

MAGAZINE

EDIZIONE N. 2
APRILE 2022

sped. abbonamento postale
D.L.353/2003 (convertito in
Legge 27/02/2004 n.46)
art. 1 comma 1 C1/L1/000



SEGUICI ANCHE SUI NOSTRI CANALI SOCIAL

GIOIA TAURO

VINCE LA SCOMMESSA

1975 > 2022



Autorità di Sistema Portuale
dei Mari Tirreno Meridionale
e Ionio

Porti di Gioia Tauro, Crotona (porto vecchio e nuovo),
Corigliano Rossano, Taranto di Palmi e Vibo Valentia

DIRETTORE RESPONSABILE

VEZIO BENETTI

Edizioni commerciali e marittime srlu | Livorno, Piazza Cavour 6.
Direzione, Amministrazione e Pubblicità | telefono 0586 898083



redazione@messaggeromarittimo.it
abbonamenti@messaggeromarittimo.it



LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR



Lorenzini & C. Srl

Livorno 57123 (Italy)

Porto Industriale - Via Labrone, 19

Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:

Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenzini-terminal.it

www.lorenzini-terminal.it



PREMESSA

Giulia Sarti

Il 25 Aprile del 2025 saranno passati esattamente 50 anni dalla posa della prima pietra del porto di Gioia Tauro.

Quel giorno, alla presenza dell'allora ministro alla Cassa per il Mezzogiorno, Giulio Andreotti, iniziava per il territorio una nuova storia.

Nasceva un porto creato a tavolino, diviso, a dirla bene, tra due comuni, Gioia Tauro e San Ferdinando, che avrebbe trasformato quella spiaggia fatta di una sabbia unica al mondo per granulosità dove già in passato le navi si adagiavano per caricare botti d'olio, nel porto con il terminal container più grande d'Europa.

Qui passano ogni giorno merci, persone ed energie: quelle dei lavoratori specializzati nell'attività di transhipment che hanno fatto dello scalo calabrese il primo in Italia per questa tipologia di traffico.

Un vero e proprio ponte di collegamento gettato tra il canale di Suez e lo Stretto di Gibilterra, proprio al centro del mare Nostrum, Gioia Tauro oggi è tornata a vincere quella scommessa lanciata con l'arrivo della Concord nel 1995, la prima nave portacontainer ad attraccare alle sue banchine, dopo vent'anni dall'inizio dei lavori che si sarebbero conclusi definitivamente dopo una decina d'anni.

Se oggi, al trionfo arancione degli agrumeti e al verdone nerastro screziato di grigio degli oliveti si sono sostituiti il giallo e rosso dei container con il marchio Msc e il blu e verde delle gru in continuo movimento, lo si deve al lavoro e alla tenacia dei molti che ci avevano creduto.

A partire dalle maestranze addette alla realizzazione degli impianti portuali, in tutti quegli anni non si registrò mai un incidente grave, ci ricorda il sindaco di Gioia Tauro, un primato che si aggiunge ai molti che caratterizzano questo porto e che ne fanno un'opera tanto imponente. Si tratta addirittura – lo ricordava Andreotti nel suo discorso di quel giorno - del "lavoro, come spesa, più grande che si sia mai appaltato in tutta la storia di Italia, 75 miliardi di Lire".

Oggi il governo sostiene ancora il porto attraverso il Pnrr che finanzierà il completamento della banchina di Ponente, dove troverà sede il bacino di carenaggio, un ulteriore e certo non secondario tassello che andrà a completare il quadro che ha permesso al porto di "rinascere" proiettandosi verso il futuro con nuovo slancio e nuovi prospettive.

SOMMARIO

■ 20

I DATI DI GIOIA TAURO

■ 06

IL TERMINAL PIÙ
GRANDE D'EUROPA

Andrea Agostinelli

■ 22

OGNI PORTO
LA SUA VOCAZIONE

■ 10

STORIA DEL PORTO

Aldo Alessio | Giuliana Brucato

■ 27

LE CITTÀ DEL PORTO

Aldo Alessio | Andrea Tripodi

4



■ **31**

UN GIORNO DA RECORD

■ **33**

VIAGGIO DEL CONTAINER

■ **35**

REGIONE E PORTO

Aldo Alessio | Roberto Occhiuto | Aldo Ferrara

■ **43**

GIOIA TAURO NEL MEDITERRANEO

Natale Mazzuca



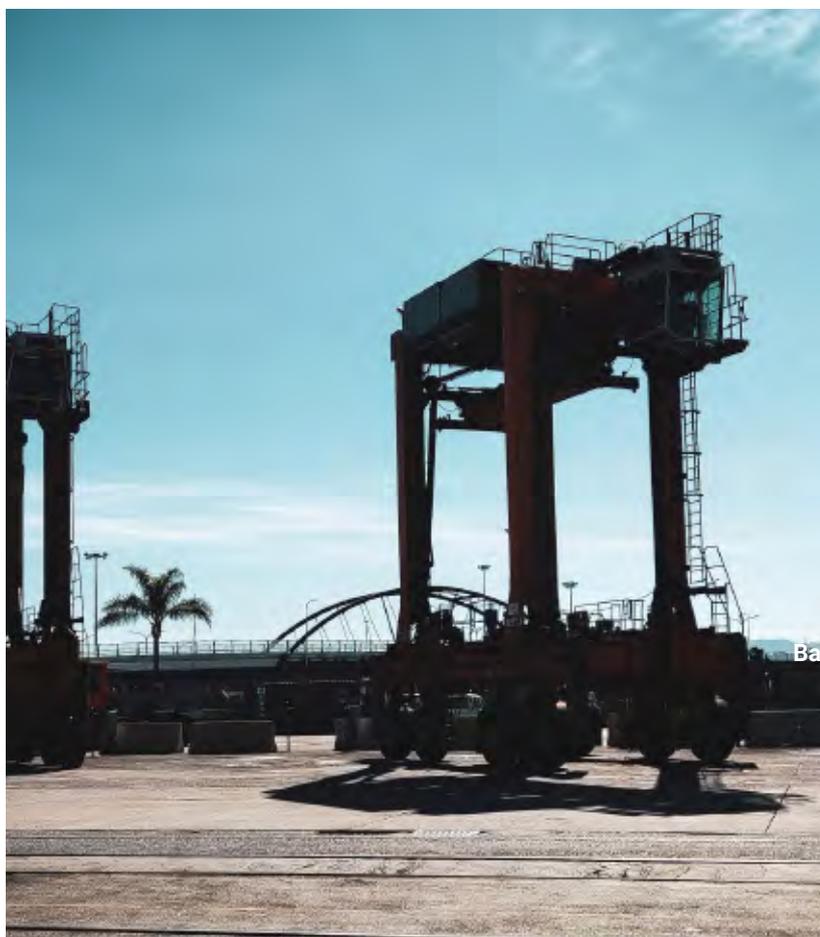
REDAZIONE

Massimo Belli
Vezio Benetti
Stefano Coppola
Andrea Puccini
Renato Roffi
Giulia Sarti

GRAFICA

Barbara Bargagna

GIOIA TAURO APRILE 2022



5

IL PRESIDENTE

Andrea Agostinelli

Nominato presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio il 18 Giugno 2021, l'ammiraglio Andrea Agostinelli era già Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro dal 6 Novembre 2015.

Livornese di nascita, ha indirizzato l'impegno dell'Ente nel rilancio dello scalo portuale di Gioia Tauro, tornato primo porto di transhipment d'Italia, aperto anche all'intermodalità grazie all'avvio del gateway ferroviario.

Con una fattiva collaborazione con le istituzioni coinvolte nell'amministrazione marittima, si è interessato anche agli altri porti del Sistema con nuove politiche di sviluppo, adeguamenti tecnici e relativi piani regolatori portuali.



POSSEDERE IL TERMINAL PIÙ GRANDE D'EUROPA FA DI GIOIA TAURO UN PORTO STRAORDINARIO

Abbiamo incontrato il presidente Andrea Agostinelli sulla terrazza della palazzina dell'Autorità di Sistema portuale, affacciata proprio sul canale del porto, zona di grande movimento e di frenetica attività. E' là che il terminal di Msc riceve le mega full container per l'attività di transhipment. In quelle vaste aree, in cui a dominare sono il giallo e il rosso di Msc e il blu e il verde delle gru, Agostinelli è arrivato sei anni fa come commissario straordinario per restare poi come presidente, dopo la nomina ricevuta lo scorso Giugno.



Andrea Agostinelli

PRESIDENTE, SI PUÒ DIRE SENZA ESAGERARE, CHE IL PORTO DI GIOIA TAURO, DA QUANDO SI È INSEDIATO, È CRESCIUTO COME MAI ERA ACCADUTO PRIMA?

La ringrazio del complimento, dice sorridendo, la crescita è merito soprattutto di quel che si vede alle mie spalle. A Gioia Tauro sono ormeggiate le più grandi portacontainer del mondo e il merito, se mi si consente, sta nel mantenere i fondali e le infrastrutture idonee all'ormeggio di navi

di dimensioni tanto grandi. Qui si può realmente toccare con mano il fenomeno del gigantismo navale nelle sue massime espressioni. Una realtà che, proprio in questo scalo calabro, viviamo quotidianamente ormai da quasi tre anni.

LFATTO CHE IL PORTO SIA, PER COSÌ DIRE, "ARTIFICIALE" È STATO DI AIUTO IN QUESTO PROCESSO?

Assolutamente sì. Bisogna dire che questa condizione ha i suoi lati positivi e negativi. Certamente l'essere stato costruito 30 anni fa artificialmente conferisce a Gioia Tauro alcuni vantaggi come, ad esempio, quello di essere nato con criteri moderni e di di-

sporre di infrastrutture di concezione attualissima, oltre al fatto di disporre di fondali assai profondi. Tutto questo, naturalmente, ha agevolato non poco la crescita dello scalo marittimo.

7

L A PANDEMIA HA RAPPRESENTATO, FORSE, L'OSTACOLO FINORA PIÙ OSTICO E SEMBRA CHE QUI SIA STATO SUPERATO A PIENI VOTI...

Questo punto mi offre il destro per sottolineare, ancora una volta, l'importanza dei porti. Non parlo solo di Gioia Tauro, ma di tutti gli scali nazionali che, mi piace ricordarlo, ci hanno garantito l'approvvigionamento pressoché regolare delle merci e dei beni di

prima necessità perfino nei momenti di maggiore restrizione. Perciò, anche in questa occasione, vorrei tributare il mio più sentito apprezzamento verso tutti coloro che, a qualsiasi titolo, lavorano nei porti italiani.

Q UANTO INCIDONO LE ATTIVITÀ DI QUESTO PORTO SULLA SITUAZIONE OCCUPAZIONALE ED ECONOMICA DELLA REGIONE CALABRIA E DELL'INTERA ITALIA?

Il porto di Gioia Tauro, con l'indotto, fa vivere non meno di 3/4000 famiglie e possiamo, dunque, affermare in tutta tranquillità che il nostro scalo si configura, assai probabilmente, come la

più grande azienda della Calabria e che proietta gli effetti del suo buon funzionamento sull'intera compagine economica nazionale.

L 'ADSP, OLTRE GIOIA TAURO, GESTISCE ANCHE ALTRI PORTI, PUÒ ILLUSTRARE LE LORO CARATTERISTICHE?

8

L'ultimo arrivato, circa un anno fa, è il porto di Vibo Valentia Marina, uno scalo con vocazione turistica, ma con un movimento anche commerciale. Non dimentichiamo che, proprio a Vibo Valentia Marina, ha sede l'unico deposito costiero della regione. Crotone e Corigliano Calabro

hanno una destinazione crocieristica, ma, specialmente per quanto riguarda Corigliano, confidiamo, in un prossimo futuro, di poter sviluppare lo scalo anche in funzione di terminale per l'importantissimo comparto dell'agroalimentare calabrese.

N UOVO COLLEGAMENTO FERROVIARIO, BACINO DI CARENAGGIO IN COSTRUZIONE. SEMBRA CHE QUI RIUSCIATE AD AGIRE PIÙ IN FRETTA CHE ALTROVE...

