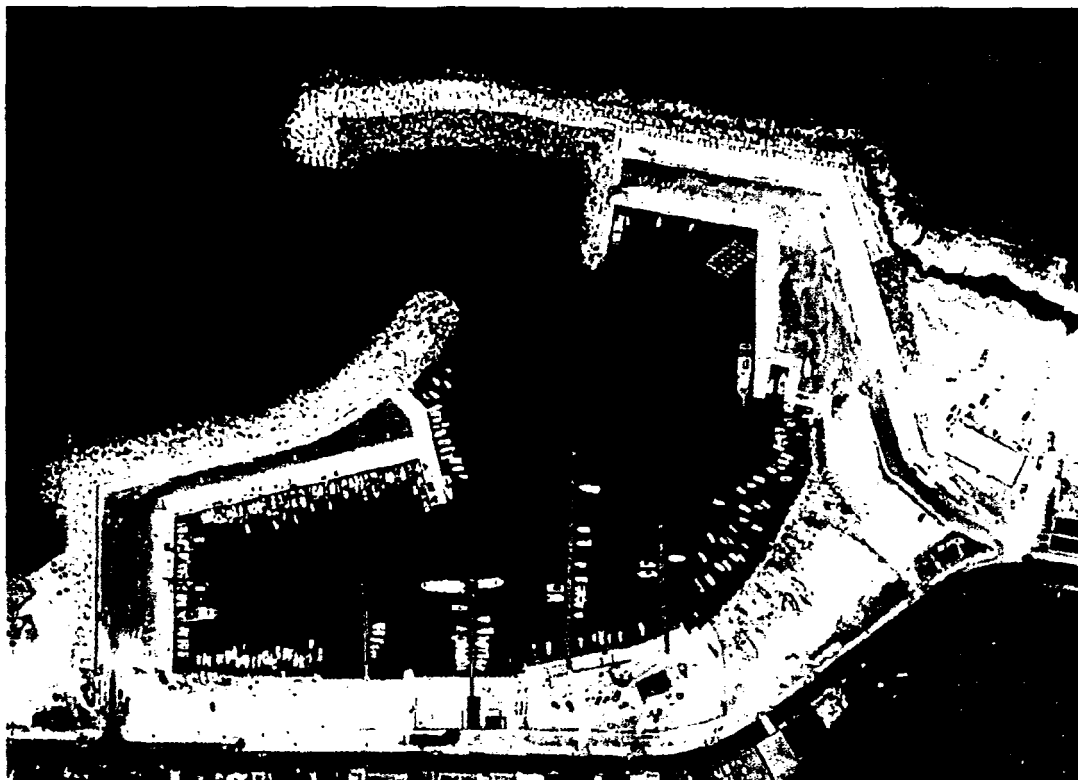
La superficie dei piazzali operativi è la seguente:

- 160.000 metri quadrati, retrostanti la banchina 1 (banchina est); 76.000 metri quadrati racchiusi tra le banchine 3, 4 e 5; 55.000 mq. retrostanti la banchina 2, il piazzale racchiuso tra le banchine 3, 4 e 5 e la banchina n. 6 e delimitati lato sud dalla recinzione portuale;
- 10.000 mq. retrostanti la banchina 7 (banchina ovest);

I fondali sono all'incirca i seguenti:

- imboccatura porto: metri 12; bacino di evoluzione: metri 12; darsena 1 (darsena est - levante): metri 12; darsena 2 (darsena ovest - ponente): metri 7.

2.4 Porto di Palmi



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

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

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

Il molo sopraflutto si presenta con una struttura moderatamente tracimabile, orientato parallelamente alle isobate e prolungato rispetto all'imboccatura al fine di realizzare un avamposto esterno parzialmente riparato ed assicurare un adeguato schermo protettivo dalle onde dell'intero settore di traversia. Per mitigare l'agitazione ondosa interna e l'interrimento del bacino portuale è stato realizzato un pennello di circa 20.00 m di lunghezza, radicato sul molo sopraflutto. Il molo sottoflutto dista circa 20 m in direzione Nord dagli scogli di Mezzo. Il suo andamento, inizialmente ortogonale alla

linea di riva, si sviluppa parallelamente alle isobate direzione Sud-Nord, mentre il tratto terminale si protende in direzione SudEst-NordOvest.

