Phone +39(0)966.588640
Fax +39(0)966.588617
autoritaportuale@pec.portodigioiatauro.it

Contrada Lamia
89013 Gioia Tauro (RC)
Italy

Autorità Portuale di Gioia Tauro
26/10/2020
Prot. n. 0014435 U/20 PRES

Alla commissione trasporti della camera dei Deputati
Com_trasporti@camera.it

Oggetto: Richiesta memoria scritta su risoluzioni all'esame delle commissioni VIII e IX della Camera dei Deputati – Riscontro richiesta del 20.10.2020

Dopo una attenta lettura delle risoluzioni delle commissioni:

- ✓ n.7/00516 del 15/07/2020 nella seduta n. 372 del gruppo del Partito Democratico;
- ✓ n. 7/00546 del 30/09/2020 nella seduta n. 401 del gruppo Lega – Salvini Premier;
- ✓ n. 7/00548 del 07/10/2020 nella seduta n. 404 del gruppo di Forza Italia;
- ✓ n. 7/00559 del 14/10/2020 nella seduta n. 408 del gruppo di Fratelli D'Italia;

ognuno delle quali evidenzia la necessità di rilanciare il Mezzogiorno e favorire la crescita del sistema economico e produttivo, si ritiene, come affermato da tutte le risoluzioni, che la crescita del sistema economico produttivo passa necessariamente da un coraggioso piano di investimenti che possa realizzare un riallineamento delle infrastrutture del mezzogiorno rispetto a quelle presenti nel Nord.

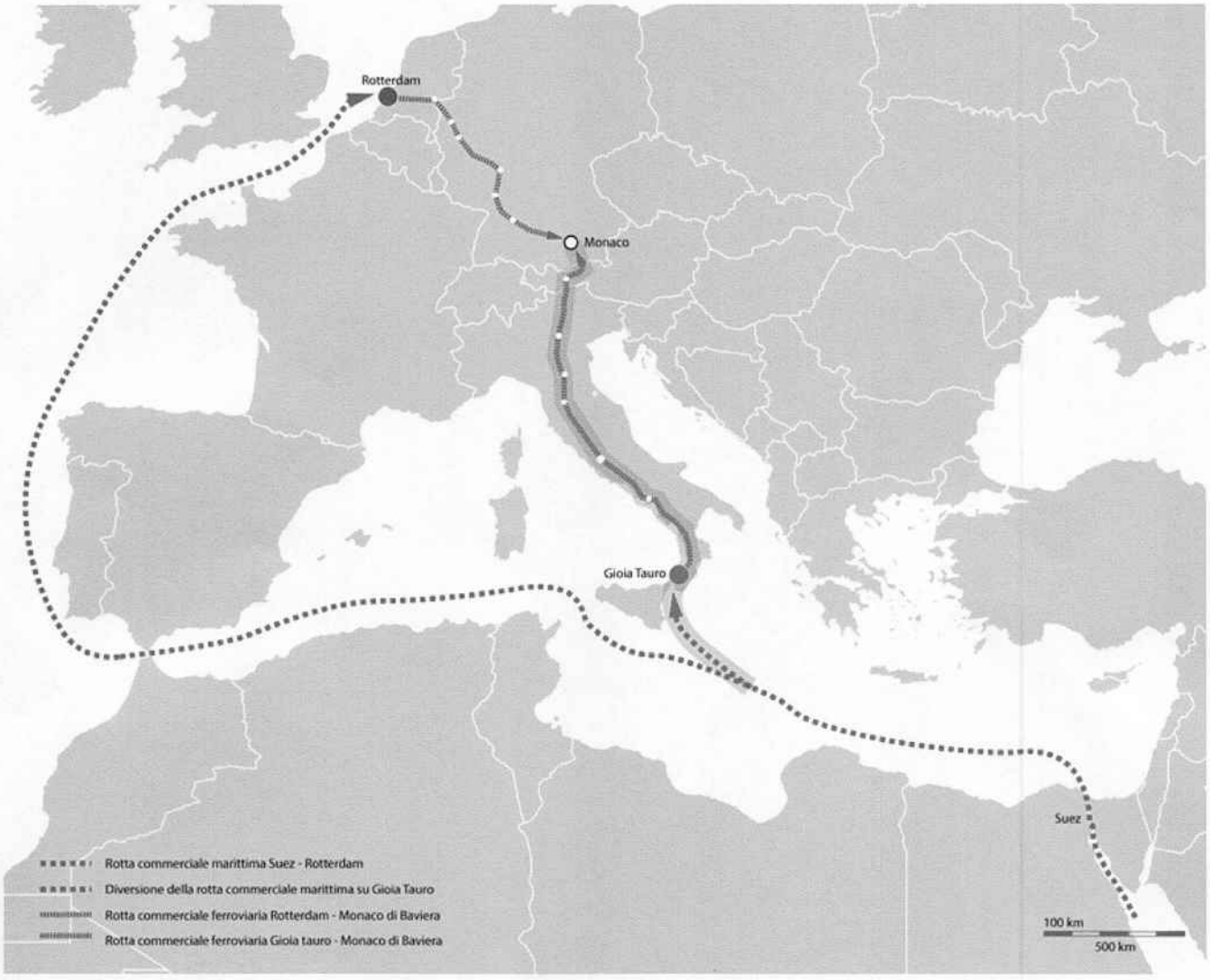
Anche questa Autorità Portuale di Gioia Tauro, non ancora confluita nell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno Meridionale e Ionio, ritiene che senza la crescita del Sud non si può avere un rilancio complessivo dell'intero Paese.