Mi creda - sottolinea il presidente Agostinelli - tutto questo è frutto di un lavoro impressionante poiché sappiamo bene che le procedure ammi-

nistrative e burocratiche il più delle volte si rivelano sfibranti. Noi ci proviamo con le sole armi di cui disponiamo: l'entusiasmo e la passione.

EFFETTIVAMENTE, MOLTI DEGLI ALTRI PRESIDENTI DI ADSP RECLAMANO A GRAN VOCE “SEMPLIFICAZIONE”. LEI COME “VIVE” QUESTO ASPETTO?

Male, lagnandomi di continuo con i miei collaboratori per il fatto che le procedure non sono veloci come vorrei. Ma le leggi sono queste e....

devono ineludibilmente essere rispettate. Nessuno meglio di me - dice il Presidente laureato in giurisprudenza, può capirlo.

SPESSO SI PARAGONA GIOIA TAURO A ROTTERDAM. SECONDO LEI ARRIVERÀ UN MOMENTO IN CUI ACCADRÀ IL CONTRARIO?

Questo - dice ridendo - è un paragone assai azzardato. Noi abbiamo di fronte un obiettivo molto, molto difficile, che è quello della transizione eco sostenibile del porto. Quando l'avremo

compiuta, ma occorreranno parecchi anni, probabilmente un paragone tra noi e i porti del nord Europa sarà maggiormente proponibile.

COSA CI PUÒ DIRE DEL RETROPORTO DI GIOIA TAURO?

Il retroporto è di competenza della Zes, zona economica speciale, affidata a un commissario straordinario (Federico D'Andrea, ndr) recentemente designato dalla ministra per il Sud e la coesione territoriale, Mara Carfagna. Siamo in attesa che la Corte dei Conti renda attiva la nomina per poi

avviare il dialogo necessario. Il rilancio della zona retroportuale è di competenza commissariale e regionale, noi non faremo mancare la nostra assoluta collaborazione per quanto ci sarà possibile e per quanto sarà necessario.

PER CONCLUDERE, PRESIDENTE, COSA SI AUGURA PER IL FUTURO DEL PORTO?

Sempre tante navi, anche più di quelle che potete vedere oggi alle mie spalle. Questo è un porto straordinario, si tratta del terminal contenitori più grande d'Europa, senza dimenticare l'importanza del terminal automobi-

listico della società Automar, partecipata al 40% dal Gruppo Grimaldi. Io auguro a questo porto la migliore fortuna per quest'anno e per i tempi a venire. Non posso assolutamente dubitare che sarà certamente così.

STORIA DEL PORTO

CE LA RACCONTA IL SINDACO DI GIOIA TAURO

Aldo Alessio, primo cittadino per più mandati e ancora oggi sindaco di Gioia Tauro, qui, nel quartiere della Marina, non è solo nato, ma anche cresciuto.

Il suo legame con il porto è tutto personale e, attraverso la sua storia, è possibile ripercorrere anche quella del porto stesso immaginando la costa come era prima, durante e al termine dei lavori di costruzione dell'attuale scalo da tre milioni di contenitori.

Aldo Alessio ci racconta di essere stato presente quel 25 Aprile del 1975, in mezzo a moltissimi altri cittadini della piana (che allora era la "piana di Rosarno") e ai lavoratori che sventolavano altrettante bandiere rosse, per la posa della prima pietra da parte dell'onorevole Giulio Andreotti, all'epoca ministro alla Cassa per il Mezzogiorno.

Alessio era presente anche quando si aprono i primi cantieri del porto, occupandosi dei lavoratori nel settore del marittimo come dirigente sindacale e poi anche da lavoratore, dipendente addetto ai mezzi portuali dal 1981 al 1986, anno del completamento delle opere.

Ha personalmente contribuito all'escavazione dei fondali, con oltre 30 milioni di metri cubi di sabbia dragati, e alla costruzione dei moli Nord e Sud con un grande motoponte, assistendo al graduale trasformarsi della spiaggia in quello che sarebbe divenuto il più grande terminal container d'Europa.

Vedere entrare oggi navi da 24 mila contenitori è per lui una "bella impressione e una bella soddisfazione".

A testimonianza della fama che Gioia Tauro si è costruita una volta terminato il porto, Aldo Alessio, come ex marittimo, ci racconta che, all'inizio della sua carriera, nessuno





sapeva rintracciare la sua città sulla carta. Poi, negli ultimi anni di navigazione, quando il porto era già in piena attività, non c'era scalo in cui sostasse la sua nave, dove non fosse giunta la fama di Gioia Tauro.

La città ha vissuto diversi momenti in cui ha sognato la rinascita:



Qui si sarebbe dovuto realizzare il quinto centro siderurgico, dopo quello di Taranto, una prospettiva che aveva infiammato moltissimi lavoratori disoccupati mossi dalla speranza di avere finalmente un lavoro.

Speranza, spiega, che poi nel tempo si è sciolta come neve al sole¹.

Poco tempo dopo si iniziò a parlare di un laminatoio a freddo, poi del tondino di ferro, fino addirittura della costruzione in loco della Zecca dello Stato, sogni destinati a svanire nell'arco di pochi mesi.

¹. Il centro di Taranto poteva produrre circa 10 mila tonnellate di acciaio all'anno, ma ne produceva solo 2500/3000 perché quello era il fabbisogno, per cui un quinto centro siderurgico, come dimostrava con le sue battaglie il giornalista Giorgio Pisanò, sarebbe stata una follia



Ma, nonostante tutto questo - tiene a sottolineare- c'era un elemento che non ha mai diviso i lavoratori né il movimento operaio e neppure le amministrazioni di destra e di sinistra che si alternavano: il porto doveva essere portato a compimento e fatto funzionare



Su questo si è sempre avuta una linea unitaria e il sindaco, anche in veste di rappresentante delle istituzioni, può testimoniare che la politica si è sempre dimostrata unita.

Inaugurate le attività portuali, nel Settembre del 1995², quando Aldo Alessio era sindaco, momento che ricorda con comprensibile orgoglio, con l'arrivo della prima nave portacontainer, la Concord, il porto ebbe una partenza felice. Risultati importantissimi si sono segnati negli anni intorno al 2000, poi, nel tempo, è iniziato un lento declino causato (così pensa il sindaco) dall'abbandono da parte della politica che ha sempre temuto la concorrenza dello scalo calabrese nei confronti di quelli del Nord Italia.



Questo è stato un grave errore di valutazione a tutti i livelli, dovuto a una mancata programmazione dell'intera rete portuale italiana che ci ha portato ad essere, in qualche modo, tagliati fuori, per l'incapacità di comprendere che i container che non scalavano a Gioia Tauro non sarebbero andati in nessun altro porto d'Italia.

12

². Dopo una decina d'anni di abbandono in cui del porto non si sapeva che fare, il genio imprenditoriale di Angelo Ravano individuò in quelle banchine abbandonate alle erbacce un potenziale enorme e per la Contship

Il destino di questa "miopia politica" ha portato qualche anno fa al rischio chiusura, poi si è verificato – sono parole del sindaco Alessio - *"il miracolo Andrea Agostinelli che è venuto da lontano in un territorio non suo, che insieme ad altri ha dimostrato un certa caparbietà e la capacità di comprendere la prospettiva 'futuristica' dello scalo"*.

Così questo porto, che sembrava davvero prossimo a chiudere le attività, ha trovato una nuova speranza, ripartendo "alla grande" e registrando, nei primi tre mesi del 2022, un incremento dei traffici pari al 28,1%.



Ciò dimostra che, quando gli uomini giusti si trovano nel posto giusto, anche le grandi difficoltà si possono superare. Noi le abbiamo superate grazie a questo presidente che ha saputo operare per il meglio e che, anche a livello ministeriale, ha trovato le persone giuste. Penso, ad esempio, al ministro Toninelli. Insieme all'imprenditore che oggi gestisce il terminal (Aponte con Msc, ndr) è nata una squadra che ha consentito al porto di riprendersi, di rilanciarsi e di conquistare gli spazi che meritava di occupare.

E SE IL PORTO NON FOSSE MAI STATO COSTRUITO?



Gioia Tauro, nel dopoguerra era una città industriale con numerosi frantoi e fabbriche per la lavorazione delle olive, dove lavoravano moltissime persone, era, insomma, una città a suo modo industrializzata.

Questo fino agli anni '60; poi, intorno al 1970, anche sotto la spinta della lunga rivolta per Reggio capoluogo, determinati equilibri economici cambiarono o saltarono e molte imprese cominciarono a chiudere.

L'alternativa al porto sarebbe potuta essere anche quella di uno sviluppo legato all'agricoltura, se si tiene conto che Gioia Tauro, nell'800 era il primo polo di caricazione dell'olio del Mezzogiorno d'Italia, grazie alle sue spiagge che permettevano alle navi di arenarsi fino a riva per imbarcare le botti.

C'era anche un fiorente traffico di legname proveniente dagli Appennini, in particolare da Santa Cristina d'Aspromonte, con una grande flotta di bastimenti a vela, divenuti poi motovelieri.



Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio

*Porti di Gioia Tauro, Crotone (porto vecchio e nuovo),
Corigliano Rossano, Taureana di Palmi e Vibo Valentia.*

www.portodigioiatauro.it



IL PIÙ GRANDE PORTO DI TRANSHIPMENT D'ITALIA
AL CENTRO DEL MEDITERRANEO

“Questo per dire che, nonostante la mancanza di un porto, anche per la presenza di una flotta peschereccia, qui c'è sempre stata una tradizione marinara”.

Senza il porto, forse, si sarebbe potuto avere un altro modello di sviluppo basato sul turismo e, appunto, sull'agricoltura, ma questi sono solo ragionamenti ipotetici.

“La criminalità - spiega Aldo Alessio- ci ha sempre penalizzato e su questo territorio moltissimi sogni si sono dovuti infrangere proprio a causa della presenza ingombrante di una criminalità che ci ha soffocato per parecchi decenni. Adesso la così detta mafia si avverte meno, ma continuiamo a ricordarci di anni terribili, non passava sera senza che una bomba sventrasse la saracinesca di questo o quel determinato commerciante”.

Oggi va certamente un po' meglio, ma la situazione rimane comunque alquanto complicata.

Tutto si sarebbe potuto fare, ma questo grande porto che ci ha fatto conoscere nel mondo ci ha restituito la speranza.

Insomma, dobbiamo parlar bene di questo territorio perché, se c'è la parte cattiva, c'è anche la parte buona, professionalizzata, la parte che lavora, fa sacrifici, che suda, che non prevarica, non ruba e, soprattutto, che non uccide. Certo, continuiamo a scontrarci ancora con l'altra parte, quella cattiva, ma questo fa parte del gioco in questo territorio.

Noi restiamo e resteremo qui a difendere la legalità, la trasparenza e le istituzioni contro chiunque intenda ostacolare il nuovo corso”.



Giuliana Brucato

DIVERSIFICARE È SEMPRE BENE, TANTO PIÙ PER SUPERARE LA CRISI

Giuliana Brucato è la direttrice generale della Automar spa, società terminalista nel porto di Gioia Tauro dal 2016, specializzata nello stoccaggio e movimentazione di veicoli.

Partecipata al 40% dal Gruppo Grimaldi, Automar ha come mercato di principale riferimento quello degli Stati Uniti. Può accogliere almeno 18 mila auto e completa la propria struttura

con 150 bisarche per vetture e pianali che possono sommarsi e integrarsi con la flessibilità delle ferrovie per il trasferimento dei mezzi nel minor tempo possibile. Quello dell'automotive, è un settore, ci spiega la dottoressa Brucato, che vive ormai da una ventina di mesi una situazione assai critica iniziata con la pandemia, proseguita con i problemi legati all'approvvigionamento dei

componenti, come i microchip, e, infine, aggravata dalla guerra in Ucraina.

