



**RELAZIONE ANNUALE SULL'ATTIVITA'
DELL'AUTORITÀ PORTUALE NEL CORSO DELL'ANNO 2014**

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

RELAZIONE ANNUALE SULL'ATTIVITA'	1
DELL'AUTORITÀ PORTUALE NEL CORSO DELL'ANNO 2014	1
(art.9, comma 3, lett. c L. n.84/94)	1
1. ASPETTI ORGANIZZATIVI	4
1.1 <i>Notizie di carattere generale con particolare riferimento alla razionalizzazione ed organizzazione degli uffici nonché all'informatizzazione delle procedure</i>	5
2. ATTIVITA' OPERATIVA, DI PIANIFICAZIONE E SVILUPPO DEL PORTO	7
2.1 <i>Aggiornamenti sul piano regolatore portuale</i>	7
2.2 <i>Informazioni sul Piano Operativo Triennale vigente e suo stato di attuazione</i>	7
2.3 <i>Analisi dei dati relativi a traffico di merci e passeggeri e previsioni di sviluppo per il futuro</i>	13
2.4 <i>Attività promozionale</i>	17
3. Attività svolte in ambito portuale	20
3.1 <i>Servizi di interesse generale</i>	20
3.1.1 <i>Elenco dei servizi affidati, modalità dell'affidamento, soggetti affidatari, decorrenza e scadenza dell'affidamento, eventuali partecipazioni dell'autorità portuale nelle società affidatarie ai sensi dell'art. 23, comma 5, della legge n. 84/94.</i>	20
3.2 <i>Articoli 16, 17 e 18 della legge n. 84/94</i>	23
3.2.1 <i>Notizie di carattere generale sui procedimenti di rilascio delle autorizzazioni e concessioni</i>	23
3.2.2 <i>Elenco dei soggetti autorizzati, anche in autoproduzione, allo svolgimento delle operazioni portuali ai sensi dell'art. 16 con estremi, oggetto e durata delle autorizzazioni</i>	28

3.2.3 Elenco dei soggetti autorizzati, anche in autoproduzione, allo svolgimento dei servizi portuali ai sensi dell'art. 16 con estremi, oggetto e durata delle autorizzazioni	29
3.2.4 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art. 18, durata, scadenza e modalità di affidamento della concessione	32
3.2.5 Esiti dell'attività di verifica di cui al comma 6 dell'art. 16	33
3.2.6 Notizie in merito all'autorizzazione rilasciata ai sensi dell'art. 17, comma 2 (data del rilascio, durata, regolamento per lo svolgimento del servizio) o alla costituzione dell'agenzia di cui all'art. 17, comma 5	34
3.2.7 Notizie in merito all'attività di formazione prevista dal comma 8 dell'art. 17	35
3.2.8 Notizie in merito all'applicazione del comma 15 – bis dell'art. 17.	35
3.3 Attività di cui all'art. 68 cod. nav. ed attività residuali	36
3.3.1 Notizie di carattere generale	36
3.3.2 Elenco degli operatori iscritti nei registri	37
4. MANUTENZIONE ORDINARIA E STRAORDINARIA DELLE OPERE PORTUALI - OPERE DI GRANDE INFRASTRUTTURAZIONE	37
4.1 - 4.2 Manutenzioni ordinarie e straordinarie	37
5 FINANZIAMENTI COMUNITARI	49
5.1 Notizie su opere infrastrutturali o progetti utili allo sviluppo della portualità con finanziamenti o fondi europei ed indicazioni di eventuali problematiche verificatesi.	49
6 GESTIONE DEL DEMANIO	50
6.1 Notizie di carattere generale	50
6.2 Introiti per canoni, tempi di riscossione, ammontare canoni non riscossi ed eventuali azioni di recupero di morosità	50
6.3 Attività di controllo del demanio marittimo, eventuali occupazioni irregolari ed attività intrapresa per la normalizzazione	51
6.4 Elenco dei soggetti titolari di concessione ai sensi dell'art.36 del Codice della Navigazione distinti per usi	52
7. TASSE PORTUALI	52
7.1 Entrate distinte tra tassa d'ancoraggio, tassa portuale e altre tasse o addizionali	52
8. APPENDICE	52



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 Circoscrizione territoriale, ha competenza sui seguenti porti:

Porto di Gioia Tauro in provincia di Reggio Calabria;

Porto di Crotone;

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 2014 una sostanziale invarianza.