Per la ripresa del paese e del mezzogiorno è necessario partire dai nodi principali di sviluppo, questi devono essere legati logisticamente alle varie infrastrutture del paese e ciò consentirà al nodo di diventare motore di crescita, di sviluppo e di ricerca.

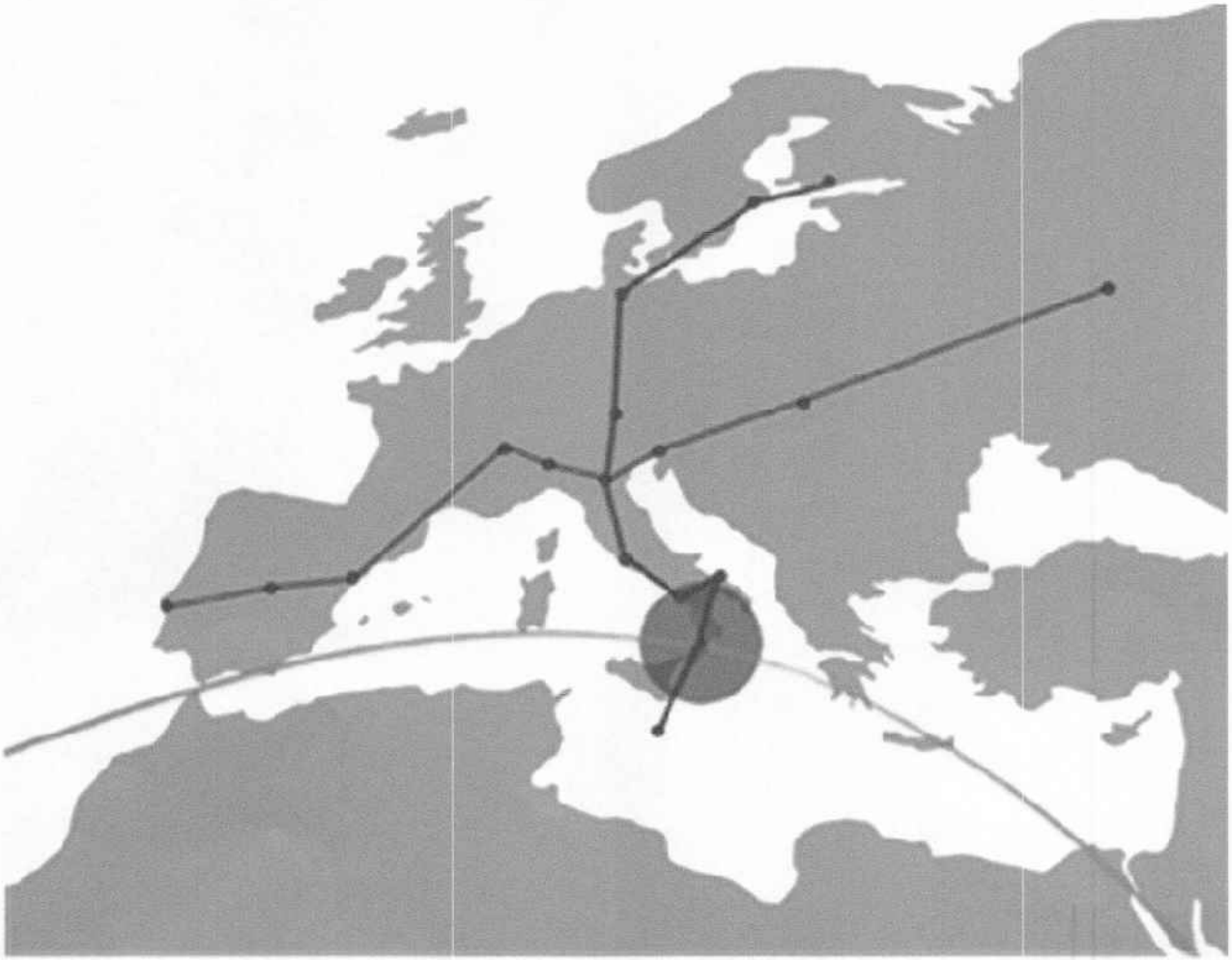
L'autorità portuale di Gioia Tauro per la sua centralità nel mediterraneo, come ci piace pensare, è la "Porta del sud" per l'Italia.