Ciò ha complicato ulteriormente la situazione poiché è da là che provengono numerose parti indispensabili alla fabbricazione di auto, in particolare i cablaggi.

Per rispondere a una congiuntura non particolarmente favorevole, la società ha attivato nuove vie aprendo su Gioia Tauro mercati

16



alternativi.

“Nel momento in cui le fila tradizionali del business che si sviluppa sullo scalo calabrese, costituito essenzialmente dall’export da parte di Stellantis verso gli Stati Uniti, ha iniziato a rallentare - spiega Brucato - abbiamo attivato un’azione commerciale per tentar di acquisire nuovi traffici e questo, soprattutto grazie allo sforzo che il gruppo Grimaldi, nostro maggior azionista e cliente, ha compiuto su Gioia Tauro, ci ha consentito, in questi primi 4 mesi del 2022, di vedere una ripresa lenta ma costante”.

Ciò alimenta buone speranze e ha portato a movimentare dei veicoli che, provenendo dalla Turchia, stazionano sulle banchine per poi ripartire diretti prevalentemente verso il Nord Europa e, in quota parte, verso gli Stati Uniti.

“Siamo particolarmente soddisfatti di essere riusciti a diversificare il mercato su Gioia Tauro - aggiunge - e questo ci sta dando sicuramente un po’ di fiato”.

La prospettiva per il settore in realtà è molto positiva: “In Europa, e ancor più in Italia, la realtà è quella di un parco circolante molto datato, invecchiato ancor più durante la pandemia con le fabbriche ferme”.

La chiusura dei rivenditori - ci spiega la Brucato - ha spostato in avanti di un

paio di anni una serie di vendite che, si presuppone, saranno importanti per il settore, non solo per quanto riguarda i privati, ma anche, ad esempio, per tutto il mercato dei noleggiatori, soprattutto di quelli a breve periodo.

“Considerato che la stagione estiva 2020-2021 è stata praticamente cancellata, i noleggiatori si sono trovati a gestire un parco di auto vecchio che, invece di essere sottoposto ad una sostituzione annuale, come avviene di solito, si trova già in ritardo di due anni. Possiamo, dunque, credere che quest’anno, ma di più il prossimo, sarà caratterizzato da una sostanziosa richiesta di veicoli nuovi.”

Sarà perciò così anche nel panorama che ci inserisce nel mezzo di una “transizione ecologica” e che lascia prevedere un incremento delle vendite per lo svecchiamento dei mezzi che verranno sostituiti da vetture ibride e elettriche. Tale passaggio sarà incoraggiato anche dalle politiche di mobilità all’interno dei centri urbani che stanno gradualmente “selezionando” i mezzi per privilegiare queste ultime tipologie di veicoli.

“Quindi ci aspettiamo il cosiddetto “rimbalzo” per cui avremo di nuovo i piazzali pieni a Gioia Tauro, Civitavecchia e Pontecagnano. Dobbiamo soltanto portare pazienza e aspettare”.

CHIEDIAMO ALLA DIRETTRICE GENERALE SE IL TIPO DI TRAFFICO SVOLTO A GIOIA TAURO SAREBBE POTUTO ESSERE POSSIBILE ANCHE ALTROVE O SE QUI CI SONO CONDIZIONI PARTICOLARI CHE LO PERMETTONO.

“Gioia Tauro dispone, anzitutto, di una struttura poderosa, con un piazzale e un terminal dove riusciamo a realizzare dei movimenti che in altre parti diventerebbero molto più onerosi e scarsamente efficienti per l’organizzazione e per il cliente”.

Qui, infatti, Automar può contare su un piazzale enorme collocato a ciglio banchina, con due approdi

praticamente dedicati. La posizione geografica è altrettanto vantaggiosa per il trovarsi all’ingresso del mar Tirreno che, “per noi legati allo short sea, rappresenta un punto di riferimento fondamentale, il che ci lascia più che soddisfatti, infine crediamo fermamente nella scelta che abbiamo operato da qualche anno”.



Gioia Tauro

The Automotive Hub of the Med

Una soluzione competitiva per i servizi di transhipment



350.000 m2
di aree di
stoccaggio



Servizi di alta qualità
dal 1974



Operativi
24/7



Connessione
ferroviaria



Per maggiori informazioni
gioiatauro@automarspa.it

P RIMA DI CONCLUDERE, UN FOCUS SULLA FERROVIA

“Abbiamo in corso lavori di ammodernamento per il raccordo ferroviario interno alla nostra area in concessione, grazie alla sinergia con Rfi e l’AdSp”.

Si sta portando avanti la procedura burocratica, poi i lavori che si concluderanno - si spera - nei primi giorni di Luglio.

“Già adesso vediamo l’ingresso di treni legati all’export da Melfi e da Sevel, che è la fabbrica di Atessa del gruppo Stellantis, e utilizziamo un raccordo che abbiamo “in prestito” dal concessionario nostro vicino in porto,

ma speriamo di “togliere presto il disturbo”.

Il collegamento del terminal e del porto con la rete ferroviaria nazionale, naturalmente è per noi assolutamente vincente: i due stabilimenti di cui parlavo sono quelli del Sud Italia e quelli su cui Stellantis ha dichiarato di voler puntare per il suo sviluppo, quindi il fatto che siano collegati già adesso con tratte ferroviarie ben funzionanti sarà sicuramente una chiave di grande successo non appena la produzione tornerà a regime”.



I DATI DI GIOIA TAURO

Favorito dalla posizione baricentrica nel bacino del Mediterraneo, all'incrocio tra le rotte marittime Est-Ovest e il corridoio 1 trans-europeo Helsinki-La Valletta, il porto di Gioia Tauro è ormai uno dei punti di riferimento del transhipment grazie alla profondità dei fondali, da -14,5 e -18 metri, che permette di accogliere mega portacontainer di 400 metri di lunghezza e 61 di larghezza, capaci di trasportare oltre 24 mila contenitori.

Con una configurazione a canale largo 250 metri, si presenta con una superficie complessiva di 620 ettari di cui 440 destinati al terminal e 180 allo specchio acqueo. L'imboccatura, situata a sud, ha un'apertura di 300 metri sul livello medio mare. Il bacino di evoluzione è circolare, di diametro pari a 750 metri.

Nell'estremità nord è ricavato un ulteriore bacino di evoluzione di 450 metri di diametro.

20

Toccata di riferimento della Mediterranean Shipping Company, prima compagnia del trasporto marittimo containerizzato mondiale, le navi arrivano qui dopo aver lasciato dal Far East, Port Said, attraversano il canale di Suez, entrando nel mercato italiano solo attraverso lo scalo calabrese, per poi proseguire il viaggio nel Mediterraneo, Valencia e Barcellona e fare, quindi, rientro nel mercato asiatico.

5130 metri per quel che riguarda le banchine, di cui 3395 ricavate lungo il lato di levante, 815 lungo il lato nord e 920 metri a ponente per unità Ro-Ro, i piazzali portuali hanno una superficie complessiva di circa 1 milione e 800 mila metri quadri.



Superficie Ambito Portuale	mq	3.500.000
Superficie Specchio Acqueo	mq	1.732.000
Superficie Area Industriale	mq	3.600.000
Diametro bacino di espansione	m	750
Diametro Bacino di evoluzione	m	450
Larghezza canale	m	250
Lunghezza Banchine Container	m	3.395
Piazzali terminal container	mq	1.800.000
Prese frigorifere	n°	2.350
PROFONDITA' FONDALI		
Banchina container "Alti fondali" -(400 m)	m	18
Canale zona centrale - (1.100 m)	m	17
Zona centrale nord - (1.895 m)	m	14,5
Gru di Banchina	n°	27
Mega post Panamax (sbraccio 62 m)	n°	9
Super post Panamax (sbraccio 48-53 m)	n°	18

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 di 243 metri.

La circoscrizione portuale ricade nei comuni di Gioia Tauro e di San Ferdinando.

OGNI PORTO LA SUA VOCAZIONE

CROTONE

Al centro della costa ionica calabrese, il porto di Crotona si lega all'insediamento urbano ed è adibito, nella parte nuova, principalmente al traffico commerciale.

Il porto Vecchio è un porto di scalo o di transito, punto di partenza per escursioni turistiche.

Il suo patrimonio culturale infatti percorre due millenni: dall'archeologia della Magna Graecia si arriva alle fortificazioni della dinastia aragonese, passando poi al centro storico medievale, con case di nobili e antichi luoghi di culto.

22

Il Castello di Carlo V, che sovrasta il porto, è ancora oggi testimonianza di un passato glorioso, che si ritrova anche nel vicino Parco archeologico di Capo Colonna, creato intorno all'unico elemento in stile dorico, suggestivo ricordo del tempio greco di Era Lacina, dea benevola protettrice di Crotona.





CORIGLIANO CALABRO

OGNI PORTO
LA SUA VOCAZIONE



LE CROCIERE

La sua posizione al centro della Piana di Sibari, lo rende il più adatto per l'accoglienza del turismo da crociera e da diporto, dominando la parte alta della costa ionica della regione.

Al centro dell'omonimo golfo, parte del più ampio golfo di Taranto, dal porto di Corigliano Calabro è possibile partire per un viaggio nel passato scoprendo la storia dell'Antica Sibari, importante città della Magna Graecia, attraverso una visita agli Scavi e al Museo Nazionale Archeologico della Sibaritide.

Nel suo patrimonio culturale da citare il Codex Purpureus Rossanensis, uno dei più antichi evangelari greci, custodito nel Museo Diocesano, all'interno del settecentesco Palazzo Vesco-vile.

Ma dal mare si può passare anche al trekking in montagna o rilassarsi alle terme all'interno del Parco della Sila e del Parco del Pollino.

23



ACCORCIA
le distanze.

**IL PONTE PER L'ELBA:
FINO A 100 PARTENZE AL GIORNO
IN ALTA STAGIONE OGNI VENTI MINUTI C'È UNA PARTENZA
A TUA DISPOSIZIONE!**

Moby e **Toremar**, le uniche due compagnie presenti tutto l'anno, sono il ponte per l'Isola d'Elba. Stesso livello di servizio di altissima qualità. Fino a **100 partenze al giorno** che vi permettono di raggiungere le meraviglie dell'Isola d'Elba.

Potete partire davvero quando volete per la vostra vacanza. Sulla linea Piombino-Portoferraio, durante il periodo di alta stagione, avrete tante partenze tra cui scegliere, mediamente ogni venti minuti. **Collegamenti tutto l'anno** per l'isola anche con Cavo, a distanza di soli 30 minuti e Rio Marina, con traversate di soli 45 minuti.



**PARTI
PRIMA!**

La formula Parti Prima ti permette di viaggiare sulle corse MOBY e TOREMAR anche con un orario antecedente a quello prenotato, salvo disponibilità.

Info e prenotazioni: www.moby.it - www.toremar.it





25

OGNI PORTO
LA SUA VOCAZIONE

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.

Lo scalo è al centro di un'area di particolare bellezza paesaggistica e naturalistica, fondato intono al X secolo dai profughi di Taureana e guarda alla punta siciliana di Capo Peloro e alle isole Eolie, con funzioni di rada commerciale.

VIBO MARINA

Situato nella parte meridionale del Golfo di Santa Eufemia, è un porto questo dalla doppia funzione, commerciale e turistica, i cui flussi si legano alle attività produttive ed agli insediamenti industriali del territorio della provincia.

Negli anni il porto si è specializzato nella distribuzione dei petroli, nel commercio di prodotti ittici e nel turismo, sia da diporto che per i collegamenti da e per le Isole Eolie.

Qui si trova la sede di una delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera più grandi d'Italia, con una giurisdizione che va da Nicotera a Maratea.

Ad arrivare sono principalmente carburanti e gas destinati ai depositi costieri ed agli stabilimenti presenti nella zona di Vibo Valentia, mentre il traffico in partenza è rappresentato essenzialmente da prodotti industriali provenienti dalla limitrofa area industriale.

Il movimento nel porto, soprattutto nel periodo estivo, è anche quello proveniente dalle imbarcazioni da diporto che usufruiscono dei servizi essenziali, quali accoglienza e rifornimento di carburante.