Infatti il movimento dei container ha subito una variazione in leggerissimo calo per un totale di 2.969.802 TEUS, a fronte di 3.087.395 TEUS movimentati nell'anno 2013. **Vedi in allegato n. 1**

Anche il numero degli arrivi delle navi ha proporzionalmente subito un trend in lievissima diminuzione passando da 1.550 a 1.444 navi.

Nel settore auto i volumi movimentati sono diminuiti passando da 220.424 a 91.864.

Il numero degli arrivi delle navi portamacchine è stato pari a 109, a fronte delle 153 dell'anno 2013.

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 degli anni precedenti e riconfermato con decorrenza dal 1 gennaio 2014 giusta Ordinanza n. 22/2014 del 4/9/2014, 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 2014 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.

Per ciò che concerne i dati dei porti di Crotone e Corigliano Calabro, si rimanda ai pertinenti capitoli in Appendice.



1.1 Notizie di carattere generale con particolare riferimento alla razionalizzazione ed organizzazione degli uffici nonché all'informatizzazione delle procedure

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 ed è scaduto il 29/4/2014.

Con Decreto Ministeriale n.175 del 30/4/2014 è stato nominato il Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale, successivamente confermato con D.M. n.457 del 30/10/2014, in carica alla data del 31/12/2014.

Con Decreto Presidenziale n° 42/11 del 26/01/2011 è stato nominato il Segretario Generale in carica alla data del 31/12/2014.

Con Decreto n. 57/2010 in data 22 luglio 2010 è stata individuata la composizione del Comitato Portuale, scaduto il 5/9/2014.

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

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 2 è riportato l'organico dell'Ente.

Alla data del 31.12.2014 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.



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.

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 Aggiornamenti sul piano regolatore portuale

La circoscrizione territoriale di competenza dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, con più decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, oltre al porto di Gioia Tauro è stata estesa sui seguenti porti:

Crotone;
Corigliano Calabro;
Taureana di Palmi;
Villa San Giovanni.

Piano Regolatore Gioia Tauro: a seguito del parere del Comitato Portuale in data 17.09.2010 il piano regolatore è stato adottato nelle more dei pareri del Ministero delle Infrastrutture e del Ministero dell'Ambiente.

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

Il nuovo strumento di pianificazione portuale individua le linee di sviluppo che dovranno caratterizzare i futuri interventi infrastrutturali e l'assetto funzionale per migliorare i livelli di servizi finora acquisiti.

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.

Per i porti di Taureana di Palmi e Villa San Giovanni, attualmente, restano vigenti gli attuali piani regolatori.

Per quel che concerne la procedura approvativa dei piani regolatori portuali di Crotone e Corigliano Calabro, si rimanda a quanto illustrato più avanti nei paragrafi riguardanti i suddetti scali.

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

Il Piano operativo vigente è stato approvato dal Comitato Portuale con Delibera n. 70/2013 nella seduta del 31/7/2013.



Il Piano Operativo Triennale 2014-2016, per il porto di Gioia Tauro, si è collocato all'interno dell'avviato processo di definizione del nuovo Piano Regolatore Portuale coprendo un orizzonte temporale che può essere visto come un momento di transizione verso la pianificazione di un nuovo sviluppo infrastrutturale che, per portata e dimensioni, richiederà un impegno particolarmente forte sia da parte dell'Autorità Portuale sia da parte degli organi centrali di Governo .

