

www.messaggeromarittimo.it



MAGAZINE

EDIZIONE N. 2
MAGGIO 2021

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

CENTRO ECONOMICO
EUROPEO

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

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



PREFAZIONE

di Renato Roffi

Fino alla metà degli anni ottanta dello scorso secolo, specialmente dalle mie parti (Toscana) ero sicuramente fra i pochi a conoscere il nome di Gioia Tauro, la cittadina calabrese nota oggi come uno dei più cospicui crocevia del trasporto marittimo mediterraneo. Devo il mio ormai remoto incontro con quelle terre affacciate sul mare di Odisseo al mio essere un po' discolo e al mio percorso scolastico tanto travagliato da portarmi ad essere "maturato" nella vicina (6/7 km) Palmi, città natale di Francesco Cilea.

Allora (1966) la Salerno - Reggio Calabria era ancora quasi tutta solo sulla carta, le superstrade erano in mente Dei e lungo la tortuosa e stretta statale 18 che attraversa anche la più piccola delle frazioni, si vedevano donne arrostite dal sole che portavano dei pesi incredibili sul cercine ar-

rotolato sul capo e, di quando in quando, per riposare, si fermavano a vendere per pochi spiccioli mazzetti di profumatissimo origano selvatico agli automobilisti. Di lì a poco (1970) arrivarono le regioni e a Roma si stabilì di smentire quanto avevamo imparato alle elementari decidendo che, da allora in poi, la città capoluogo di quella regione non sarebbe stata più Reggio, ma Catanzaro. Apriti cielo! Chi avesse voglia, ancora oggi, di guardarsi certi filmati della guerra (perché di questo si trattò) che scatenarono i Reggini stenterebbe a credere a tanta violenza, sedata soltanto dopo mesi, quando il governo decise l'intervento dei carri armati.

Una delle compensazioni che furono ideate per compensare la provincia reggina della perdita del primato regionale fu senz'altro il così detto "pacchetto Colombo"



consistente nella costruzione del famigerato quinto centro siderurgico (già inutile prima che lo si concepisse) e di un porto ad esso funzionale per costruire il quale furono spianati, non senza violente opposizioni contadine, diversi ettari di agrumeti di pregio e di floridissimi oliveti, unici nella loro capacità di produrre un quintale di olio a pianta.

All'epoca il centro Italsider di Taranto era adatto a produrre 10 mila tonnellate di acciaio all'anno, ma si fermava a circa 2.500 tonn. perché tale, più o meno, era il nostro fabbisogno, e poi a fare acciaio c'erano anche Genova, Piombino e Bagnoli, così, il cervelotico progetto non fu mai realizzato.

A Gioia Tauro rimasero, però, i superbi impianti portuali ormai pressoché ultimati (fu allora che si cominciò a parlare di "cattedrale nel deserto"), che, per anni, fra polemiche e derisioni politiche, rimasero miseramente abbandonati al degrado e alle erbacce, fin quando, negli anni ottanta, il genio e il coraggio imprenditoriale di Angelo Ravano ne comprese tutto il potenziale operativo, strategico, logistico e commerciale.

Il resto è storia di questi ultimi lustri: dopo essere stato aperto ufficialmente al traffico il 25 Luglio del 1991, Gioia Tauro, il 16 Settembre 1995, accolse la sua prima grande full container, la Cmbt Concord e, con i suoi fondali fin quasi a 19 metri, oggi si colloca certamente fra i più importanti scali contenitori del Mediterraneo, forse addirittura il più importante. Dai 16.034 teu di quel 1995, si è rapidamente passati a movimentarne oltre mezzo milione già nell'anno successivo, quasi un milione e mezzo nel 1997, più di due milioni nel 1998 e così via, fino agli oltre 3 milioni fatturati negli ultimi tempi, con un incremento del 25% registrato nel 2020 non ostante il morbo che sta ancora dilaniando il consorzio mondiale.



Lo scalo marittimo di Gioia, per sua felice posizione geografica, si trova al centro del crocevia più trafficato dalle rotte intercontinentali che attraversano il Mediterraneo da Suez alle Colonne d'Ercole e, oltre a disporre di fondali che la rendono ricettiva per le navi di ultimissima e probabilmente futura generazione, può vantare infrastrutture veramente di prim'ordine, dai piazzali straordinariamente vasti (1 milione e 800 mila mq) alle lunghe ed ampie banchine rettilinee raggiungibili attraverso un'imboccatura portuale larga 200 metri a cui fa seguito un bacino di evoluzione con 750 mt. di diametro mentre, all'estremo Nord del canale, si incontra un secondo bacino evolutivo del diametro di ben 500 metri.

Il grande scalo calabrese è l'unico in Italia e fra i pochi in Mediterraneo in grado di ricevere portacontainer lunghi 400 metri e larghe 60, con portata superiore ai 22 mila teu.

Le banchine portuali, inoltre, sono collegate direttamente con l'A3 Salerno-Reggio Calabria e con la strada statale n. 18 Tirrena inferiore.

re, in più, collaudata dall'Autorità portuale in quattro anni, esiste anche una buona ed efficiente connessione con la rete ferroviaria nazionale assicurata dalla linea elettrificata Gioia Tauro - Rosarno, sulla quale si attende l'attivazione del secondo binario, già esistente, ma non ancora operativo.

Le aree operative del terminal su cui insistono le strutture del servizio ferroviario con una superficie di 325 mila mq. e una lunghezza complessiva dei nuovi binari di 3.825 mt (2.761 in area contenitori e 1.064 nel terminal intermodale), con molta pazienza e non senza qualche difficoltà, sono state pazientemente separate dalle altre aree operative extra portuali e oggi, dalla stazione di Rosarno partono convogli settimanali alla volta dei centri intermodali di Nola (Napoli), Bari, Frosinone, Padova, Melzo (Milano), Bologna e La Spezia.

Il risultato più evidente di tutto questo è che oggi, con la presenza di un valido collegamento ferroviario funzionale al porto, Gioia Tauro viene definitivamente affrancata dall'essere diffusamente ritenuta uno scalo prevalentemente di transhipment.

La possibilità di trasferire con decisiva efficienza le merci su rotaia, insomma, oltre ad agevolare anche l'attività del trasbordo, configura anche un interessante contenimento dei costi del trasporto e dei tempi di percorrenza riducendo anche l'inquinamento e potrà più efficacemente intercettare parte dei traffici movimentati tra l'Estremo Oriente e l'Europa attualmente appannaggio di Rotterdam attribuendo allo scalo calabrese il ruolo di gateway terrestre comunitario posto a pieno titolo sull'asse logistico trans-europeo del corridoio Helsinki - La Valletta. Quella che fu l'antica Metauros, dunque, è quanto mai proiettata verso posizioni assolutamente centrali riguardo al trasporto marittimo delle merci in Mediterraneo, il che significa sistemarsi, in qualche modo al centro economico anche della stessa Europa.