Livorno, Port for Tuscany



www.portodilivorno2000.it


porto di livorno
2000

LE CITTÀ DEL PORTO

“ GIOIA TAURO: UN PORTO CHE NON È CITTÀ

Gioia Tauro ha in qualche modo la fortuna di non avere il porto in città, così da poter disporre ancora di parecchie aree per poter migliorare e potenziare l'attività del transhipment e di tutto l'indotto portuale.

C'è una grande area industriale abbandonata perché in passato non si sono fatte scelte oculate e non si sono incentivati quei pochi imprenditori che inizialmente avevano sperato e creduto di impiantare una loro attività nell'area industriale gioiese.

A un certo punto, quindi, ci siamo trovati in mezzo al deserto, avevamo un cimitero di capannoni industriali programmati per dare sostegno anche all'attività del porto, ma che poi si erano dimostrati un fallimento.

L'area è rimasta vuota, ad eccezione di poche realtà che hanno avuto la forza e la capacità di continuare tenendo duro, e ora ci troviamo con talune zone abbandonate.



“ SAN FERDINANDO: PROGRAMMARE CON INTELLIGENZA IL FUTURO

Andrea Tripodi, attuale sindaco di San Ferdinando, comune della piana con le elezioni alle porte (Giugno), ha ricoperto il ruolo di primo cittadino per diversi mandati. Con lui abbiamo parlato dei suoi rapporti con Andrea Agostinelli. La collaborazione con il presidente dell'AdSp Andrea Agostinelli non è mai venuta meno e la stima nei suoi confronti è stata sigillata dalla decisione di assegnargli, nel Giugno 2020, la cittadinanza onoraria del comune, con la consegna delle chiavi della città.

Innamorato del suo paese, della sua polvere – come dice - dei suoi colori e del suo miele, si augura che non solo il “suo” comune, ma l’intero territorio possa conoscere presto un periodo di “resurrezione e redenzione” in modo che i suoi abitanti, le sue intelligenze e le sue energie possano decollare e portare più in alto la storia fatta di quell’ “umanesimo mediterraneo” di cui dobbiamo andare fieri e che dobbiamo far conoscere”.

La storia infatti, come ce la racconta, non è sempre stata rosea per il comune che insiste in parte sulle aree del porto. “Il territorio - ci spiega - ha vissuto significativi rallentamenti, così come lenta è stata la stessa evoluzione nel rapporto con la realtà portuale”.

Subito dopo il successo iniziale, infatti, il grande scalo calabrese ha conosciuto un periodo di crisi preoccupante, dovuta anche alla scelta di destinarlo esclusivamente all’attività di transhipment, un fatto che è pesato fortemente sullo sviluppo del territorio.

“La nostra era un’area che viveva di

una economia esclusivamente agricola, con una base produttiva costituita da terreni molto fertili che davano prodotti di gran pregio e, proprio laddove oggi c’è il porto, sorgeva una zona per la produzione di agrumi di qualità molto elevata”.

Con la cancellazione di quell’area è crollato l’equilibrio produttivo ed occupazionale che si pensava potesse essere assorbito dalle nuove possibilità offerte dal porto, previsione verificatasi solo in parte. A mancare, secondo il sindaco Tripodi, è stata una programmazione più articolata e integrata che sapesse trasformare il territorio in un sistema capace di accogliere e promuovere l’efficienza di una realtà industriale come, appunto, è lo scalo marittimo.

“I paesi della piana dovevano, in un certo senso, essere preparati alla nuova situazione avviando in parallelo con il porto una serie di attività polifunzionali a livello regionale che attivassero nuovi meccanismi di crescita, produzione e di fuoriuscita da una realtà e da un’ottica agricolo-pastorale. Sarebbe stato necessario



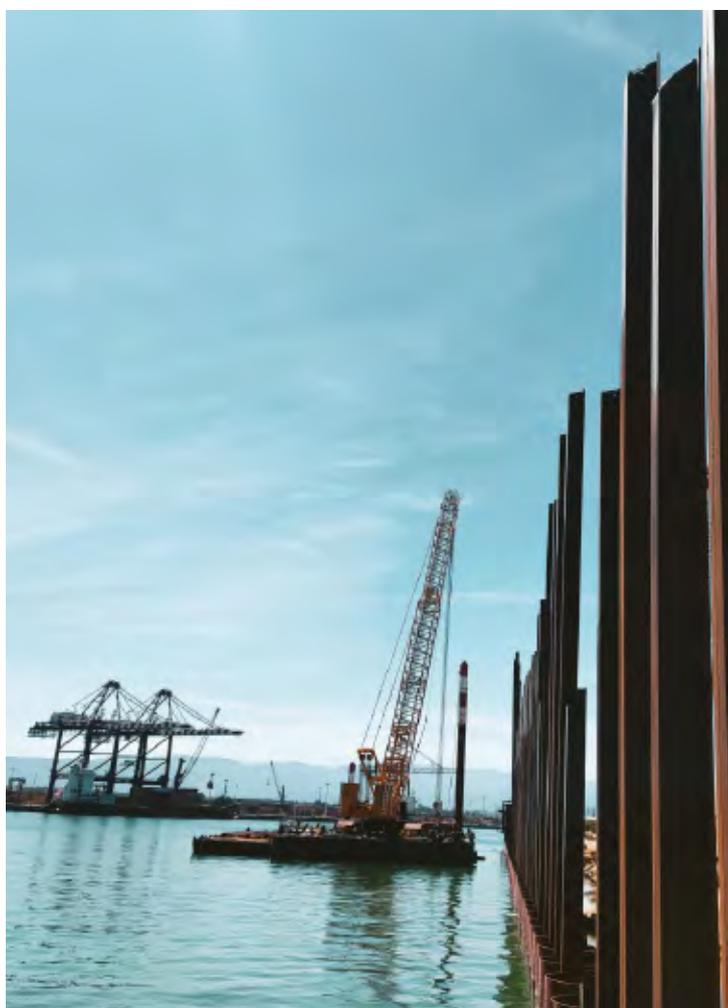
entrare in una dimensione industriale produttiva di tipo diverso capace di valorizzare e diffondere anche tutte le altre possibilità e potenzialità di questo territorio.

Quello che è accaduto, invece, è stato il verificarsi di una vera e propria separazione tra il territorio e la realtà industriale del porto, un organismo che per molti anni è stato autoreferenziale e che non è riuscito assolutamente ad incidere sulla crescita, lo sviluppo e la "redenzione" delle aree limitrofe".

Un rapporto di interlocuzione e collaborazione operativa e concreta si è avuto soltanto dopo l'insediamento dell'ammiraglio Agostinelli che - sottolinea Tripodi - "ha lavorato gradualmente e talvolta anche in silenzio sollevando e liberando la realtà portuale dalle sue ricorrenti crisi per proiettarla verso altri orizzonti ed altre dimensioni".

Grazie anche alle caratteristiche infrastrutturali del porto, le carte in regola per recuperare il tempo perduto ci sarebbero tutte e a queste, nella visione del primo cittadino, potrebbero essere aggiunti i servizi per trasformare la realtà portuale in "un giunto cardanico capace di diffondere tutte le sue virtù anche nel territorio circostante, mettendo in moto -prosegue- un meccanismo di sviluppo per tutto il Mezzogiorno".

In questo scenario può venire in aiuto anche il Pnrr, alcuni fondi sono stati infatti destinati alle infrastrutture ferroviarie che consentiranno di ottenere una molteplicità di servizi per giungere a "quella efficienza che da sempre abbiamo auspicato". Ma accanto a questo è necessario che tutto ciò che verrà realizzato sia inserito all'interno di una programmazione più articolata di lungo periodo per uscire dall'angustia territoriale e inserirci in un contesto molto più ampio in modo tale da configurare un sistema trainante per l'economia dell'intera Calabria e del Mezzogiorno".





MEDITERRANEAN
SHIPPING COMPANY

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGHI DEI DOTTI

**Da oltre 40 anni al servizio
della clientela, verso le principali
destinazioni del mondo**



MSC OSCAR

19.224 TEU

197.362 DWT

395,40 M length overall

59 M width, 16 M draft

1.800 FEU reefer plugs

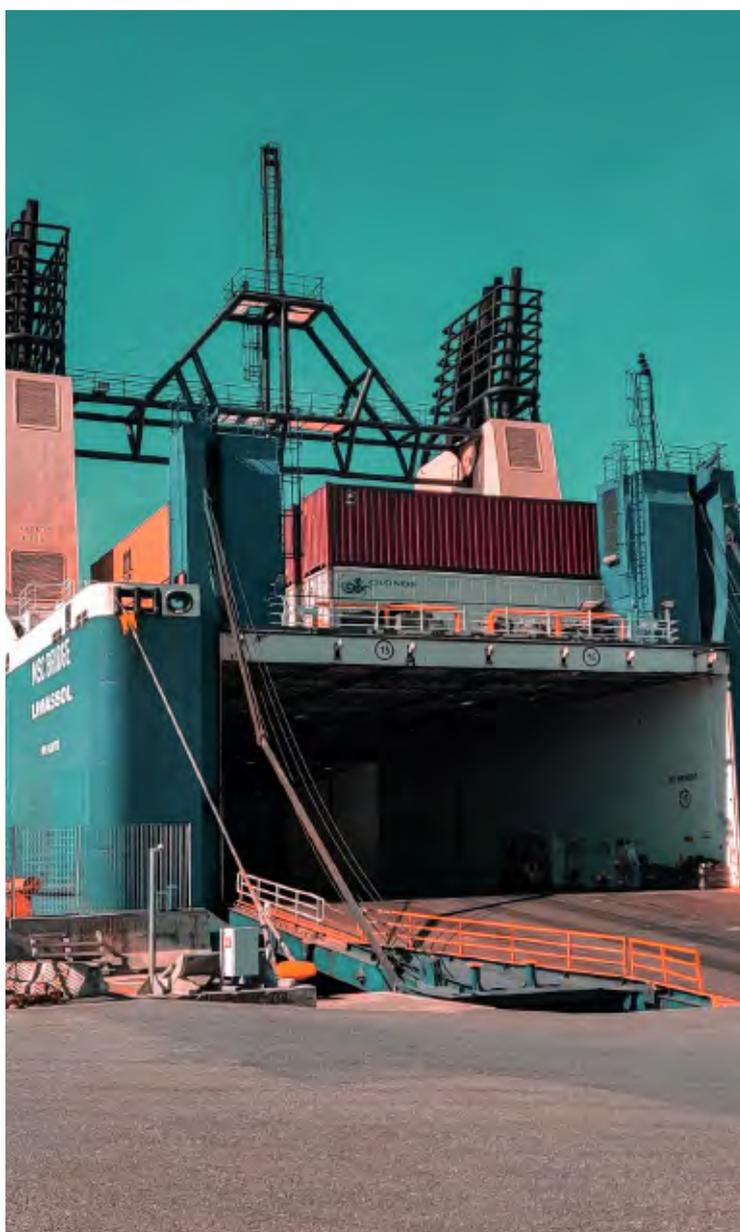
LIVORNO Piazza dei Legnami, 21

Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)

E-mail: IT015-spadonia@mscspadoni.it

13/02/2022
H.13,00

UN GIORNO DA RECORD



L'inizio del 2022 è stato segnato da una data che entrerà nella storia del porto di Gioia Tauro:

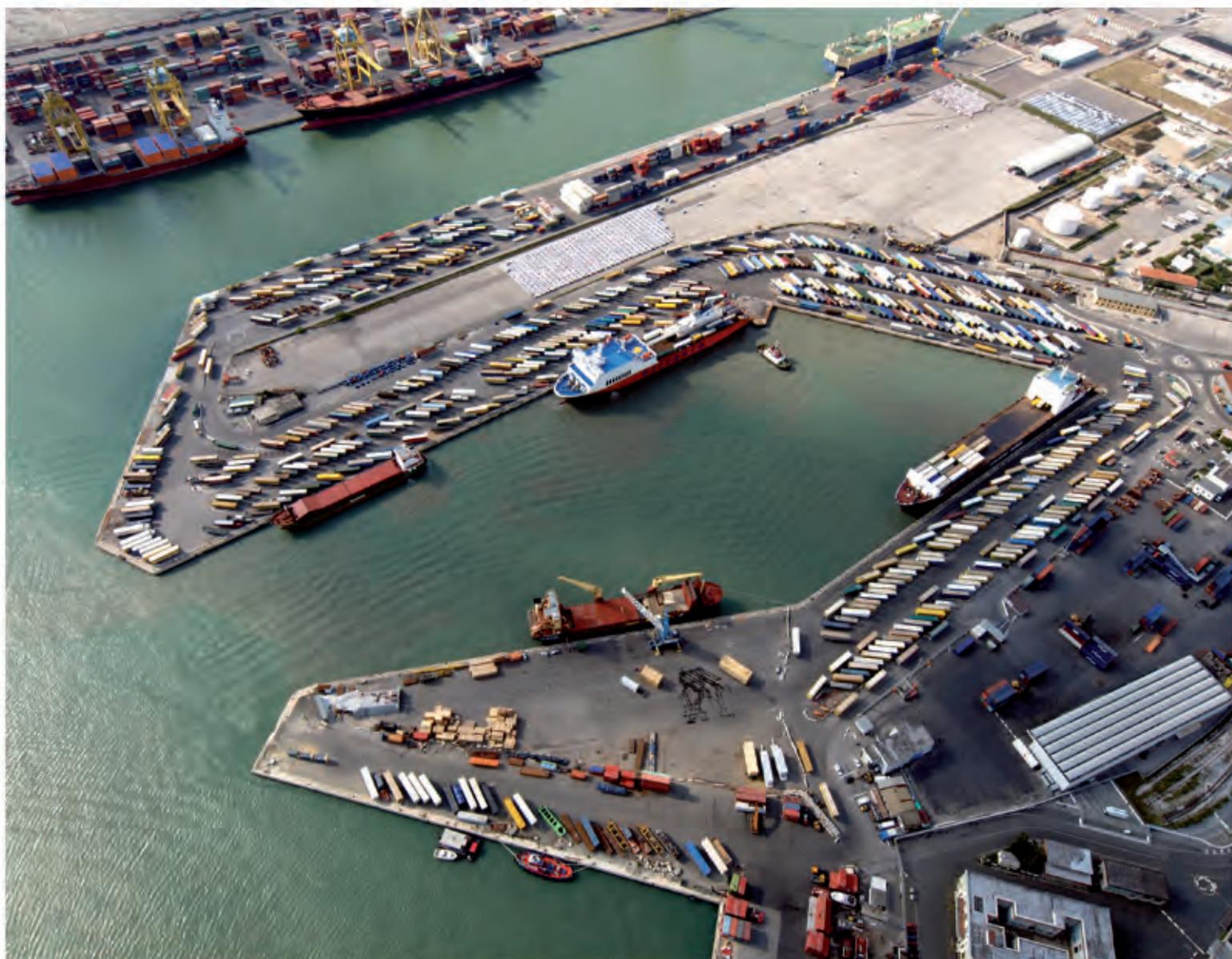
Il 13 Febbraio 2022 alle ore 13 sono state registrate in contemporanea, 15 navi attraccate lungo le banchine del porto, che lo ricordiamo raggiungono una lunghezza di oltre quattro chilometri.

Un traguardo raggiunto grazie a una pianificazione ben studiata dall'AdSp e un buon lavoro di squadra tra gli attori del porto, quali la Capitaneria di Porto di Gioia Tauro e i Servizi tecnico-nautici, che garantiscono, 24 ore su 24, la sicurezza della navigazione lungo il canale portuale.

31



Livorno Terminal Marittimo - Autostrade del Mare srl



Terminal traffico ro/ro - heavy lift

Sede Legale e Amministrativa:

Via L. Galvani, 30/32 - Porto di Livorno

Tel. 0586 4125 - Fax 0586 412550

Sede Operativa:

Varco Galvani - Porto di Livorno

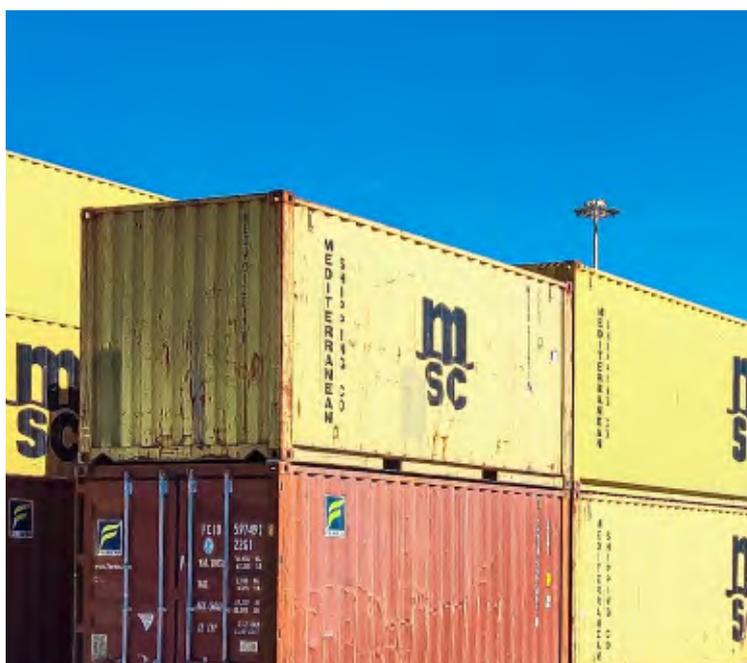
Te. 0586 438810 - Fax 0586 438818

VIAGGIO DEL CONTAINER

Il viaggio di un container può partire molto lontano da Gioia Tauro.

Riempito delle merci per cui è stato scelto, viene chiuso e sigillato per certificarne l'integrità ed il controllo avvenuto all'origine, una qualsiasi parte del mondo.

Una volta caricato sulla nave viene prodotta una lista di tutti quelli che come "lui" sono stati imbarcati sulla stessa nave, dove se ne indica il codice univoco, 4 lettere e 7 cifre, lo spedizioniere, il destinatario, il porto di arrivo e tutte le altre informazioni associate.

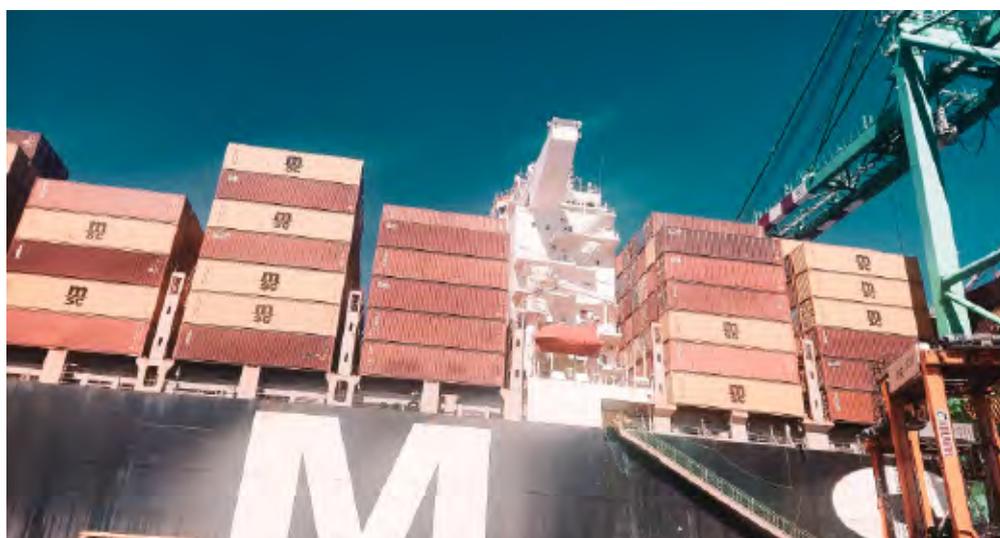


Nel frattempo nel porto di destinazione, viene prodotto un piano di stivaggio che associa una posizione ad ogni container che sarà sbarcato: una suddivisione che si lega solitamente alla destinazione e al servizio dedicato.

Questo permette che, una volta scaricato, il container si trovi in una posizione tale da evitare movimenti aggiuntivi per essere poi ricaricato a bordo di un'altra nave, cosa che sarebbe diseconomica.

Spostare un container ha un prezzo, costi non pagati perchè è compito del terminalista saper gestire le posizioni più vantaggiose in termini di movimenti.

Un processo che ai giorni nostri avviene in modo automatizzato tramite l'uso di particolari sistemi digitali ma che un tempo veniva fatto a mano, creando delle vere e proprie opere d'arte grafiche.



Lo stesso tipo di lavoro si ha per il carico della nave, quando ad essere determinante è anche il peso dei container da imbarcare che potrebbe compromettere la stabilità della nave.

Il planner a terra, così come in fase

di sbarco, costruisce il posizionamento delle gru, con una logica, quella che permette di farne lavorare 4-5 in contemporanea dato che il movimento avviene in simultanea e le sequenze dei movimenti non devono interferire tra di loro.

LA REGIONE E IL PORTO

— Aldo Alessio

LA ZES CALABRIA... UNA NUOVA POSSIBILITÀ?

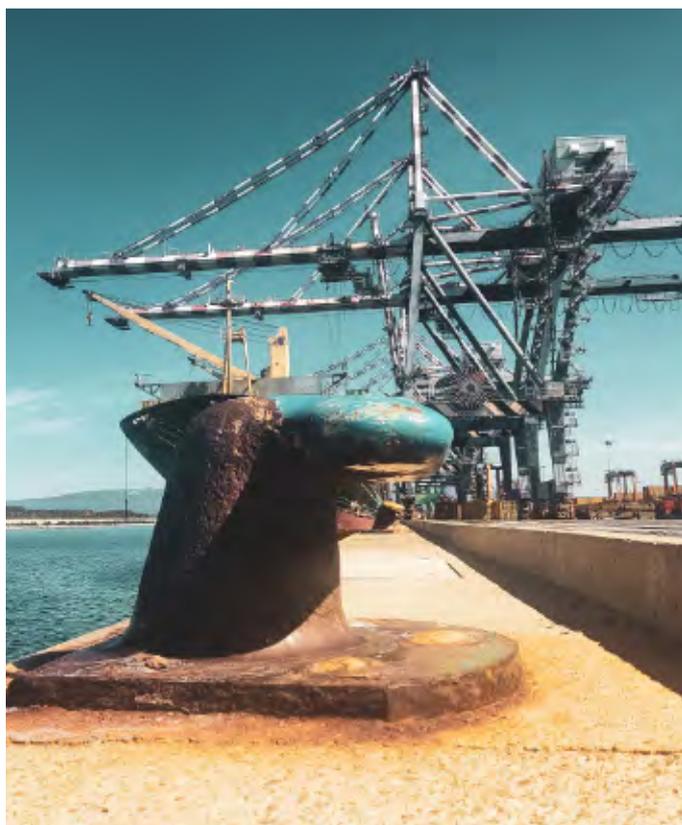
Negli anni '80 si era iniziato a parlare della possibilità di un porto franco, poi l'idea fu ridimensionata con la concezione di una zona franca, trasformata poi in un punto franco. Alla fine non se ne è fatto di nulla.

Su Gioia Tauro si è susseguita una molteplicità di progetti, ma, a parere del sindaco, non ci sono mai state le persone adatte a trasformarli in realtà.

Ora siamo approdati alla Zes.



Una nuova opportunità che, per l'area industriale retroportuale, significherebbe nuova occupazione e la creazione di un'economia del territorio legata, non solo alla produzione locale, ma che ad esempio permetterebbe anche di assemblare e completare in loco i semilavorati che arrivano da fuori.



Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata



La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostrade ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.



Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transit ridotti e maggiore affidabilità degli orari.

TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia. Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per il Gruppo GIP.



Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23
 Darsena Toscana sponda ovest - 57123 Livorno
 Tel. +39 0586.258111 - Fax +39 0586.258240
 segreteria@tdt.it - www.tdt.it



— Roberto Occhiuto

GIOIA TAURO ACCETTA TUTTE LE SFIDE DEL FUTURO

37

Con Roberto Occhiuto, presidente della Regione Calabria parliamo delle prospettive del territorio tra Zes, rigassificatore e possibilità di nuovi investimenti intorno al porto di Gioia Tauro. Non puntare solo sullo scalo gioiese, ma creare una politica marittima integrata che renda la Calabria, soprattutto grazie alla Zes, un grande distretto dell'agroalimentare che valorizzi anche l'agricoltura.

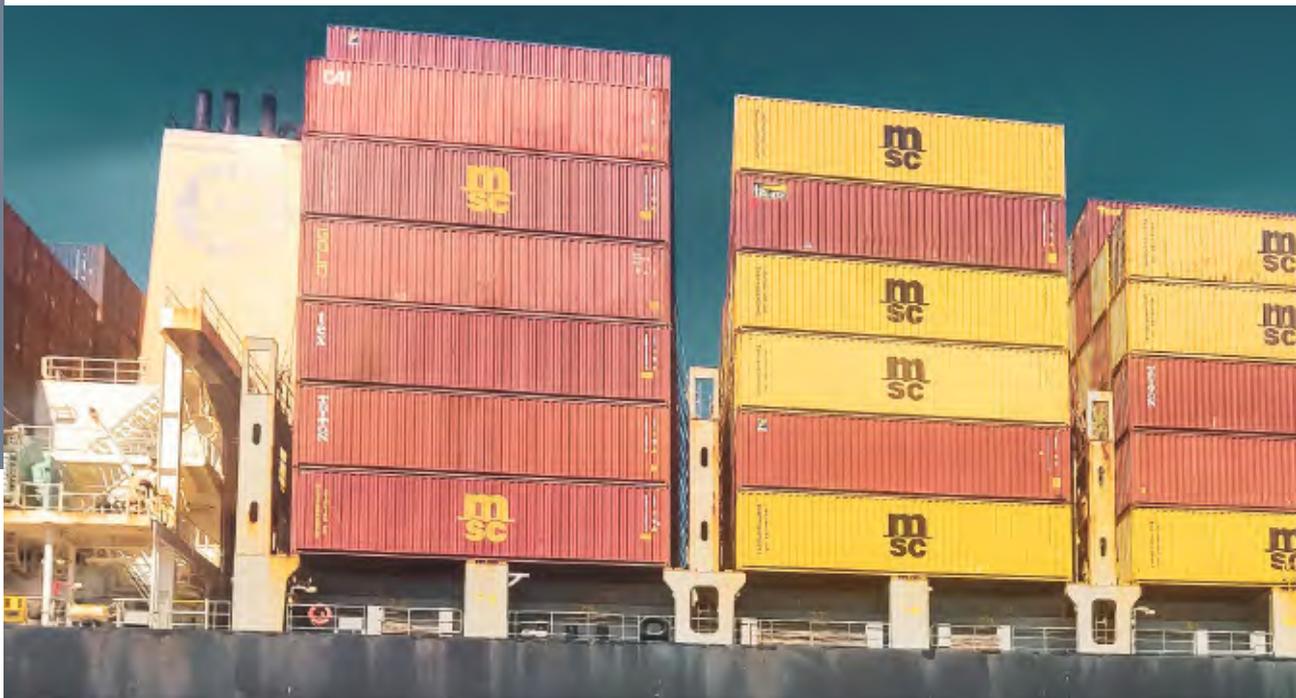
L'ADSP HA FATTO DIVERSI INVESTIMENTI PER IL PORTO DI GIOIA TAURO, COME REGIONE CI SONO PROGETTI PER IL RETROPORTO?

A ridosso del porto abbiamo una Zona economica speciale, forse la più importante in Italia. La nostra ambizione è quella di realizzare proprio nella Zes un grande piano di attrazione degli investimenti. Si è tornato a parlare con insistenza, considerando anche il mutato scenario internazionale, della costruzione di un rigassificatore a Gioia Tauro: su questo il governo vuole accelerare. E vorremmo sviluppare anche la piastra del freddo: Gioia Tauro potrebbe produrre surgelati per metà Europa, una possibilità incredibile per tutto il territorio. La Zes potrebbe diventare un grande distretto dell'agroalimentare che valorizzi anche l'agricoltura calabrese.

A LL'EXPO DI DUBAI HA DETTO CHE PER ANNI L'ITALIA SI È DIMENTICATA DI AVERE UN PORTO COSÌ IMPORTANTE. ORA LE COSE SONO CAMBIATE?

Credo che la comunità nazionale si sia resa conto, anche se in ritardo, che il porto di Gioia Tauro è strategico non solo per la Calabria ma per tutto il Paese. I nuovi equilibri geopolitici, che mettono in dubbio i precedenti progetti riguardo alla 'via della seta', possono dare ulteriore centralità al porto. Possiamo realmente diventare la porta dell'Europa. Sono stato molto contento per la recente visi-

ta del ministro delle Infrastrutture Giovannini che a Gioia Tauro ha parlato espressamente di infrastruttura strategica per il Paese. Ora mi auguro che il governo svolga un'azione di moral suasion presso grandi imprese nazionali e multinazionali affinché si possano individuare occasioni d'investimento nelle aree della Calabria a ridosso dello scalo gioiese.



QUANTO INCIDONO NELL'ECONOMIA REGIONALE LE ATTIVITÀ PORTUALI? SI POTREBBE PUNTARE DI PIÙ SULLA BLUE ECONOMY?

A eccezione del porto di Gioia Tauro che merita un discorso a parte e rappresenta la più grande industria potenziale della Calabria, è necessario promuovere una politica marittima integrata. Parliamo di un settore economico storicamente sottovalutato nella nostra Regione. Abbiamo 800 km di coste e sarebbe davvero un peccato mortale non puntare sulla produttività del mare, intesa non solo come filiera ittica, ma anche in termini di commercio e di turismo. Subito dopo il mio insediamento mi sono oc-

cupato della salute del mare e della depurazione. E me ne sono occupato a inizio Novembre, non a Giugno come si è sempre fatto in Calabria, stipulando una convenzione con un importante istituto che ha competenze specifiche in questo campo e con l'Autorità giudiziaria per l'attività di contrasto ai fenomeni illegali multinazionali affinché si possano individuare occasioni d'investimento nelle aree della Calabria a ridosso dello scalo gioiese.

ZES DELLA CALABRIA: QUALI SONO LE AZIONI INTRAPRESE PER ATTRARRE NUOVI INVESTITORI?

Gioia Tauro è già oggi il primo porto italiano, il sesto del Mediterraneo allargato e l'ottavo in Europa. Sono certo che con l'imponente piano di infrastrutturazione previsto dal Pnrr questa performance potrà essere migliorata e dare nuovo impulso alla Zes. Come dicevo, inoltre, stiamo lavorando per la realizzazione di un impianto di rigassificazione, collegato a una piastra del freddo. Sono certo che tutto ciò possa aumentare la capacità attrattiva del porto e creare un polo economico finalmente sviluppato.



Roberto Occhiuto



OGGI CHE SI PARLA DI ENERGIA ALTERNATIVA, COME VALUTA LA POSSIBILITÀ DI UN RIGASSIFICATORE IN REGIONE?

Attuale e ineludibile. È stato il presidente del Consiglio Draghi a parlare per primo dell'esigenza di realizzare alcuni nuovi impianti in Italia in un'ottica di diversificazione di approvvigionamento energetico, e noi siamo pronti, avendo già un progetto pronto, ad accettare la sfida del futuro.



— Aldo Ferrara

LA ZES IMPORTANTE VOLANO DI SVILUPPO PER L'INTERO TERRITORIO CALABRESE

Il presidente di Unindustria Calabria, Aldo Ferrara ha fatto visita all'AdSp nelle settimane scorse in occasione dell'apertura di un tavolo tecnico al quale parteciperanno gli industriali calabresi. A lui abbiamo rivolto alcune domande sulle prospettive future per il porto ma non solo.

LA ZES RAPPRESENTA UNA SVOLTA PER LA CALABRIA?

La Zona Economica Speciale rappresenta un importante volano di sviluppo dell'intero territorio, un tassello fondamentale per l'applicazione concreta del Piano Regionale di Ripresa approvato e sottoscritto da Unindustria che, oltre a mitigare le ripercussioni negative a livello economico e produttivo dell'emergenza Covid, contiene interventi di sistema mediante specifici progetti integrati settoriali e territoriali per innovazione tecnologica e digitalizzazione delle imprese; politiche per l'attrazione degli investimenti e a favore del reshoring e sostegno all'internazionalizzazione delle filiere

strategiche; investimenti per economia circolare; incentivi per pacchetto localizzativo per attrazione investimenti per Gioia Tauro e le altre aree della Zes Calabria.

Le Zes e l'Economia del Mare rappresentano certamente fattori competitivi e contesti di attrazione e di investimenti anche esteri. Quando parliamo di infrastrutture, infatti, dobbiamo ragionare anche di infrastrutture digitali e logistiche nella consapevolezza che gli investitori arrivano solo se trovano condizioni di contesto che possano concretamente e velocemente permettere la realizzazione degli insediamenti produttivi.

40

LA PRESENZA ALL'EXPO È SERVITA PER PORRE ATTENZIONE SU QUESTA POSSIBILITÀ?

La partecipazione a Dubai è nata dall'esigenza di svolgere in qualità di industriali una forte azione di diplomazia economico-imprenditoriale volta ad aprire il mondo produttivo calabrese, verso una decisa spinta di logica internazionale e di export. Tale logica trova terreno fertile

nella regione proprio in virtù delle molteplici opportunità che questa offre e che, nei prossimi anni, si accresceranno anche in considerazione delle significative e numerose risorse finanziarie che interesseranno i diversi settori e che inevitabilmente, imprimeranno una forte

azione di rilancio e di sviluppo.

Ed è proprio rappresentando l'enorme potenziale e con lo spirito di promuovere le grandi opportunità che questa terra offre (basti pensare alle Zes), che Unindustria Calabria si prefigge quale ambasciatrice di nuove proposte e iniziative finalizzate a rendere la Calabria competitiva a livello internazionale, facendo leva su quelli che sono i settori più dinamici della Regione, come il Turismo, che agisce da vero e proprio brand del territorio, l'Agroalimentare, l'ICT, la Manifattura, il settore delle Costruzioni.

Lo spirito è quello di costruire un sistema industriale ed economico moderno al passo con le economie del futuro, un sistema caratterizzato da smart manufacturing, industrie 4.0, sostenibile, che mira a potenziare il settore dell'hi tech,



Aldo Ferrara

ad ampliare il network ed attrarre investimenti. In quest'ottica Dubai costituisce uno dei primi passi orientati in questo senso.

LA COLLABORAZIONE CON L'ADSP POTREBBE INCENTRARSI ANCHE SU UNO SVILUPPO TURISTICO? PENSO AD ESEMPIO ALL'INDOTTO PORTATO DALLE CROCIERE.

Il turismo è un settore strategico per la nostra Regione, non solo per il 14% di contributo al Pil regionale, ma anche perché rappresenta il brand Calabria.

Il nostro territorio sta esercitan-

do sempre più capacità attrattiva per diversi tipi di investimenti, non solo dall'Italia, ma da tutto il mondo puntando su filiere ad alto valore aggiunto in un territorio, che non dimentichiamo

rappresenta il molo naturale del Mediterraneo e può vantare porti strategici quali ad esempio Gioia Tauro il più grande porto di transhipment del Mediterraneo, ed aree industriali dalle grandi potenzialità che si configurano strategici nodi logistici industriali e commerciali. Parimenti sono già in corso investimenti infrastrutturali per dotare la Calabria della mobilità strategica necessaria per accompagnare questo percorso, con collegamenti autostradali all'altezza, un sistema aeroportuale efficiente e, soprattutto l'Alta Velocità.