Infatti, il completamento di alcune opere strategiche entro il 2015 determinerà una nuova potenzialità in grado di assorbire la crescita dei traffici in un orizzonte temporale di medio termine, le trasformazioni che stanno già investendo il settore marittimo portuale inducono importanti riflessioni sulle strategie da sviluppare per mantenere la competitività dello scalo gioiese.

L'articolazione del Piano Operativo 2014 - 2016 ha ripreso 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 del POT, sono nella sostanza stati 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 ha perseguito, quale obiettivo primario, l'ottimizzazione delle attività definite *port required* che tendono a consolidare, per il porto di Gioia Tauro, il ruolo leader quale *hub* nel bacino del Mediterraneo e ha altresì implementato la dotazione infrastrutturale degli scali di Crotone, Corigliano Calabro, Palmi e Villa San Giovanni.

Gli interventi previsti per POT 2014-2016 vengono sotto riportati:

POT 2014_2016. Interventi Programmati sul triennio nel porto di Gioia Tauro

Port Required
Capacità di banchina

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016 e oltre
1- Livellamento fondali del porto tramite dragaggio dei fondali e ripascimento delle aree limitrofe con la realizzazione di.....	5,00	5,00		
2- Rimozione e posa in opera di nuovi sistemi di segnalamenti marittimi per la realizzazione dell'allineamento in relazione ai lavori di allargamento canale.	1,00	1,00		
3 - Realizzazione di nuovi tratti di banchina nell'area a sud del bacino di espansione(Terminal multipurpose)	21,00		10,00	11,00
4 - Realizzazione di un impianto di produzione energia elettrica da fonti rinnovabili e relativo impianto di alimentazione elettrica in banchina	6,00	2,00	4,00	

Port Required
Capacità di piazzale

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016 e oltre
5- Comparto Sud: Realizzazione del piazzale a servizio del terminal multipurpose e delocalizzazione polo nautico	33,00		13,00	20,00
6 - Riqualificazione dei piazzali ferroviari a seguito della delocalizzazione del terminal ferroviario	3,00	2,00	1,00	
7- Completamento dell'infrastrutturazione delle aree portuali (reti elettriche telefoniche, idriche, trasmissione dati etc.)	3,00	1,00	2,00	
8 - Comparto Sud - Realizzazione recinzione area	1,00	1,00		

Port Related
Intermodalità e logistica

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016 e oltre
9 - Viabilità comune Gioia Tauro accesso porto(opera compensativa)	1,00	1,00		
10 - Opere di messa in sicurezza del torrente Budello	5,00		2,00	3,00
11- Ristrutturazione e adeguamento ponte ferroviario sul torrente Budello e della sottostante viabilità	3,00		1,00	2,00
12 - Tangenziale di collegamento, all'altezza dello svincolo di Gioia Tauro, tra la A3 Salerno Reggio Calabria ed il Porto	10,00		4,00	6,00

Port Related



Sicurezza e governance
Security portuale, controlli sanitari, controlli doganali

<i>Interventi</i>	<i>Importo totale</i>	<i>Articolazione annua della spesa</i>		
		<i>Anno 2014</i>	<i>Anno 2015</i>	<i>Anno 2016 e oltre</i>
13 - Estensione del sistema di security portuale alle opere di nuova realizzazione	7,50		5,00	2,50
14 - Infrastrutture di supporto logistico al sistema di security portuale	2,50		1,00	1,50
15 - Lavori di manutenzione triennale sistema security portuale	2,10	0,70	0,70	0,70
16 - Adempimenti gestionali e aggiornamento sistemi in materia di security portuale	2,00		2,00	
17 - Laboratorio analisi per accertamenti zooprofilattici e fitopatologici sulle merci in arrivo/partenza	1,50	0,50	1,00	
18 - Adeguamento funzionale dell'edificio sede degli uffici doganali	1,00			1,00
Fabbisogno interventi programmati POT 2014 - 2016	108,60	14,20	46,70	47,70

In particolare l'opera "Livellamento fondali del porto tramite dragaggio dei fondali e ripascimento delle aree limitrofe" è stata appaltata e la fine dei lavori è prevista a Giugno 2015.