L'accesso al porto via mare avviene attraverso un avamposto in cui l'imboccatura di circa 50 m prevista tra il molo di sopraflutto e quello di sottoflutto consente un'agevole manovra di ingresso e di uscita dei natanti. Nella zona retrostante il molo sopraflutto è stato realizzato un banchinamento a giorno per l'attracco delle imbarcazioni a maggiore pescaggio con fondali posti a quota -5.00 m.

Nella zona più interna, è stato realizzato un bacino con fondali a quota -3.50 m, delimitato dalla spiaggia e dalle opere realizzate.

E' raggiungibile, da Nord o da Sud, percorrendo la strada statale n° 18 collegata agli svincoli autostradali di Gioia Tauro e Palmi dell'A3 (SA-RC)

3. STATO DELLA PIANIFICAZIONE PORTUALE

3.1 Porto di Gioia Tauro

Il programma di infrastrutturazione dell'Autorità Portuale è stato attuato in conformità del preesistente Piano Regolatore Territoriale ASI e delle relative varianti che, ai sensi dell'articolo 27 della Legge 84/94, assumono efficacia di "*Piano regolatore portuale esistente*".

Per quanto riguarda gli interventi rientranti nel programma delle opere strategiche di cui alla legge 443/2001 (Legge Obiettivo), approvati con la delibera CIPE n. 89 del 13/11/2003, è stata determinata la conferma di compatibilità degli stessi ai fini urbanistici.

Il Piano Regolatore Portuale di cui all'art.5 della L.84/94 è stato adottato dal Comitato Portuale con Delibera n. 33 del 3.3.2010.

Allo stato il Piano Regolatore Portuale si trova all'esame del Consiglio Superiore Lavori Pubblici che ha richiesto elaborati integrativi e del Dipartimento Politiche dell'Ambiente della Regione Calabria, per le prescritte valutazioni di carattere tecnico e di valutazione ambientale strategica

3.2 Porto di Crotona

Attualmente è in vigore un documento di pianificazione di interventi elaborato dall'Ufficio del Genio Civile opere Marittime del Ministero dei Lavori Pubblici anteriormente all'entrata in vigore della legge 84/94 che, in base alla norma transitoria prevista dalla legge suddetta, mantiene efficacia fino all'adozione del documento di Piano Regolatore Portuale.

E' in corso la redazione del Piano Regolatore Portuale per come previsto dall'ex art.5 della Legge 84/94 con il supporto tecnico di professionisti esterni.

Lo studio del nuovo piano regolatore portuale è in una fase avanzata di definizione sulla quale è stata raggiunta una prima intesa con tutti gli enti territoriali competenti (provincia, comune, camera di commercio).

3.3 Porto di Corigliano Calabro

Per il porto di **Corigliano**, all'atto della progettazione, è stato elaborato uno strumento di pianificazione degli interventi straordinari per la costruzione dell'infrastruttura marittima cui, all'epoca, fu riconosciuta valenza di Piano Regolatore.

Nell'anno 2006, la Provincia di Cosenza ha elaborato un ulteriore documento pianificatorio ai fini della razionalizzazione e ottimizzazione delle aree portuali esistenti.

E' in corso la redazione del Piano Regolatore Portuale per come previsto dall'ex art.5 della Legge 84/94 con il supporto tecnico di professionisti esterni.

Il nuovo piano regolatore portuale è stato oggetto di presentazione agli enti territorialmente competenti.

3.4 Porto di Palmi

Il porto di **Palmi** è dotato di Piano Regolatore variato in ultimo con Decreto della Capitaneria di Porto di Gioia Tauro del 13.9.2001 e conseguentemente approvato dalla Regione Calabria.

Anche questo documento sarà in vigore, conformemente a quanto stabilito dal regime transitorio della legge 84/94, fino all'adozione del Piano elaborato dai competenti organi dell'Autorità Portuale.