REDAZIONE

Massimo Belli
Vezio Benetti
Stefano Coppola
Renato Roffi
Giulia Sarti

**IMPAGINAZIONE
E GRAFICA**

Barbara Bargagna



SOMMARIO

GIOIA TAURO
2020 IN CONTROTENDENZA **08**

GIOIA TAURO VERSO
ADSP MARI
TIRRENO MERIDIONALE E IONIO **12**

MCT: UNA STRUTTURA
ALL'AVANGUARDIA **16**

AUTOMAR PRESENTE SULLE
BANCHINE DELLO SCALO
CALABRO **20**

SINDACO DI GIOIA TAURO:
IL PORTO APPARTIENE A UN
MONDO AUTONOMO **23**

UN PORTO, DUE COMUNI **27**

CALABRIA,
ZES POLICENTRICA **31**

I TRAGUARDI DELLO SCALO
CALABRESE **35**

IL FUTURO DELLA GIOIA TAURO
PORT AGENCY **37**

GIOIA TAURO: 2020 IN CONTROTENDENZA



Presidente – se posso chiamarla così - avete chiuso il 2020 in controtendenza, registrando un incremento dei traffici pari a circa un 25%. Come ci siete riusciti?

Il porto e il terminal non si sono fermati neppure per mezza giornata, non abbiamo subito interruzioni neanche nei periodi caratterizzati dalla più severa emergenza sanitaria.

Quanto al terminalista del porto e ai lavoratori portuali, ai quali mi preme tributare un sentito riconoscimento, devo precisare che a Gioia Tauro non si è avuto un solo minuto di cassa integrazione, neanche nelle fasi più critiche della pandemia.

Grazie ai nostri fondali abbiamo la possibilità di

Andrea Agostinelli è il presidente designato dell’Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, che regge dal 2016 come commissario straordinario. Nello scorso anno lo scalo calabrese ha registrato un consistente aumento di traffico, si tratta di un fenomeno altamente positivo tenendo conto della situazione generale e dei problemi causati dalla pandemia in tutto il mondo. A Gioia Tauro non si è davvero rimasti con le mani in mano e l’ultimo dei successi conseguiti dall’amministrazione Agostinelli consiste nel potenziamento delle strutture e delle interconnessioni ferroviarie.

servire linee trans-oceaniche assicurate da navi da 400 metri, e dalle ultra large container carrier capaci di portare 22mila teu.

Dal mese di Marzo è tornata a scalare nel nostro porto la linea trans-oceanica che ci assicura la presenza di quelle mega unità e di ciò, per conseguenza, abbiamo potuto beneficiare di un volume di traffici, sensibilmente aumentato in assoluta controtendenza nazionale e non soltanto.

■ ■ **L'anno nuovo è partito un po' in sordina, destando qualche preoccupazione, cosa è cambiato?**

Le tre grues prodotte in Cina che il nostro terminalista aveva acquistato hanno avuto fasi di installazione più complicate del previsto costringendoci a posticipare la loro l'entrata in esercizio fino ad alcune settimane fa, dopo quasi un anno dall'arrivo a Gioia Tauro.

Oltre a questo l'Autorità portuale, che con investimenti pubblici sta sostenendo lo sforzo produttivo del terminalista e i suoi stessi investimenti, ha impiegato i primi cinque degli otto milioni per asfaltare i piazzali per un loro adeguamento tecnico-funzionale che ne ha visto il consolidamento con materiali di copertura di nuovissima concezione.

Questo ha, inevitabilmente, rallentato l'operatività del terminal, ma non dobbiamo nasconderci dietro un dito: le linee di navigazione a cui abbiamo fatto cenno hanno saltato per tre mesi lo scalo a Gioia Tauro e sono state dirottate altrove perché anche il terminal lamentava un difetto di produttività. La mia preoccupazione di Febbraio proveniva anzitutto da questo.

■ ■ **Sono previsti finanziamenti nel Pnrr o da fondi di altra natura?**

Diverse opere infrastrutturali hanno trovato finanziamento nella programmazione europea.

Nello specifico, 10 milioni di euro sono destinati all'urbanizzazione primaria e secondaria dell'area retro portuale, preliminare a futuri insediamenti.

Nella missione Tre del Pnrr, è stato inserito un finanziamento di 24 milioni, per il rifacimento, l'elettrificazione e il raddoppio del raccordo ferroviario San Ferdinando-Rosarno, affinché possa accogliere i treni da 750 metri, mentre per garantire un pieno sviluppo dell'intermodalità, e assicurare il passaggio dei container da nave a treno, saranno finanziati per 57 milioni, diversi interventi di adeguamento della rete ferroviaria Sibari-Rosarno, sempre nell'ottica dell'alta capacità.

Anche la viabilità stradale è stata oggetto di attenzione: con un finanziamento di 11 milioni, sono state inserite le opere di adeguamento del raccordo tra il porto di Gioia Tauro e lo svincolo autostradale di Rosarno e altri 6 milioni saranno investiti per migliorare la stabilità viaria del raccordo autostradale di Rosarno.

Infine 16,5 milioni di euro serviranno per finanziare i lavori già consegnati della banchina portuale di ponente.

La struttura tecnica di Missione del Mims ha assicurato anche il finanziamento di 50 milioni del progetto di approfondimento uniforme dei fondali portuali pari a 18 metri.

■ ■ **Il suo è stato, forse, il periodo di commissariamento più lungo e ora si appresta ad essere ufficialmente presidente. Cosa è cambiato da quando è arrivato a Gioia Tauro ad oggi?**

La durata del mio mandato commissariale non è certo dipesa da me, quanto ai cambiamenti intervenuti, devo dire che, se non proprio tutto, in questi anni è certamente cambiato moltissimo. Ci siamo messi alle spalle la crisi che attanagliava il porto dal 2018 e, pandemia permettendo, moltissime sono le realtà e le situazioni destinate a migliorare ancora. Adesso ci stiamo rivolgendo ai porti di Crotone e Corigliano che erano stati in qualche modo lasciati da parte perché ogni nostra energia era pressoché completamente assorbita dal far fronte alla pandemia.



AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO

www.portodigioiatauro.it

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

■ ■ **La ferrovia è il fiore all'occhiello del suo periodo, quanti treni possono partire ora dal porto?**

Con il ritorno della linea trans-oceanica di Msc, di cui parlavo prima, abbiamo avuto notizia della ripartenza anche dei servizi ferroviari che erano stati collaudati a Dicembre e che avevano dovuto subire una sosta forzata. Ora, dunque, le attività riprenderanno con treni, però da 550 metri poiché, come accennavo, abbiamo ancora qualche limitazione sulla linea. L'apparato ferroviario rappresenta – è vero - il nostro fiore all'occhiello, ma vorremmo che fosse completato con il raccordo ferroviario e con la linea ad alta capacità sulle dorsali tirrenica e ionica.

■ ■ **Qual è la situazione riguardo alla viabilità stradale?**

Poche settimane or sono abbiamo inaugurato la rete viaria portuale con il nuovo viadotto che scavalcherà la ferrovia, si tratta di un'opera ingegneristica spettacolare, anche sotto il profilo estetico, costata 11 milioni. Con questa realizzazione possiamo dirci a posto anche dal punto di vista della viabilità.

■ ■ **Possiamo, ormai, chiamarla presidente a pieno titolo?**

Credo di sì, del resto il ministro conosce bene le condizioni di continua emergenza in cui viviamo, per cui sa bene quanto sia urgente allinearci ad altri porti per poter recuperare cinque anni di ritardo sulle altre Autorità di Sistema portuale.

■ ■ **Bene, presidente, mi pare che ci siamo detti tutto...**

Beh.... tutto.... prima di lasciarci mi conceda un attimo soltanto per tributare un ricordo affettuoso e riconoscente all'ammiraglio Raimondo Pollastrini, dalla cui saggezza e competenza ho imparato moltissimo e a cui credo di dovere, almeno in buona parte, ciò che sono oggi e che, a Dio piacendo, potrò essere domani.

GIOIA TAURO VERSO ADSP MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO



Il segretario generale dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Pietro Preziosi, ha accolto con soddisfazione la notizia della trasformazione dell'Ente in Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio e, in modo particolare, la scelta di nominare alla presidenza il commissario di lungo corso, Andrea Agostinelli.



Pochi giorni fa il ministro Giovannini ha designato Andrea Agostinelli come futuro presidente di quella che si appresta ad essere l'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio. Come ha accolto la notizia?

Sono stato il primo ad essere informato proprio dal commissario che, oltre ad essere un collega (siamo entrambi ammiragli delle Capitanerie di porto) è stato un mio compagno di corso e mi ha riservato il privilegio di informarmi immediatamente della chiamata con cui il ministro gli aveva annunciato la designazione

Ho provato ed ho espresso ad Andrea una sincera ed incondizionata soddisfazione. Quello che ha raggiunto è il meritato frutto di quanto si è speso in questi anni con una volontà, una lena e, sopra tutto, con dei risultati che sono al di fuori di ogni discussione. Posso affermare, in tutta coscienza, che Andrea non si è davvero risparmiato di fronte alle situazioni più critiche e difficili, venendo sempre a capo di ogni proble-

ma nel migliore dei modi possibile. Dobbiamo ricordare che Gioia Tauro era uno scalo che lamentava una consistente flessione di traffico con la conseguenza di centinaia di licenziamenti. Tutto ciò oggi è soltanto un brutto ricordo grazie anche alla collaborazione di molte persone di buona volontà e al coraggio imprenditoriale del terminalista che ha scelto di credere ancora in questo porto e di operarvi decisivi investimenti, forse anche perché abbiamo fatto in modo che non si sentisse solo e gli abbiamo dato incoraggiamenti decisivi.

La notizia della nomina di Agostinelli alla presidenza era attesa da tempo ed era ora che arrivasse.

■ ■ **Diventando Autorità di Sistema portuale, cosa cambia nel sistema operativo?**

Prima di tutto godiamoci la soddisfazione di essere finalmente usciti dal limbo di questi ultimi anni, poi dovremo abituarci anche alla nuova denominazione, ma ciò che, forse, per me è veramente più importante è che nel panorama portuale della Calabria farà il suo ingresso a pieno titolo anche il secondo scalo della regione, quello di Vibo Valentia, una realtà molto importante che ci consentirà di lavorare per costruire un'organizzazione sistemica fra i nostri cinque porti, con una particolare attenzione a quelli ionici di Crotona e Corigliano.

Siamo già impegnati da parecchi mesi per agevolare la crescita delle loro potenzialità, ci apprestiamo a proporre varianti ai piani regolatori portuali e adeguamenti tecnico-funzionali affinché anche a quei porti vengano offerte opportunità di sviluppo in termini turistico-crocieristico. Per quanto riguarda Crotona saranno operati investimenti anche per promuovere l'apertura del porto alla città.

Queste e molte altre sono le iniziative che potremo prendere con il nuovo corso che un'Autorità di Sistema porta inevitabilmente con sé.



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

■ ■ Come si inserisce Gioia Tauro nel contesto generale della Regione? Quali sono i rapporti con l'ente regionale?

I rapporti sono ultra collaudati, eccellenti ed improntati ad una amichevole condivisione, tanto che Antonino Spirlì è convenuto, pressoché immediatamente sul nome di Agostinelli.

Abbiamo rapporti continui e stretti con l'assessorato alle infrastrutture e c'è consultazione quasi quotidiana con i suoi uffici tecnici riguardo ai lavori da eseguire nell'immediato e nel prossimo futuro. Perseguiamo l'interesse comune di meritare l'accesso a fondi destinati al potenziamento dei porti in modo da farli crescere in maniera consistente, specialmente considerando che l'AdSp è, ad oggi, l'azienda senz'altro più importante e produttiva della regione.

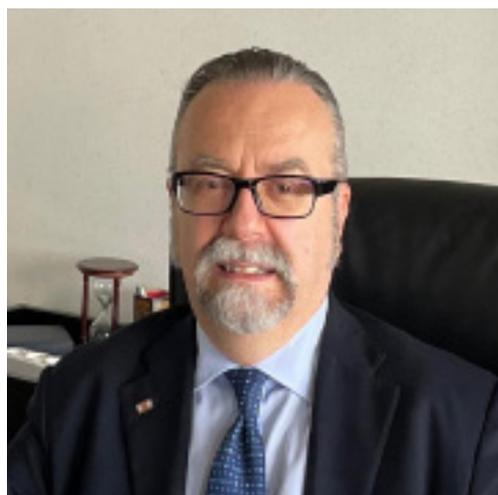
■ ■ Molto è stato fatto in questi ultimi cinque anni: due parole sui bilanci.