Altri interventi come quelli individuati con i numeri 6 e 7 non sono stati avviati in quanto legati alla realizzazione del Nuovo terminal intermodale, gara andata deserta e successivamente attivata con la nuova procedura di gara dalla quale è stato individuato il promotore con prelazione.

Alcune opere non sono state attivate visto che con il POT 2015-2017, approvato a luglio 2014, il programma delle opere è stato rimodulato anche alla luce della nuova programmazione 2014-2020.



POT 2014_2016. Interventi programmati nel porto di Crotone**Port Required**
Capacità di accesso

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016 e oltre
1 - Escavo dei bacini portuali per ripristinare le quote dei fondali.	40,00		10,00	30,00
2 - Rifiorramento e consolidamento di tratti di diga foranea danneggiati dalle mareggiate.	7,00		4,00	3,00
3 - Realizzazione dello sporgente nord della banchina del molo foraneo del porto nuovo di Crotone	0,50	0,50		
4 - Realizzazione della prosecuzione del molo foraneo del porto vecchio per migliorare il ridosso in presenza di condizioni meteo avverse	7,00	3,00	4,00	

Port Required
Capacità di banchina

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016 e oltre
5 - Realizzazione del secondo lotto di completamento delle banchine del porto industriale fino al molo foraneo e dei retrostanti piazzali	26,00		10,00	16,00
6 - Completamento e ripristino banchinamento del molo Giunti	5,00		2,00	3,00
7 - Spostamento delle attrezzature del molo Giunti alla banchina industriale esistente	1,00			1,00
8 - Lavori di realizzazione scassa di aleggio e varo e infrastrutture di supporto	1,50			1,50
9 - Manutenzione straordinaria muro molo foraneo	0,60	0,60		

Port Required
Capacità di piazzale

Interventi	Importo totale	Previsione di spesa		
		Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016 e oltre
10 - Completamento dell'infrastrutturazione delle aree portuali (reti elettriche telefoniche, idriche, trasmissione dati etc.)	2,00		2,00	
11 - Definizione zona di accesso e pavimentazione piazzale retrostante le banchine del porto commerciale	4,44		2,00	2,44

Port Related
Intermodalità e logistica

Port Related		Previsione di spesa		
Interventi	Importo totale	Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016 e oltre
14 - Realizzazione del mercato ittico	1,50	0,50	1,00	
15 - Realizzazione sedi periferica dell'Autorità Portuale	1,30		1,30	

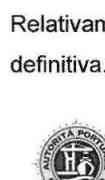
Fabbisogno Interventi programmati POT 2014_2016	106,44	5,20	36,30	64,94
---	--------	------	-------	-------



Degli interventi previsti per il porto di Crotone è stata completata la progettazione esecutiva dell'opera n. 15.e per l'intervento n. 4 sono in corso valutazioni ed indagini archeologiche che hanno rallentato i tempi previsti per la progettazione esecutiva dell'opera.