Autorità Portuale di Gioia Tauro - Ente di diritto pubblico Legge 84/94 - Codice Fiscale 91005020804

La tavola sottostante pone in evidenza la centralità del nodo Gioia Tauro e come tale può diventare motore propulsivo dell'Economia del mezzogiorno e dell'Italia, basti pensare che logisticamente il porto di Gioia Tauro è collegato con oltre 60 porti nel Mediterraneo e 120 porti nel Mondo.



I suoi collegamenti via mare e via terra sono strategici sia per il mezzogiorno che per l'intero Paese.



I collegamenti di trasporto terrestre e ferroviario con il porto di Gioia Tauro sono assicurati rispettivamente dalla Autostrada A2 Salerno – Reggio Calabria, dalla linea ferrata tirrenica ed adriatica che costituisco l'asse portante delle comunicazioni Nord-Sud. La ferrovia ha un ruolo di primaria importanza per il collegamento dell'area di Gioia Tauro con il resto d'Italia e d'Europa.

Il porto di Gioia Tauro, inoltre, per la sua posizione strategica e per i collegamenti commerciali in essere, può diventare polo strategico per le merci da immettere nel mercato del nord Italia e del sud Europa, anche grazie alla realizzata opera "Nuovo terminal intermodale di Gioia Tauro", con ben 6 aste di carico da 750 m, in linea con gli standard europei.

Per quanto sopra, il porto Core di Gioia Tauro ha la necessità di collegamenti logistici ferroviari del tipo di "Alta Capacità" e del completamento sulla rete ferroviaria del modulo 750 per il trasporto delle merce lungo la rete ferroviaria Adriatica e Tirrenica.

Il miglioramento delle interconnessioni tra reti nazionali e modalità, il miglioramento dei livelli di interoperabilità delle reti, la risoluzione delle interferenze lungo la linea ferroviaria delle reti trans-europee di trasporto (TEN-T) e il completamento dell'ultimo miglio di collegamento del porto core sono "rilevanti" a livello comunitario.

Oggi la modalità ferroviaria e quella marittima, sono ritenute da questo Ente, come da indirizzi comunitari, prioritarie sia per i traffici su scala nazionale che internazionale.

Questo Ente pur avendo completato, nel proprio ambito di competenza, le infrastrutture di collegamento intermodale, riducendo le situazioni di pericolo e di promiscuità dei traffici, che rappresentano valore aggiunto dal punto di vista logistico, si trova a dover subire la mancata attuazione della programmazione di RFI nei tempi previsti.