COSA CHIEDETE AL GOVERNO COME INDUSTRIALI CALABRESI?

È importante attivare misure non convenzionali in questo momento particolare. Abbiamo bisogno di maggiore incisività perché dal mondo delle imprese si eleva un grido di dolore.

Gli sforzi del Governo stanno andando nella giusta direzione: i 4 miliardi per ovviare al caro bollette sono un punto di partenza per dare ossigeno a imprese e cittadini, ma serve, a mio avviso, agire anche con soluzioni strutturali.

Ora, è più che mai necessario volgere lo sguardo al domani costruendo le condizioni per programmare il futuro e la ripresa, occorre un'assunzione di responsabilità da parte di tutti per riprendere in mano il nostro destino.

Per tornare a crescere serve però un progetto di lungo respiro accompagnato da una coerente visione di sviluppo e da pochi, ma ben definiti obiettivi e strategiche priorità.

Le imprese attendono da tempo che il Governo attui un processo riforma-

tore, che peraltro accompagna l'attuazione del Pnrr, procedendo, altresì con urgenza all'abbassamento del cuneo fiscale che, con le fiammate inflazionistiche del momento, può rappresentare un importante strumento che preservi il potere d'acquisto dei lavoratori. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza rappresenta una straordinaria opportunità di rilancio per il nostro Paese, e della nostra regione in particolare, chiamata, oggi, ad affrontare e vincere sfide epocali che ne modelleranno in maniera irreversibile il futuro. E un'attuazione efficiente ed efficace del Pnrr non può prescindere dal pieno coinvolgimento delle imprese, cuore pulsante del tessuto economico.

Bisogna cogliere appieno le risorse europee ed avviare una nuova stagione di rilancio dell'economia, attraverso misure espansive di politica industriale basate su investimenti e modernizzazione del sistema imprenditoriale.

42

COME È VISSUTA DAI VOSTRI ASSOCIATI LA SITUAZIONE ATTUALE?

C'È PIÙ OTTIMISMO O SI TEME PER COME POTREBBERO EVOLVERSI LE COSE?

A seguito del protrarsi della pandemia e delle relative conseguenze il sistema produttivo sta vivendo una complessa fase economica, peraltro aggravata dal caro bollette e materie prime.

Le aziende si trovano ad affrontare sfide che rappresentano al contempo uno stimolo ed un'opportunità per introdurre elementi di innovazione e cambiamento. Il nostro è un territo-

rio che nei momenti più bui reagisce e agisce, con imprenditori capaci che hanno una visione di insieme, ed il nostro territorio vuole e può essere il motore dell'Europa.

La Calabria pretende provvedimenti che possano guardare allo sviluppo, perché è consapevole delle sue risorse e della carta vincente che può rappresentare per il Bel Paese.

GIOIA TAURO NEL MEDITERRANEO

— Natale Mazzuca

IL MEZZOGIORNO PIATTAFORMA LOGISTICA AL CENTRO DEL MEDITERRANEO



Natale Mazzuca, Vice Presidente nazionale di Confindustria, con delega all'Economia del Mare e del Mezzogiorno, è stato recentemente ospite nel porto di Gioia Tauro dove ha potuto visitare alcune infrastrutture portuali tra cui il gateway ferroviario e il cantiere dei lavori di resecazione della banchina di ponente, finanziati con i fondi del Piano nazionale di ripresa e resilienza, che ospiterà il futuro bacino di carenaggio.

Nell'occasione è stato aperto un tavolo tecnico al quale parteciperanno gli industriali calabresi per tracciare un percorso comune che dovrà portare a definire, l'indirizzo e la destinazione strategica futura da dare ai cinque porti interni alla circoscrizione dell'AdSp.

D AL VOSTRO PUNTO DI VISTA,
DI COSA HANNO BISOGNO
I PORTI ITALIANI? QUELLI
CALABRESI?

Il sistema portuale italiano ha delle potenzialità straordinarie, direi uniche, a partire dal posizionamento della nostra penisola al centro del Mediterraneo e, quindi, nei traffici commerciali mondiali. Negli ultimi anni è stato fatto indubbiamente molto, al fine di rendere il sistema portuale nazionale efficiente e competitivo e così attrarre traffici e investimenti.

A mio parere, molte potenzialità restano ancora parzialmente espresse e, in questo quadro, il

43

Pnrr, il Pnc e Bilancio dello Stato di questo decennio – con previsioni di investimento mai viste nella portualità – rappresentano un’occasione unica, irrinunciabile e da sfruttare sapientemente per il rilancio competitivo a 360° del nostro sistema portuale, a tutti i livelli e nel più ampio panorama dell’Economia del Mare. L’Economia del Mare è un settore strategico, trasversale, che pro-

duce molta ricchezza e lavoro. È fondamentale per l’economia dell’intero Paese. E questo è molto chiaro in Confindustria. Essa produce un valore aggiunto complessivo diretto pari a 47,5 miliardi e con una capacità di attivazione più che doppia: la somma del valore aggiunto prodotto e di quello attivato, sfiora i 137 miliardi”.

Sono numeri strabilianti ad evidenza di un settore davvero strategico per l’intero Paese. E non si può pertanto pensare di rilanciare la nostra competitività, senza considerare questo settore. Da quasi due anni, infatti, stiamo lavorando intensamente all’interno del nostro sistema, con le rappresentanze territoriali e categoriali, in particolare quelle principalmente interessate dal settore, per definire le linee strategiche dell’Economia del Mare in un’ottica di nuova politica industriale. In questo quadro, quindi, la presenza di una portualità nazionale efficiente e competitiva rappresenta una condizione preliminare basilare.

È, innanzitutto, necessaria una visione sistemica della portualità nazionale, per su-

perare localismi e sovrapposizioni di competenze e delineare così una strategia di rilancio, rifunzionalizzazione e specializzazione degli scali.

Occorre poi agire su più livelli: l’efficienza delle infrastrutture e dei servizi, la semplificazione delle procedure amministrative con regole chiare, certe e semplificate, la digitalizzazione dei processi e dei controlli. La competitività dei porti si gioca innanzitutto sull’idoneità e l’efficienza delle relative infrastrutture – materiali ed immateriali – ad accogliere, ad esempio, navigli sempre più grandi, a garantire il competitivo e celere svolgimento delle operazioni portuali, l’accesso ai porti lato terra, a regolare i flussi e i controlli delle merci in tempi ristretti. Il tutto in un’ottica di sostenibilità ambientale ed

energetica.

In questo quadro, la portualità calabrese, oltre ad avere un ruolo importante nel e per il tessuto industriale locale, riveste altresì un ruolo importante a livello nazionale e, soprattutto, per il Mezzogiorno.

Il porto di Gioia Tauro ha una forte vocazione più internazionale ed è da molto tempo uno dei principali hub di transhipment del Mediterraneo, e non solo, avendo potenzialità ancora da esprimere e sviluppare. Altri porti, penso ad esempio a Reggio Calabria e a Corigliano Calabro, ma anche al resto della diffusa portualità calabrese, possono giocare un ruolo sempre più incisivo per il territorio di questa regione e, più in generale, per l’economia del Mezzogiorno e del Paese.



C'È DA RIVEDERE IL MODELLO DI GOVERNANCE A LIVELLO MINISTERIALE?

Le tematiche relative all'Economia del Mare ricadono attualmente nella competenza di più dicasteri, in particolare dei ministeri delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, della Transizione ecologica e dello Sviluppo Economico.

L'immediata conseguenza è che la trattazione di singole questioni implica molto spesso una gestione disomogenea, dovuta alla sovrapposizione di competenze ministeriali, con un impatto negativo sull'efficacia dell'azione di rappresentanza e sulla tempistica ed effettività della risposta politico-amministrativa. Emerge quindi l'importanza strategica per il settore di avere un'interlocuzione chiara e ben individuata con i rappresentanti politici sui vari argomenti relativi all'Economia del Mare, che non trovano attualmente una trattazione unitaria e sistemica.

In questo senso, è concreta l'esigenza dell'istituzione di un ministero ad hoc, il ministero del Mare, per un coordinamen-

to politico-programmatico effettivo, con una competenza specifica e orientata al mare e al suo cluster, al fine di poter far esprimere al massimo le potenzialità del comparto, attraverso un coordinamento unico, che possa fare da riferimento diretto ad un asset così strategico e complesso.

Questa scelta, che trova un consenso diffuso e non solo tra gli operatori economici privati, consentirebbe di avere una struttura capace di mettere a sistema la gestione dell'intero cluster marittimo-portuale, le cui competenze sono oggi disperse tra diverse Amministrazioni, con pregiudizio evidente e concreto al loro sviluppo complessivo e a quello dell'economia del Paese. Peraltro, questa è stata, e lo è tutt'ora, la scelta di diversi Paesi del Mediterraneo, nostri diretti competitor.

L'esigenza di base, infatti, che occorre perseguire è l'integra-

zione politica e legislativa efficace ed efficiente "dei" e "nei" processi decisionali, onde consentire che le diverse strutture pubbliche possano ostacolare e/o ritardare le decisioni sulle soluzioni concrete necessarie a garantire la competitività del nostro sistema portuale.

Per completezza, ritengo inoltre necessaria una modifica dell'attuale configurazione della governance portuale delle singole Autorità di Sistema, dove la presenza e la partecipazione degli stakeholder economici sono state del tutto vanificate, relegate ad un ruolo consultivo eventuale e poco fattivo, sul quale Confindustria in sede di discussione della riforma, poi attuata dal D.Lgs. 169/2016, aveva espresso da subito molte perplessità.

In questi anni sono, infatti, state

diverse le segnalazioni di un evidente svilimento della partecipazione delle imprese negli organi collegiali portuali quali l'Organismo di Partenariato della Risorsa Mare e le Commissioni con-

sultive. Una situazione che evidenzia la necessità di ulteriori modifiche, in un'ottica di revisione d'insieme, sempre finalizzata al complessivo rilancio competitivo della portualità nazionale.

L PNRR PROMETTE DI SUPERARE IL GAP NORD-SUD SOTTO DIVERSI ASPETTI. GLI IMPRENDITORI DI COSA AVREBBERO BISOGNO?

Il Pnrr rappresenta un'opportunità straordinaria di ripartenza del nostro Paese.

Per la prima volta nella sua storia l'Unione europea ha adottato politiche di contrasto congiunte e straordinarie in termini sia quantitativi che qualitativi, nella prospettiva della transizione ambientale e digitale, della resilienza e della coesione.

In questo quadro, certo non facile, del post pandemia e aggravato dall'attuale tragedia della guerra in Ucraina, il Pnrr rappresenta una grande opportunità da non perdere, soprattutto per colmare tutti i deficit – a partire dalle infrastrutture di trasporto – che ancora caratterizzano il nostro territorio. Si tratta di risorse che costituiscono un'occasione unica e irripetibile, che non possiamo davvero permetterci di sprecare.

Per realizzare il salto di cui abbiamo bisogno serve un continuo sforzo, sia nell'attuazione dei progetti previsti dal Piano sia – e soprattutto – nell'implementazione efficace delle riforme, che rappresentano, a mio avviso, la precondizione essenziale per l'avvio degli investimenti e per la creazione di un contesto favorevole alle imprese e alla stessa vita dei cittadini.

L'aspettativa delle imprese è che le riforme non si limitino ad un pacchetto di modifiche normative, necessarie all'attuazione del Pnrr, ma che abbiano la prospettiva di una vera e propria riforma organica, con un'adeguata attenzione all'enforcement e ai risultati attesi.

La limitata capacità amministrativa, in modo particolare nel Mezzogiorno, resta uno dei principali freni in tema di programmazione, pianificazione e accelerazione degli interventi e degli investimenti pubblici, tale da compromettere la riuscita delle politiche di sviluppo, per la mancanza di quelle competenze tecniche necessarie per "disegnare" i progetti di sviluppo, per attuarli e, infine, per controllare la gestione delle risorse (nazionali ed europee), soprattutto per opere di elevata complessità, come gli interventi infrastrutturali, anche nel Pnrr.