Come detto in precedenza, il porto ha ricevuto un forte impulso e un conseguente incremento. Per quanto riguarda i bilanci siamo impegnati nella redazione del consuntivo 2020, che verrà poi proposto al comitato portuale.

Posso anticipare che potremo presentare un discreto avanzo di gestione ma non sarà un tesoretto da mettere sotto il mattone, abbiamo già programmato di impiegare le risorse in opere di infrastrutturazione a cominciare, probabilmente, dal bacino galleggiante a cui stiamo già lavorando.

Ci attende un grande compito e un grande impegno, ci siamo dati un programma ben definito e, non appena sarà formalizzato il decreto di nomina, inizieremo a gettare le fondamenta per la nuova AdSp.

MCT: UNA STRUTTURA ALL'AVANGUARDIA



Antonio Davide Testi, amministratore delegato di Medcenter Container Terminal S.p.A. (Mct) di Gioia Tauro. Parliamo di una struttura di vera avanguardia in campo europeo che, negli ultimi anni, ha potenziato il terminal con infrastrutture di ultima generazione fra cui merita segnalare un certo numero di gru di banchina capaci di lavorare sulle portacontainer da 24 mila teu.

Quale è la nave più grande che ha ormeggiato sulle vostre banchine fino ad oggi?

Su oltre 1500 navi che mediamente scalano ogni anno a Gioia Tauro, un buon 60% è costituito da grandi navi oceaniche e, quando dico grandi, intendo veramente grandi, ovvero navi fino a 400 metri di lunghezza e 62 di larghezza.

Si tratta delle più imponenti unità mercantili che oggi incrociano sui mari del mondo, navi con un pescaggio di 16 metri e mezzo in grado di caricare fino a quasi 24.000 teu.

Il porto di Gioia Tauro grazie alle profondità e alle dimensioni particolarmente ampie del canale e agli equipaggiamenti di cui è dotato, è il solo in Italia e uno dei pochissimi nel mediterraneo in grado di poter accogliere e servire con efficienza e rapidità questa tipologia di navi.

■ ■ **E la più piccola che sia mai arrivata?**

Le unità più piccole sono normalmente quelle addette ai servizi feeder, sono navi che, in genere si aggirano intorno ai 180 metri e mezzo di lunghezza e che trasportano po-

che migliaia di contenitori. La famiglia delle navi feeder, tuttavia, va generalmente dai 180 ai 300 metri di lunghezza.

■ ■ **Come avete superato la pandemia? Che cosa promette il futuro?**

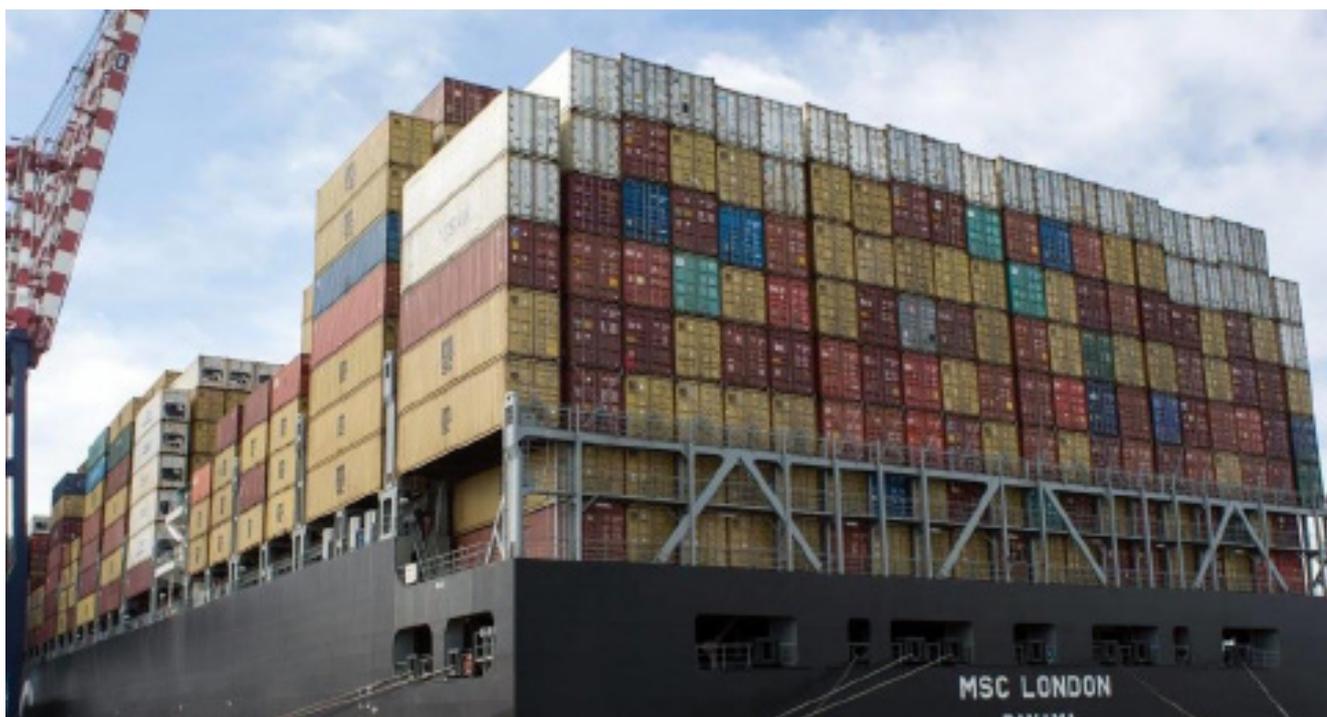
Durante il 2020 il porto di Gioia Tauro ha registrato più del 26% di incremento dei volumi di traffico, abbiamo movimentato circa 3 milioni e 200 mila teu e, per fortuna, non abbiamo risentito della crisi pandemica. Il porto, inteso ovviamente come Medcenter Container Terminal, non ha fatto registrare un solo minuto di cassa integrazione. Anzi

ha distribuito aiuti economici ai lavoratori per metterli nelle condizioni di poter meglio affrontare la tutt'altro che facile situazione. Insomma, possiamo dire di aver registrato ottime performances sotto ogni profilo e, quanto al futuro, non abbiamo ragione di dubitare che sarà in linea con tali confortevoli premesse.