4. IL PIANO OPERATIVO TRIENNALE 2014 – 2016

Il Piano Operativo Triennale 2014–2016 si raccorda con quello del precedente triennio, ed include la prosecuzione dei processi realizzativi degli interventi già ricompresi nel suddetto documento e non ancora completati.

Il Piano disegna inoltre il progetto strategico complessivo di sviluppo dei porti, nel quadro delineato dalle evoluzioni delle attività che si prevede interesseranno gli scali sugli orizzonti temporali di riferimento.

4.1 Obiettivi

L'articolazione del Piano Operativo 2014 - 2016 ribadisce la struttura del documento riferito al precedente triennio, individuando tre tipologie principali di attività rilevanti ai fini della programmazione:

- *port required*, in cui sono incluse le attività essenziali al commercio marittimo ed ulteriori tipologie quali i servizi portuali, i servizi alle merci, i servizi alle navi, etc. Queste attività sono strettamente connesse alla funzione *portuale*;
- *port related* in cui sono comprese le attività per le quali il Porto costituisce la domanda principale o comunque contribuisce all'ampliamento della propria;

- *sicurezza e governance* in cui è incluso il complesso delle attività gestionali e di servizio direttamente connesse all'ottimizzazione delle funzioni pubblicistiche esercitate, sotto i diversi profili, nell'ambito portuale. Particolarmente rilevanti sono gli aspetti legati alla *security portuale*, condizione essenziale per mantenere in piena attività i flussi di traffico con i maggiori Paesi Occidentali e per accrescere la competitività degli scali rispetto ai concorrenti Mediterranei emergenti della sponda nord-africana che, in questo ambito, si collocano ancora su standard non adeguati.

I principali obiettivi generali di programmazione, per come già individuati nei documenti precedenti, sono nella sostanza confermati:

- adeguamento infrastrutturale dei bacini e delle opere di accosto alle esigenze di stazza e pescaggio delle nuove navi;
- implementazione della sicurezza della navigazione portuale e dei sistemi di sicurezza;
- ottimizzazione della rete di collegamento del porto agli altri sistemi intermodali di trasporto (ferrovia e strada);
- potenziamento delle strutture di accosto e dei servizi accessori per traffico di cabotaggio e merci varie;
- realizzazione di infrastrutture di logistica avanzata;
- creazione di un polo industriale per attività produttive associate all'attività del porto;
- implementazione della *security portuale*.

L'Autorità Portuale si prefigge di perseguire, quale obiettivo primario, l'ottimizzazione delle attività definite *portrequired* che tendono a consolidare, per il porto di Gioia Tauro, il ruolo leader quale hub nel bacino del Mediterraneo e si propone altresì di implementare la dotazione infrastrutturale gli scali di Crotone, Corigliano Calabro e Palmi.

Gli interventi inclusi in questa sezione sono articolati in relazione al miglioramento della capacità di banchina, della capacità di accesso e della capacità di piazzale che si presentano come i principali vincoli allo sviluppo.

Il Piano include inoltre iniziative finalizzate alla riorganizzazione ed al miglioramento di tutte quelle attività cosiddette *portrelated*, che incentivano lo sviluppo del contesto socio economico circostante gli scali della circoscrizione.

Per le attività *Port Related* sono individuati i seguenti ambiti di intervento:

- *Intermodalità e logistica (terminal intermodale);*
- *Ulteriori linee di attività (Mercato reefer, Servizi vari).*

Di queste ultime solo alcune sono immediatamente riconducibili all'attività dell'Autorità Portuale, riguardando anche interventi collocati al di fuori del demanio marittimo portuale e dunque rientranti nelle competenze istituzionali di altri Enti.

Le suddette iniziative sono dunque incluse nel presente Piano al solo fine di evidenziarne al funzionalità ad una complessiva strategia di sviluppo dell'area portuale

Una ulteriore sezione del Piano è dedicata alla *governance* dell'ambito portuale tesa al conseguimento di una gestione delle funzioni pubblicistiche snella ed efficiente e soprattutto idonea a fornire adeguate risposte, sotto il profilo qualitativo e dei tempi, alle esigenze dell'utenza.