POT 2014 - 2016. Interventi programmati nel porto di Corigliano Calabro					
Port Required					
Capacità di accesso		Importo totale	Previsione di spesa		
			Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016 e oltre
1- Miglioramento dell'accessibilità portuale mediante la predisposizione di un segnalamento marittimo tipo PEL che sostituisce l'appalto principale		0,40	0,40		
2- Lavori per la messa in sicurezza del faro esistente		0,80	0,80		
Port Required					
Capacità di banchina					
		Importo totale	Previsione di spesa		
			Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016 e oltre
3- Lavori di realizzazione della banchina nord del piazzale retrostante dedicata alle navi da crociera. I° lotto Realizzazione della banchina e raccordo alla stazione		8,10	3,10	5,00	
4- Lavori di realizzazione della banchina nord del piazzale retrostante dedicata alle navi da crociera. II° lotto Realizzazione del piazzale retrostante alla banchina		4,10			4,10
5- Completamento della banchina n. 7 della darsena pescherecci		1,00		1,00	
6- Opere di messa in sicurezza e di adeguamento funzionale della banchina n°5 da utilizzare per l'accostata di unità da pesca		1,00		1,00	
7- Lavori di prolungamento banchina Nord per attracco Ro-Ro PAX		10,00		5,00	5,00
Port Required					
Capacità di piazzale					
		Importo totale	Previsione di spesa		
			Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016 e oltre
8- Completamento dell'infrastrutturazione delle aree portuali. Reti elettriche, telefoniche e trasmissione dati		0,60	0,60		
Port Related					
Intermodalità e logistica					
		Importo totale	Previsione di spesa		
			Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016 e oltre
9- Realizzazione di un nodo intermodale		8,00			8,00
10- Riorganizzazione della viabilità per la canalizzazione dei flussi veicolari da e per il porto		0,80	0,80		
Sicurezza e governance					
Security portuale, controlli sanitari, controlli doganali					
		Importo totale	Previsione di spesa		
			Anno 2014	Anno 2015	Anno 2016 e oltre
11- Riqualificazione e costruzione dei manufatti e delle relative aree di pertinenza di adeguamento allo scambio modale ed alle esigenze operative del porto		2,00	-		2,00
Fabbisogno interventi programmati POT 2014 - 2016		36,80	5,70	12,00	19,10

(*) Fonti PON/FERS Regione Calabria



Autorità Portuale di Gioia Tauro
C.da Lamia – 89013 GIOIA TAURO (RC)
info@portodigioiatauro.it

POT 2014-2016. Interventi programmati nel porto di Palmi					
Port Required					
Capacità di banchina_piazzale					
<i>Interventi</i>		<i>porto totale</i>	<i>Previsione di spesa</i>		
			<i>Anno 2014</i>	<i>Anno 2015</i>	<i>Anno 2016 e oltre</i>
1- Lavori di completamento delle banchine di riva del porto in località Taureana di Palmi (RC) - Il Lotto		5,00		2,00	3,00
2- Lavori di manutenzione straordinaria alla bberma del molo nord (RC).		2,65	1,00	1,65	
Fabbisogno interventi programmati POT 2014_2016			7,65	1,00	3,65
					3,00

L'intervento n. 2 è stato appaltato e i lavori sono stati contrattualizzati.

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 2014 è stato chiuso con un volume di contenitori movimentati pari a 2.969.802 TEUS con un decremento rispetto all'anno precedente di 117.593 TEUS.

I movimenti registrati nel terminal auto si sono attestati su 91.864 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 le 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 tarpendone 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 2014 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 rilievo nazionale che internazionale.

L'area portuale è stata visitata da numerose scolaresche, di vario ordine e grado, tra le quali anche istituzioni scolastiche straniere. Nello specifico è stato avviato il progetto PortoLab che punta a far conoscere l'attività portuale agli studenti. L'obiettivo è quello di avvicinare le nuove generazioni a questa importante realtà economica che potrebbe rappresentare, anche, una futura occasione di lavoro per i giovani che vivono nei territori che ospitano il porto. Nel corso delle visite, gli uffici hanno distribuito ai partecipanti materiale informativo sul porto in lingua italiana e/o inglese e vari gadget recanti il logo dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro.

Nel rispetto dei criteri di trasparenza, è stata data ampia diffusione, tramite il sito internet, degli atti più significativi dell'attività svolta dall'Ente e della sua programmazione.

Tra gli incontri maggiormente rilevanti, tenutisi nel corso dell'anno, si segnalano le visite che la classe politica nazionale e regionale ha effettuato al fine di inserire nel proprio programma politico lo sviluppo del porto di Gioia Tauro. Nel corso degli incontri i rappresentanti politici hanno voluto conoscere la realtà portuale di Gioia Tauro per analizzare l'alta qualità delle sue infrastrutture e per sostenere provvedimenti legislativi mirati a incentivare le imprese ad investire nell'area portuale di Gioia Tauro e, altresì, per sostenete, a livello nazionale e quindi europeo, l'istituzione della Zona Economica Speciale a Gioia Tauro.