Si tratta di un ritardo che deve essere necessariamente colmato nel breve tempo, con l'obiettivo di spendere velocemente ed in maniera efficace le risorse che arriveranno dall'Europa. Confindustria ha più volte evidenziato la necessità di avviare una nuova fase

della politica infrastrutturale fondata su quattro pilastri: un apparato normativo semplice, chiaro, flessibile e stabile; certezza di risorse; semplificazione delle procedure decisionali; certezza dei tempi di esecuzione. L'ambito di intervento più urgente soprattutto per il Pnrr, oltre che in grado di produrre più rapidamente effetti positivi sull'economia reale, rimane la rimozione delle cause di rallentamento e di blocco delle opere e che si concentrano soprattutto nelle procedure decisionali e tecnico-amministrative, antecedenti la gara e l'esecuzione dei lavori.

Qualsiasi prospettiva di ripartenza per l'Italia passa, infatti, attraverso la risoluzione dello storico divario con il resto del Paese ma anche, e sempre più, tra le diverse aree del Mezzogiorno (a partire dal gap crescente tra zone costiere ed aree interne).

Una particolare attenzione va riservata al sistema infrastrutturale dedicato alla mobilità e alla logistica, con l'obiettivo di creare un "Southern Range" logistico euro mediterraneo competitivo, green, sostenibile e socialmente inclusivo. Il Mezzogiorno, in virtù di una fortunata collocazione geografica, infatti, potrebbe diventare una naturale piattaforma logistica al centro del Mediterraneo, perno degli scambi commerciali che l'Europa intrattiene (e sempre più intrat-

terrà) con Nord-Africa e Medio Oriente, oltre che con il Far-East.

L'idea di fondo è di sfruttare tutte le opportunità che possono nascere dalla "messa in rete" del Mezzogiorno, a partire dalle Zone Economiche Speciali (Zes) e dalle corrispondenti portualità (intorno alle quali sono state pensate), che possono divenire potenziali "nodi territoriali" di sviluppo anche per le aree Interne, in grado di proiettare il Mezzogiorno nella competizione internazionale sulla base dell'integrazione e della connessione dei territori in un'ottica di sviluppo organico e razionale dei vari sistemi di trasporto.

Noi imprenditori vogliamo, e dobbiamo, fare la nostra parte. Per questo è di fondamentale importanza che nel Pnrr, ma anche in tutte le politiche di sviluppo che seguiranno, sia dato ampio stimolo agli investimenti privati: senza un coinvolgimento delle imprese, senza una vera e propria alleanza pubblico-privato, infatti, non potrà esserci una stabile e solida crescita economica e sociale. Al tempo stesso, inoltre, riteniamo che per un utilizzo efficiente di queste ingenti risorse sia necessario un processo di concertazione costante con e tra le Regioni e con il partenariato economico e sociale, per intercettare e rispondere in maniera efficace ai bisogni e alle necessità dei territori.





logistics &
forwarding

**FIN SERVICE
EUROPE**

A GOOD FIT

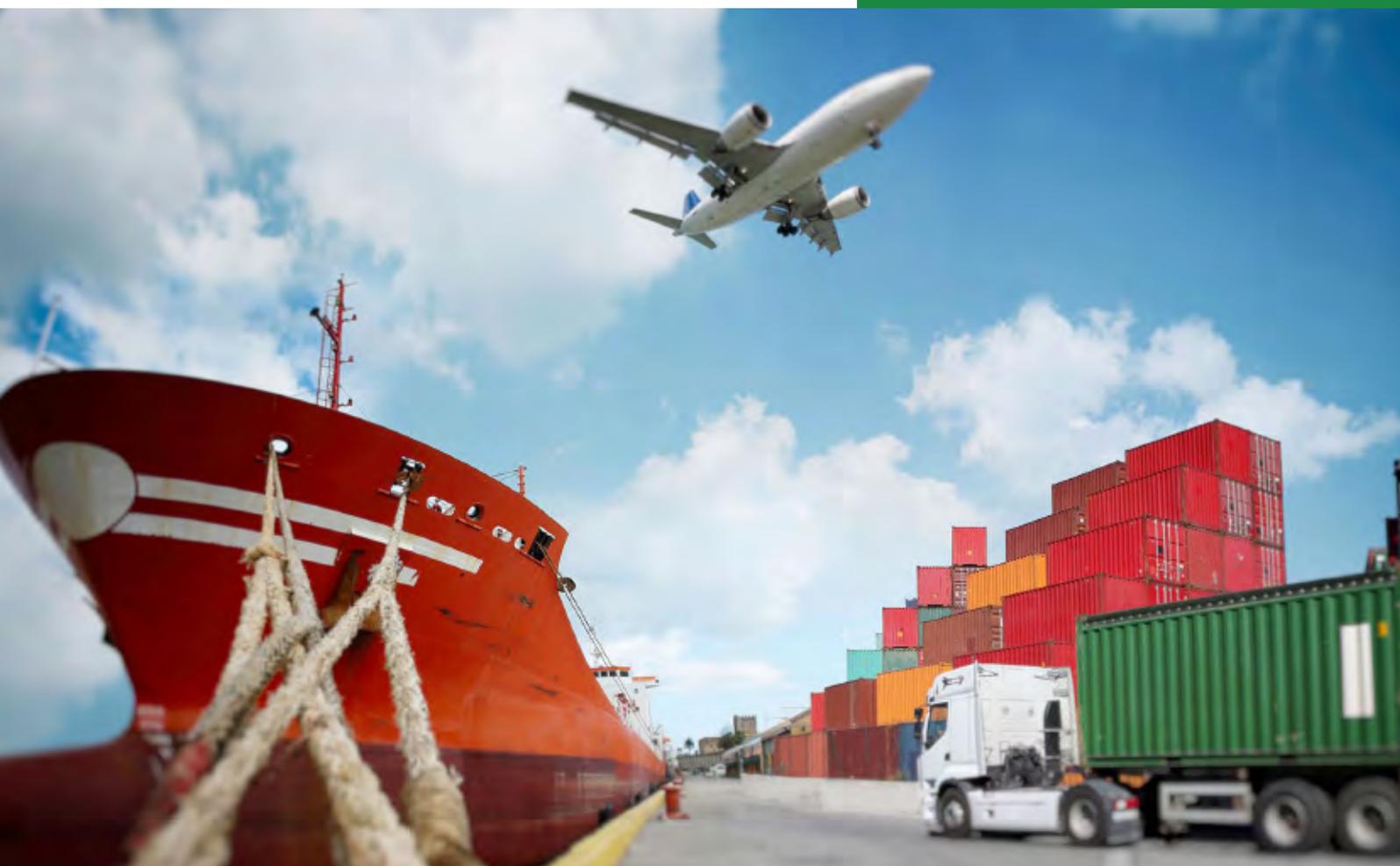
LIVORNO

VIA ENRIQUES, 53

Tel. +39 0586 247111

Fax +39 0586 400366

finservice@mclink.it



SPEZIONI INTERNAZIONALI

LIVORNO | VIA ENRIQUES, 53

Tel. +39 0586 247111 - Fax +39 0586 400366

seatransport@mclink.it

LO SVILUPPO DEL PORTO DI GIOIA TAURO DEGLI ULTIMI ANNI HA GIOVATO ALLA REGIONE E ALLA NAZIONE. CONFINDUSTRIA CHE RUOLO GIOCA?

Il porto di Gioia Tauro, come ho già accennato, rappresenta una asset importante nella generale portualità nazionale. Tra i porti del Mediterraneo, Gioia Tauro ha una dotazione infrastrutturale importante – la presenza di un grande porto e di grandi fondali, la funzionalità del gateway ferroviario e le potenzialità del 'green field' retroportuale – che, legata alla sua posizione strategica al centro del Mediterraneo, nei traffici tra Suez e Gibilterra, nonché verso l'Oriente, ne fanno uno snodo portuale tra i più trafficati al mondo e con indubbe potenzialità tutte da sviluppare.

Gli interventi degli ultimi anni, ad esempio l'incremento della profondità dei fondali per assecondare il pescaggio delle grandi navi e l'efficientamento della zona retroportuale, sono stati

tutti orientati ad un complessivo incremento della competitività del porto.

E difatti, dopo un periodo di crisi, che aveva fatto scivolare il porto fino a 1,8 milioni di teus movimentati, si è tornati su livelli di elevata competitività fino ai 3,1 milioni dello scorso anno, raggiunti nonostante la pandemia che ha colpito drammaticamente lo shipping.

Risultati di una realtà importanti, che evidenziano le potenzialità di questo porto, non solo per il transhipment, e al quale il sistema imprenditoriale, locale, regionale e nazionale di Confindustria guarda con interesse in prospettiva del pieno rilancio competitivo, che tuttavia non può essere pienamente realizzato se non anche unitamente ad una infrastrutturazione varia e ferroviaria efficiente.

GIOIA TAURO NEL
MEDITERRANEO





LA CALABRIA PUÒ ESSERE O È MOTORE DEL SUD ITALIA GRAZIE AL MARE?

La Regione Calabria ha un ruolo rilevante nell'economia del sud Italia, e può al tempo stesso assumere un ruolo – insieme alle altre regioni del Mezzogiorno – ancora più determinante nella ripartenza dell'economia dell'intero Paese. Proprio il mare e l'economia ad esso collegata certamente rappresentano – e devono sempre più rappresentare – un punto centrale prioritario per lo sviluppo, non solo della Regione Calabria, ma dell'intero Mezzogiorno.

Il Mezzogiorno ha, infatti, un ruolo determinante in questo settore, con oltre il 45% del

totale delle imprese e un 1/3 del totale degli addetti all'Economia del Mare, dati ben al di sopra di quelli dell'economia complessiva del Mezzogiorno.

Ed è proprio dal Mezzogiorno, e dai suoi attori chiave nell'economia marittima, che può partire un processo di sviluppo straordinario dell'Economia del Mare, quale driver strategico per la ripresa e una crescita stabile e durevole dell'economia del nostro Paese. In questa prospettiva, un ruolo determinante devono assumerlo le Zes, le Zone economiche speciali del Mezzogiorno, insieme anche alle Zls, le Zone Logistiche Semplificate nel Centro-Nord, con un utilizzo efficace ed efficiente delle risorse finanziarie di investimento già previste e di altre che potrebbero essere impiegate con la politica di coesione europea e nazionale, con

una rapida e tempestiva attivazione delle figure commissariali e di strutture di supporto adeguate, con una definizione chiara e operativa del consistente apparato di semplificazioni procedurali ed amministrative e di strumenti speciali, con l'attivazione e lo sfruttamento delle Zone Franche intercluse. Le Zone economiche e del Sud e logistiche del Nord del Paese, infatti rappresentano un volano straordinario per lo sviluppo territoriale e la coesione, perché mediante la portualità e la logistica possono diventare poli straordinari di attrazione di investimenti, secondo logiche di connessione tra le stesse Zone economiche e logistiche tra loro e con il territorio di riferimento, con una capacità di penetrazione, di integrazione di coinvolgimento delle aree interne nei processi di infrastrutturazione e di sviluppo produttivo attivabili.



**GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI
DEL PORTO DI LIVORNO Società cooperativa**

SERVIZI TECNICO NAUTICI

**h.24 su 365 gg
Canale 10 VHF**



**LIVORNO | Via delle Crociere, 7 | Sala Operativa Tel. 0586 888117 | Fax 0586 205298
Amministrazione Tel 0586 894405 - Fax 0586 829157 E-mail: operativo@ormeggiatoribarcaiolidivorno.it**

Un'eccellenza marittima
internazionale
a Genova



Agenzia Marittima 
LE NAVI

Genova Headoffice

**Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma • Napoli • Gioia Tauro
Bari • Palermo • Pozzallo • Catania • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste**

Agenzia Marittima Le Navi S.p.A.

Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail lenavi_itgoa@msclenavi.it



www.lenavigroup.it