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

4.2 Porto di Gioia Tauro

4.2.1 Interventi in corso di esecuzione

- Lavori di "Approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale, adeguamento strutturale degli elementi della banchina di levante tratto D del porto di Gioia Tauro e realizzazione della terza via di corsa.**

IMPORTO € 35,10 MILIONI

L'intervento prevede l'approfondimento dei fondali fino alla quota di -16,50 m dal l.m.m. per una fascia larga 60 m. e il consolidamento strutturale dalla banchina e la realizzazione della terza via di corsa per una lunghezza pari a circa 650 m. E' altresì previsto il consolidamento strutturale dell'ulteriore banchina non interessata dalla terza via di corsa e dall'approfondimento dei fondali.

Gli obiettivi da perseguire riguardano;

- aumento della competitività del porto, i livelli di sicurezza, la navigabilità interna, assicurare una maggiore efficienza del sistema portuale in termini di performance conferendo maggiore e piena funzionalità allo scalo marittimo;
- completare il processo di adeguamento dei fondali alle nuove e sopravvenute esigenze in relazione alle nuove portacontainer superpostpanamax.

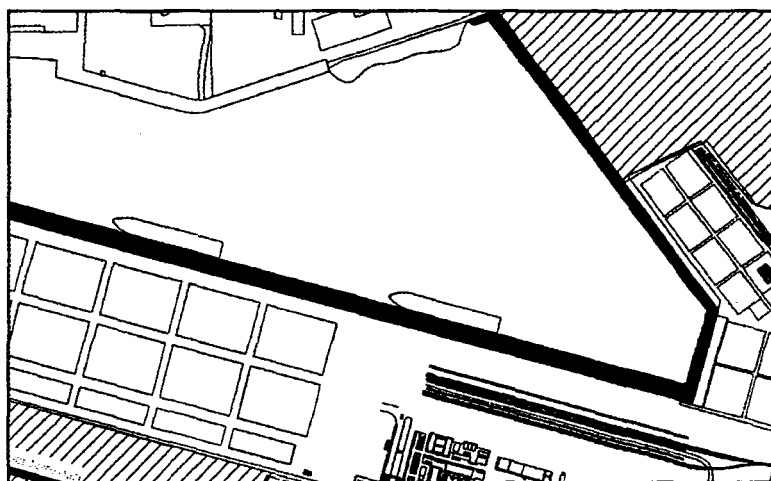
- realizzare la terza via di corsa delle gru su quasi tutta la banchina di levante.

L'intervento è inserito nella sezione attuativa dell'APQ – polo logistico intermodale di Gioia Tauro sottoscritto in data 28.9.2010.

A seguito di gara d'appalto effettuata ai sensi dell'art.83 del D.Lgs. 163/2006 (criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa) i lavori sono stati aggiudicati all'impresa Franco Giuseppe srl di Roccella Jonica (RC).

Sotto il profilo finanziario, l'opera è coperta in quota parte con le risorse di cui al D.M. 6650 del 16.06.2009 di selezione dei progetti da finanziare con le risorse di programmazione del PON reti e mobilità 2007_2013 e, in quota parte, destinataria del contributo Ministeriale concesso con D.M. del 29.01.2008 n. 28T.

I lavori sono stati consegnati nel corrente mese di luglio.



2. Realizzazione del terminal intermodale in ambito portuale. (Intervento da realizzarsi con il contributo di capitali privati)

CONTRIBUTO PUBBLICO DISPONIBILE € 20,0 MILIONI

L'intervento prevede la creazione di nuove aree destinate alle attività del terminal ferroviario in particolare:

- Realizzazione di nuovi piazzali della superficie di 140.000 mq;
- Capannoni, edifici ed uffici per una superficie complessiva di 10.000 mq.
- 4 nuovi fasci di binari per una lunghezza di 3.250 ml.

Il terminal intermodale in ambito portuale prevede la centralizzazione in capo ad un unico soggetto le seguenti funzioni di gestione:

- Gestione dell'infrastruttura e delle aree del terminal;
- Trasferimento dei carri dalla stazione all'asta del terminal, composizione del convoglio sull'asta e trasferimento (restituzione) alla stazione;
- Carico e scarico delle unità di carico sui convogli e altre movimentazioni;

- Scarico/carico diretto di merce da/a camion alle/dalle unità di carico dei flussi di combinato rotaia/strada (composizione/scomposizione di carichi).