■ ■ **I tempi per lo sbarco/imbarco dei contenitori sono determinanti. Quali sono le vostre cifre in proposito?**

Non esiste né può, ovviamente, esistere un numero di container prefissato per sbarco e imbarco, sono numeri che dipendono dal carico e da una serie di altre componenti. Per questo motivo possiamo parlare di navi

servite in 6 ore, altre in 12 mentre altre possono richiedere anche fino a 36 ore. Tutto, insomma, rimane in relazione alla quantità del carico, al rapporto tra sbarchi e imbarchi, al numero delle gru disponibili etc.





**+ 1.000
aziende**

- spazi inutilizzati



Consorzio ZAI ha visto un'occasione di sviluppo ulteriore per le aree industriali già esistenti che ha portato ad una crescita lavorativa per tutto il territorio veronese.

www.quadranteeuropa.it

■ ■ Con i traffici attuali, il vostro terminal può contare su tutto ciò di cui ha bisogno? Ci sono investimenti in programma?

Il nostro azionista, è sempre molto lungimirante e sta portando avanti un importante piano di investimenti su Gioia Tauro. Ad oggi sulla nostra banchina, lunga 3 chilometri e 391 metri, con quasi 1,6 milioni di metri quadri di piazzali in concessione, operano 19 gru su binario, 3 gru mobili, più di 300 mezzi gommati tra i quali 130 straddle carriers

e stiamo acquistando altre 3 grandi gru di banchina alte 54 metri sotto spreader. Anche negli anni a venire ne acquisteremo altre per dotare la banchina del giusto numero di gru. Con riferimento ai mezzi gommati, in particolare gli straddle carriers, l'azienda ha previsto un sostanzioso rinnovamento e rafforzamento del parco che è già in corso.

■ ■ Al vostro terminal arriva anche la ferrovia?

Abbiamo un gateway ferroviario che consta di tre aste ferroviarie della lunghezza di 800 metri che quindi potranno ospitare i treni di lunghezza europea da 750 metri. Il servizio sta entrando in funzione, anche se non è gestito direttamente da noi, che siamo terminalisti, ma da società del gruppo MSC, di cui facciamo parte.

Si tratta naturalmente di un prodotto nuovo che sta per essere lanciato sul mercato, quindi siamo in attesa degli sviluppi che saranno senz'altro positivi.



AUTOMAR: PRESENTE SULLE BANCHINE DELLO SCALO CALABRO



Giuliana Brucato, direttrice generale di Automar spa, società che opera nel porto di Gioia Tauro per lo stoccaggio e la movimentazione di veicoli nuovi, partecipata al 40% dal Gruppo Grimaldi, suo cliente di primissimo piano.

■ ■ Da quanto tempo Automar è presente sulle banchine dello scalo calabro?

Dal Giugno del 2016, da quando, cioè, siamo entrati nella compagine societaria del terminal. Nel Dicembre 2019 siamo divenuti titolari del 100% delle quote e in piena pandemia, nel Luglio dello scorso anno, abbiamo completato l'iter con una fusione per incorporazione. La nostra presenza, dunque, data ormai da diversi anni e, proprio dal Luglio del 2020, siamo i gestori "in prima battuta" del terminal di Gioia Tauro.



■ ■ La vostra società si occupa di stoccaggio e movimentazione di mezzi?

Esattamente, si tratta di veicoli nuovi provenienti dallo stabilimento Fca di Melfi, destinati quasi interamente al mercato americano. Le vetture giungono direttamente dalla fabbrica per ferrovia, vengono scaricate nel terminal e da lì vengono imbarcate alla volta dei mercati di destinazione.



■ ■ Avete un raccordo ferroviario collegato con il terminal?

Sì, i binari arrivano direttamente nel piazzale e abbiamo in programma lavori per l'ammodernamento dell'impianto terminalistico che sarà posto in grado di poter ospitare anche treni di maggiore capacità e dimensione. Per noi essere collegati senza intermediazioni attraverso la rete ferroviaria e le bisarche costituisce un aspetto assolutamente fondamentale. Uno dei motivi che ci hanno spinto a scegliere Gioia Tauro è stato sicuramente la possibilità di "sfruttare" la sua eminente vocazione di transhipment, ma non per questo abbiamo tralasciato la possibilità di intrecciare e mantenere adeguati collegamenti anche con il resto del mercato nazionale e con i diversi centri di produzione delle auto esistenti in Italia. Per far ciò, oltre al servizio ferroviario, abbiamo potenziato anche quello svolto con le bisarche, dandosi che Automar spa, non soltanto gestisce attrezzati retroporti funzionali agli scali

più importanti del centro-Sud Italia, compreso quello di Gioia Tauro, ma dispone anche di una flotta di 150 bisarche per vetture e pianali, che possono sommarsi ed integrarsi con la flessibilità delle ferrovie per trasferire nel minor tempo e con la migliore convenienza possibile la produzione automobilistica italiana verso le banchine di imbarco per gli Usa e il resto del mondo e, ovviamente, verso i mercati di destinazione italiani ed europei.

■ ■ **Il gruppo Grimaldi è il vostro più stretto collaboratore, funziona tutto bene?**

A Gioia Tauro il Gruppo Grimaldi, con il suo 40%, è senz'altro il nostro azionista di riferimento, i nostri interessi sono perciò strettamente convergenti e la collaborazione è ben oliata ed ultra collaudata, con tutto ciò i nostri servizi restano sempre aperti anche ad altri armatori e ad altre tipologie di operatori del trasporto delle merci via mare, con un occhio particolare rivolto al settore dell'automotive.

■ ■ **Qual è la capacità di stoccaggio del terminal?**

Disponiamo di superfici adeguate allo stoccaggio di almeno 18 mila auto, una quantità che, comunque, ci è capitato di superare senza registrare particolari disagi, in più abbiamo a disposizione anche un deposito doganale abbastanza capiente, officine attrezzate e reparti carrozzeria perfettamente in grado di allestire e predisporre le vetture prima della partenza verso l'estero o della distribuzione sul mercato interno.

In pratica ci troviamo nelle condizioni ideali e materiali per poter offrire un servizio veramente a tutto tondo nei confronti del settore automobilistico, oggi, fra l'altro, oggetto di riflessione e metamorfosi

concettualmente quasi radicali. Tale situazione è dovuta, non tanto all'emergenza che deriva dalla pandemia, quanto alla sempre più estesa sensibilità nei confronti dell'idea di un trasporto sostenibile che finisce per concretarsi in una certa diffusione dei veicoli a trazione elettrica e, magari, anche autopilotati. Per quanto ci riguarda, non stiamo certo con le mani in mano e, anche verso queste nuove prospettive, cerchiamo in ogni modo di non trovarci spiazzati e per riuscire sempre ad assicurare alla nostra clientela attuale e potenziale le soluzioni migliori, più convenienti e più avanzate.