L'Autorità Portuale di Gioia Tauro è consapevole di essere uno dei nodi più importanti del Paese quale "porta di accesso a sud" per tutte le merci che, nella direttrice SUEZ- GIBILTERRA, attraversano il Mediterraneo, sia per la posizione strategica nelle rotte internazionali delle merci, sia come nodo della rete TEN-T che lo connette ai principali interporti italiani.

Pertanto il porto di Gioia Tauro al fine di svolgere il suo ruolo nella logistica e nel trasporto delle merci ha improntato la sua programmazione in aderenza con strategie declinate per i Porti ed interporti nei Documenti di Economa e finanza (DEF) nei temi di maggiore impatto come:

- Ultimo e penultimo miglio ferroviari e stradali;
- Tecnologie per la velocizzazione delle procedure e aumento della capacità attuale;
- Miglioramento accessibilità marittima;
- Interventi selettivi per l'ampliamento della capacità terminal container e Ro-Ro.

Tale strategia viene applicata anche agli altri porti che ricadono nell'ambito della circoscrizione di questa Autorità Portuale di Gioia Tauro.

Per garantire una maggiore competitività dei nostri porti è necessario sviluppare strategicamente le caratteristiche funzionali di ogni porto italiano. Pertanto è necessario garantire e migliorare, come già evidenziato prima, l'accessibilità via mare e via ferro delle merci che scalano nel nostro paese. Ogni porto deve essere raccordato e in rete con gli altri porti senza creare una frammentazione del mercato altrimenti si corre il rischio si rendere meno competitivo il Paese.

Oggi il porto di Gioia Tauro spicca per essere l'unico fra i maggiori scali europei a crescere, ma anche per il valore del suo progresso in termini percentuali. Port Economics, prendendo in esame solo il primo trimestre dell'anno, riporta un +52,5%. I Teu imbarcati e sbarcati sono stati quasi 1,5

milioni. Nel semestre lo scalo calabrese ha fatto notevolmente meglio rispetto agli altri principali hub di transhipment europei come Pireo e Algeciras con cui principalmente compete e che, operando con regole diverse, "costringono" lo scalo calabrese ad essere all'avanguardia in termini di efficienza, sicurezza e competitività.

I notevoli investimenti attivati dal privato devono essere bilanciati con investimenti pubblici anche mediante eventuale Accordo di Programma tra le pubbliche amministrazioni centrali, locali e gli operatori economici privati.

È necessario che le strategie contenute nelle risoluzioni delle commissioni, per molti aspetti simili, dovrebbero essere successivamente trasfuse in uno strumento di programmazione negoziata con tutti gli attori nazionali ed internazionali anche attraverso patnerariato pubblico privato, rappresentando una base concreta di interventi prioritari per lo sviluppo del mezzogiorno.

Si ritengono positivi gli interventi strategici riportati nelle varie risoluzioni. In particolare per il nodo del Porto di Gioia Tauro si considerano strategici e non procrastinabili anche per lo sviluppo dell'intero Paese:

- l'adeguamento di tutta la rete ferroviaria lungo la linea Tirrenica ed Adriatica per passeggeri e merci in AV/AC ed eliminazione di tutti i colli di bottiglia ferroviari;
- la creazione e il rafforzamento dei collegamenti logistici del mezzogiorno con gli interporti nazionali;
- favorire anche attraverso il ferro bonus il trasporto delle merci al fine di consolidare la rotta Sud Italia-sud Europa;
- adeguamento della statale Ionica 106 e la realizzazione delle trasversali Ionio-Tirreno che permetterebbero un rapido collegamento tra i porti calabresi;
- adeguamenti dell'Autostrada Salerno Reggio Calabria nei tratti non interessati dagli interventi di ammodernamento della corsia di emergenza;
- dare impulso mediante regimi amministrativi e di vantaggio fiscale per le imprese che decidono di localizzare i propri investimenti produttivi nel mezzogiorno.

AUTORITÀ PORTUALE GIOIA TAURO (RC)

Il Commissario Straordinario
CA (CP) Andrea Agostinelli