Gli obiettivi da perseguire:

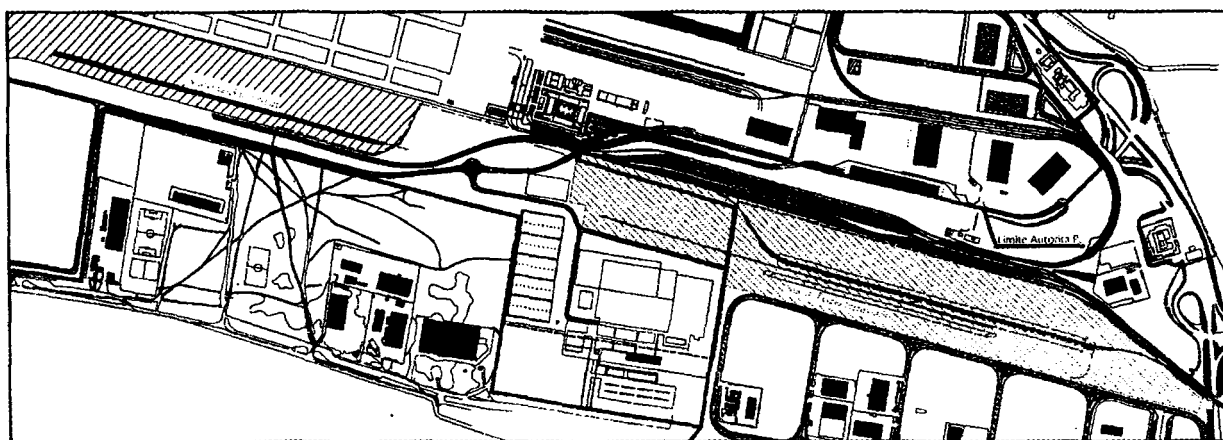
- Aumentare la competitività e le funzioni superiori dei servizi di qualità dell'Hub portuale di Gioia Tauro, diventando corridoio intermodale comunitario e nodo di rilevanza nazionale e crocevia di diverse modalità di trasporto;
- Incrementare l'utilizzo di una mobilità sostenibile; ridurre i tempi di percorrenza delle merci; ridurre i costi di trasporto; ridurre l'inquinamento ambientale prodotto dal sistema di trasporto su gomma; massimizzare le ricadute economiche territoriali legate alla logistica.

La collocazione dell'infrastruttura, in linea con le previsioni del PRP adottato, è programmata nell'area ad est della stazione di San Ferdinando. Il terminal è raccordato all'impianto ferroviario di San Ferdinando, a sua volta interconnesso, tramite doppio binario di cui uno elettrificato, alla rete nazionale in corrispondenza della stazione di Rosarno.

L'intervento è inserito nella sezione attuativa dell'APQ – polo logistico intermodale di Gioia Tauro sottoscritto in data 28.9 u.s.

Sotto il profilo finanziario, il contributo pubblico disponibile è coperto con le risorse di cui al D.M. 6650 del 16.06.2009 di selezione dei progetti da finanziare con le risorse di programmazione del PON reti e mobilità 2007_2013.

L'intervento a seguito di parere favorevole da parte del Nucleo di Valutazione della Regione Calabria e dall'Unità di Valutazione degli Investimenti Pubblici istituito presso il Ministero dello Sviluppo Economico è stato oggetto di gara d'appalto nell'anno 2013. In considerazione che la gara di appalto è andata deserta l'ufficio sta rivisitando lo studio di fattibilità e i termini di gara al fine di rendere il lavoro nonché la concessione del servizio più appetibile anche in considerazione dell'attuale crisi economica mondiale.