SINDACO DI GIOIA TAURO: IL PORTO APPARTIENE A UN MONDO AUTONOMO

Aldo Alessio sindaco di Gioia Tauro non può vivere il binomio città-porto come avviene in altri scali italiani, addirittura nel mondo perché, come dichiara nella nostra intervista, lo scalo con la sua forma di gestione separata dalla città, appartiene ad un mondo autonomo



Cosa significa per la città di Gioia Tauro la presenza del porto?

La presenza del porto avrebbe potuto e dovuto significare e rappresentare un importante strumento e veicolo di sviluppo sociale ed economico della città e del suo territorio così come avviene in tutti i porti del mondo, ma di fatto il porto, con la sua forma di gestione separata dalla città, appartiene a un mondo autonomo, distaccato e completamente diverso che non ha nulla a che fare con la città. Tra l'altro l'Ente Comune è stato espropriato dalla sua titolarità di gestione e di rappresentanza del territorio sin dal 1975

e cioè da quando sono stati espropriati i terreni finalizzati sia per la costruzione del porto che per la realizzazione del V Centro siderurgico. A tal fine, la politica del tempo, si è inventata l'Asi (Area sviluppo industriale) con sede a Reggio Calabria, esautorando così il Comune del suo ruolo di protagonista attivo, partecipe e determinante sulle scelte e sulle decisioni importanti che riguardavano lo sviluppo delle aree portuali ed industriali.



SAIMARE S.p.A.

servizi ausiliari
internazionali
marittimi

dal **1924**



www.saimare.com



■ ■ Quanto pesa il porto nell'economia cittadina?

Poco o nulla, comunque è irrisoria anche nelle attività di fornitura di beni e servizi nonostante Gioia Tauro abbia delle grandi potenzialità.

■ ■ E quanto incide dal punto di vista occupazionale?

In una misura alquanto contenuta per la presenza minimale di alcune centinaia di lavoratori gioiesi che vi lavorano nell'ambito delle attività portuali.

■ ■ Ci sarebbe bisogno di maggiori collegamenti tra porto e interno per garantire maggior movimento verso il resto d'Italia?

Sicuramente sì. Il porto, nel cuore del Mediterraneo, ha tutte le potenzialità per poter diventare uno scalo di quarta generazione attraverso un processo forte di digitalizzazione che sfoci in un "Port Community System", ma non è ancora adeguatamente collegato né al suo territorio e neppure al resto d'Italia e né tantomeno all'Europa attraverso un moderno ed innovativo sistema viario e ferroviario che guarda al futuro della logistica dei trasporti e delle merci. Il Governo Nazionale assieme alla Regione e al territorio dovrebbero, in sinergia tra di loro, avere una visione delle portualità nazionale tale da uscire fuori da vecchi schemi campanilistici in grado di dare un ampio respiro e un forte impulso al porto in funzione polifunzionale per farlo diventare un traino importante per l'intera economia italiana. Serve un piano d'intervento economico per allargare le gallerie ferroviarie da Paola a Sapri al fine di consentire il passaggio dei container denominati "high cube" e per realizzare l'alta velocità ferroviaria (a 300 Km/h) sulla Salerno/Reggio Calabria che possa permettere la mobilità tra Reggio Calabria e Roma in tre ore.

■ ■ I traffici del porto inseriscono la città in un contesto europeo?

Al momento no perché manca ancora una politica nazionale che sia in grado di guardare al futuro del porto collegandolo all'Europa tramite un sistema intermodale innovativo, efficiente ed economico in grado di ridurre le distanze tra il Sud d'Italia e il Nord Europa.



Sticco sped s.r.l.

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI
ASSISTENZA E CONSULENZA DOGANALE

LIKE US ON



CONNECT WITH US ON



www.sticcosped.com

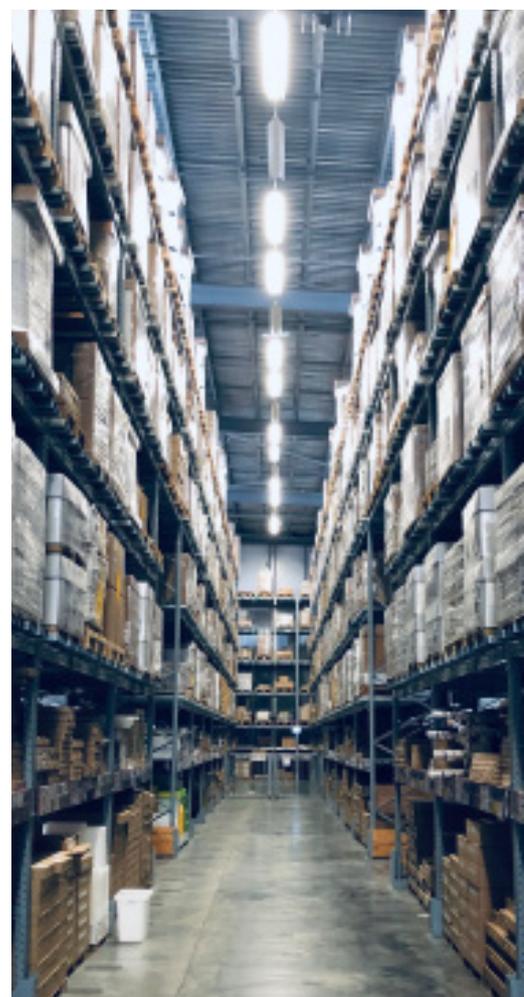
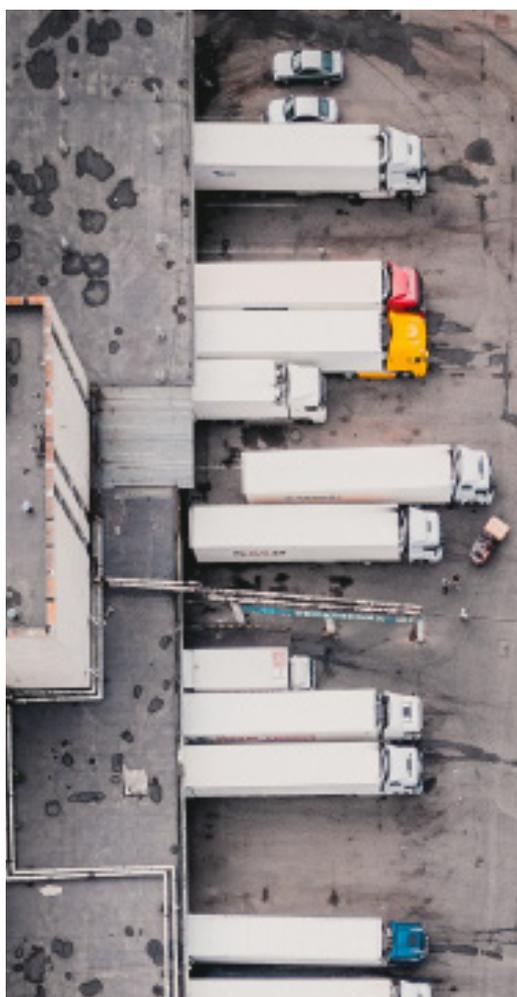
FROM THREE GENERATIONS
YOUR WORLD IN OUR HANDS