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

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

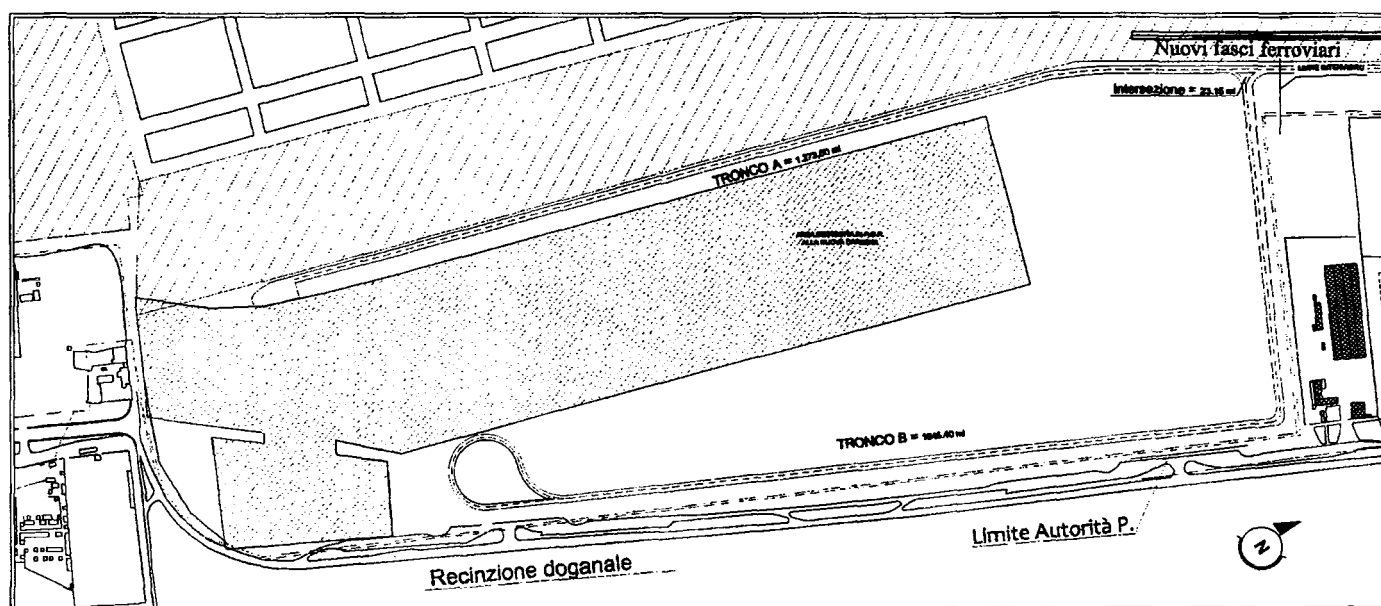
La Delibera, che prevede un impegno complessivo a carico del CIPE pari a 76,162 MEuro, è attualmente coperta solo parzialmente per 12,185 MEuro, destinati alle attività progettuali e alla realizzazione delle reti materiali e della viabilità di accesso al comparto nord.

Sull'intervento di primo finanziamento è stata avviata una fase di rivisitazione dell'assetto progettuale che renda le previsioni di Delibera compatibili con le indicazioni rese dal Piano Regolatore Portuale adottato dal Comitato Portuale.

La progettazione rivisitata è oggetto di parere da parte della Struttura Tecnica di Missione del CIPE.

Gli obiettivi da perseguire:

- Aumentare la competitività e le funzioni dei servizi di qualità dell'Hub portuale di Gioia Tauro, con la realizzazioni delle reti primarie di urbanizzazione di un area dell'estensione di circa 70 ettari decretata quale "zona franca aperta".



4. **Realizzazione capannone industriale nella zona franca del porto di Gioia Tauro ex Isotta Fraschini.**

IMPORTO € 16,5 MILIONI

L'intervento prevede la realizzazione di un capannone di circa 25.000 mq. da adibire a magazzino della logistica ubicato in area franca da destinarsi ad attività industriale, di deposito, di lavorazione e movimentazione merci.

I corpi di fabbrica hanno geometria semplice a pianta rettangolare, saranno composti da più campate con ossatura portante in calcestruzzo armato prefabbricato composto da travi e pilastri, la fondazione sarà realizzata a plinti a bicchiere in conglomerato cementizio armato.