ocean transportation
land transportation
air transportation

VAT TAX deposit
customs warehouses
customs brokers



phone: 0039 081 5109403
email: info@sticcosped.com



UN PORTO, DUE COMUNI



Andrea Tripodi, è il sindaco di San Ferdinando, il comune che, insieme a quello di Gioia Tauro, ospita nel suo territorio il porto. Qualche mese fa, riconoscendo la qualità del lavoro svolto in questi anni dal commissario Agostinelli, Tripodi e la sua giunta hanno deliberato di conferirgli la cittadinanza onoraria.



■ ■ Le aree e le strutture portuali insistono anche sul vostro comune, è giusto, sindaco Tripodi?

Sì...infatti la denominazione più appropriata dovrebbe essere porto di Gioia Tauro-San Ferdinando perché una gran parte del corpo portuale ricade proprio sotto la nostra giurisdizione comunale.

■ ■ Ci può indicare un aspetto positivo e, se esiste, uno negativo derivanti dal fatto di avere un porto così importante nel proprio comune?

Nei confronti del porto ci siamo posti sempre con grande interesse, attenzione e speranza, poiché queste terre sono caratterizzate da una cultura e una tradizione eminentemente agricole, per

cui quando il fenomeno porto ha preso corpo e forma con il realizzarsi delle grandi strutture che oggi vediamo, il sentimento era, naturalmente, di attesa e, sopra tutto, c'era la speranza di vedere, una buona volta, la concreta possibilità di porre una cesura definitiva con un passato... millenario di depressione e di sottosviluppo.

C'era, dunque, attesa anche per quel che riguardava il lavoro, la prospettiva anche di un clima diverso e di un percorso nuovo per le generazioni, si sarebbe finalmente potuto interrompere quell'immobilismo fondato sull'agricoltura e determinato da ritmi e condizioni disagiate e, talvolta, addirittura vessatorie schiudendo nuove speranze.

In questo modo è stata accolta la nascita del porto, ma così come era stato realizzato si portava dietro un peccato originario per il fatto di essere nato da una cultura dell'industrializzazione che vedeva il Sud e il Mezzogiorno soltanto come dimensione territoriale su cui innestare obiettivi non sempre conciliabili e compatibili con il territorio.

Si trattava di aggiungere nuove realtà industriali in un Sud agricolo, senza pensare all'evoluzione qualitativa dei meccanismi di sviluppo.

Infatti nel momento in cui si è costruito il porto si sarebbe dovuta realizzare anche una pianificazione diversa del territorio, di quella piana che, prima di essere intestata a Gioia Tauro, portava il nome di Rosarno; si sarebbe dovuta predisporre una programmazione coerente anche con i meccanismi di uno sviluppo fondato anche sulle risorse del territorio.

Questo non è stato fatto, non si è, cioè provve-

duto a trasformare questa area in un sistema territoriale integrato capace di accogliere altre e diverse potenzialità di sviluppo.

Mancava, e manca tutt'ora, un'armatura urbana funzionale ad un territorio che si trova a contenere un organismo delle dimensioni e della dinamicità di un porto internazionale. Anche la scelta industriale del transhipment non ha dato il via a sinergie importanti con il territorio, ma, in molti casi, è venuta a crearsi invece una forbice tra area portuale e territorio retrostante.

Il transhipment occupa, invero, un numero limitato di persone con basso profilo professionale e ciò non ha contribuito in modo sostanziale a determinare una crescita del capitale culturale, professionale e sociale.

Queste sono le manchevolezze, non solo del porto ma di una intera classe politica, sia regionale che nazionale, che non ha saputo animare adeguatamente questo nuovo teatro come fattore di effettivo sviluppo.

Questa situazione, fino a cinque anni fa, si è dibattuta in uno stato di crisi preoccupante, poi si è affacciato sulla scena il commissario Agostinelli che, lavorando con professionalità e competenza, veramente senza risparmiarsi, è riuscito in poco tempo a liberare il porto dalle sue crisi endemicamente cicliche e ha saputo disinnescare una bomba sociale che avrebbe portato al licenziamento di 377 lavoratori portuali con conseguenze davvero imprevedibili.

Oggi il porto ha incrementato i dati di traffico, ma l'area circostante non è adeguata a far fronte alla nuova mole di lavoro. Bisogna ricostruire un ...mosaico per evitare il ritorno ad una crisi che sarebbe veramente difficile superare.



■ ■ Quindi, in cinque anni, la piana ex Rosarno ha davvero mutato radicalmente volto?

E' proprio così. Si è creata una situazione adrenalica di fermenti, anche di entusiasmi e di attività in tutto nuove. Lo scalo, da una situazione difficile segnata dall'incapacità di affrontare la sfida con l'agguerrita concorrenza degli altri scali nazionali ed europei, ha trovato nuova linfa e nuovo vigore. Un porto è un qualcosa di vivo e dinamico, non è un organismo statico, ha bisogno di interventi, di specializzazione e di complementarietà per muoversi a livelli tali da potersi confrontare con gli scenari internazionali e raccogliere le nuove sfide lanciate dai mercati.

Occorre, perciò, superare la fase di un commissariamento durato ormai oltre misura e fare in modo che Gioia Tauro sia finalmente guidata stabilmente, non da un burocrate, ma da un vero manager che sia dotato di una visione proiettata verso il futuro, che riesca, insomma, a fare dello scalo marittimo un autentico volano di sviluppo, oltre che per l'intera piana, anche per la stessa Calabria e per tutto il Mezzogiorno. E mi pare proprio che Agostinelli possa validamente essere tutto questo.

■ ■ Possiamo, dunque, concludere che i rapporti tra Comune e Autorità portuale sono buoni.

Sono eccellenti e il conferimento della cittadinanza onoraria all'ormai ex commissario Agostinelli lo conferma.

Nella motivazione tutta la nostra fiducia e la nostra stima sono sintetizzate con una metafora letteraria mutuata dai Malavoglia: "A una in-tristita provvidenza ha restituito le vele e indicato la rotta perché nella casa del Nespolo tornasse l'abbondanza e il sorriso".

Questa rappresenta, a nostro avviso, la condizione in cui Agostinelli aveva trovato Gioia Tauro al suo arrivo e il modo in cui l'ha trasformata.

CALABRIA: ZES POLICENTRICA



Rosanna Nisticò è il Commissario straordinario governativo della Zona economica speciale della Calabria.

Nata nel 2018, un anno dopo l'istituzione con Decreto legge, finora la Zes Calabria ha accolto circa 1200 imprese già operative che, per una regione a vocazione non specificamente industriale, rappresentano un buon patrimonio produttivo.

Rosanna Nisticò ha assunto nel Novembre del 2020 l'incarico che le era stato affidato dall'allora ministro per il Sud e la coesione territoriale Giuseppe Provenzano, nel ruolo di coordinamento, come previsto dalla normativa attuale.

Quali sono le aree che ricadono nella Zes Calabria?

Quella calabrese è stata disegnata come una Zes policentrica, una precisa scelta politica con l'intento di pervenire, attraverso un collegamento tra aree a vocazione produttiva e infrastrutture logistiche e di trasporto, alla massima diffusione delle attività produttive nell'intero territorio regionale e anche per un maggiore collegamento e sviluppo con i mercati esteri.

Di conseguenza è molto estesa e comprende complessivamente 14 aree che si possono classificare in 3 grandi categorie: aeroporti, porti e retroporti, che sono, in realtà, agglomerati industriali.

Nei porti ricade anche quello di Gioia Tauro, di dimensioni maggiori per estensione, attività e movimentazione di container, poi quelli di Corigliano, Crotone, Villa San Giovanni e Vibo Valentia.

Le aree industriali retroportuali comprendono il macro nodo di Gioia Tauro che include anche Rosarno e San Ferdinando.

■ ■ **Dal suo insediamento come commissario ha indicato alcune linee guida che intende portare avanti. Quali sono?**

Attualmente il mio ruolo è essenzialmente di coordinamento e impulso e in questo mio compito ho cercato dapprima di creare una rete di collaborazione e cooperazione tra i soggetti istituzionali e le forze produttive imprenditoriali all'interno della regione. L'obiettivo è quello di giungere a una situazione di efficienza che veda l'abbattimento dei costi di transazione nelle relazioni tra questi soggetti e dunque una facilitazione nell'implementare le strategie di sviluppo.

Fin da subito ho pensato, anche su indicazione del mandato conferitomi, che fosse importante e coerente con una visione di insieme territoriale, che realizzi questo processo di coesione dell'area nel significato più ampio che ha il termine.

Per fare questo ho immediatamente instaurato rapporti di collaborazione molto stretti e proficui con alcuni settori che sono stati appositamente creati per la gestione della Zes fin dalla

sua istituzione e in particolare con il settore di coordinamento interno della amministrazione regionale.

Ho incontrato i sindaci, le associazioni industriali in particolare Unindustria Calabria che è l'associazione della Confindustria regionale. Proprio insieme ai vertici di Confindustria abbiamo organizzato una esplorazione sul territorio nelle diverse aree e abbiamo incontrato imprenditori, ascoltato le loro principali problematiche in modo da poter poi anche intervenire dove possibile per semplificare l'attività d'impresa.

Allo stesso modo ho avuto rapporti di grande collaborazione con l'Autorità portuale di Gioia Tauro e AdSp dello Stretto oltre, naturalmente, con la Regione Calabria, per arrivare ad una più precisa caratterizzazione delle aree rispetto a quello che è il documento di riferimento del piano di sviluppo strategico della Zes.

Abbiamo tracciato una mappatura con le carat-



terizzazioni esistenti così da creare e definire un'offerta per potenziali investitori.

Inoltre c'è stata la possibilità di svolgere una ricognizione sulle attività produttive esistenti già nelle aree Zes e siamo arrivati a una geo-localizzazione, ora stiamo procedendo ad elaborare nel dettaglio queste imprese per codici Ateco, forma giuridica, numero di addetti, capacità di esportazione etc.

Stiamo procedendo anche a realizzare semplificazioni amministrative dando alle imprese che vogliono insediarsi la possibilità di ottenere tutte le autorizzazioni attraverso un unico accesso su una piattaforma informatica.

■ ■ **Nella Zes sono in vigore normative particolari tra cui quella di semplificazione. Per quello che ha potuto vedere è una delle più apprezzate?**

Sì, è vero, gli imprenditori valutano molto positivamente la riduzione della burocrazia necessaria per l'insediamento produttivo e anche la certezza dei tempi perché, ovviamente, fa molta differenza sapere che l'impresa può operare in maniera efficiente senza inutili indugi in una data situazione di mercato piuttosto che tra sei mesi o un anno poiché il valore economico dell'investimento può cambiare significativamente con l'andamento dei mercati.

■ ■ **Ha già potuto vedere reali ricadute economiche sul territorio o ci vuole del tempo?**

Questa è una domanda importante e complicata: importante perché questo strumento di politica economica si valuta in relazione alla capacità che ha di attrarre imprese, o di far crescere imprese esistenti o, effettivamente, di dotare il territorio di infrastrutture consistenti che consentano di essere attrattive.

Finora la normativa ha continuato a prevedere che le autorizzazioni per l'insediamento fossero fatte sostanzialmente a enti gestori delle aree, transitando poco dal Comitato di indirizzo della Zes.

Adesso, attraverso una procedura su una piattaforma informatica dedicata stiamo cercando di capire come far arrivare le informazioni che, per il momento, sono disperse tra vari soggetti

gestori, al Comitato e al commissario.

Dal 2018, quando è stata istituita la Zes, ci sono stati molti insediamenti, circa 1200, per lo più piccole o medie imprese, anche se sono abbastanza significative per il territorio.

Sui risultati concreti che adesso si realizzeranno va sicuramente citato il fatto che il nuovo governo ha stanziato circa 600 milioni per le Zes italiane, bisognerà attendere per capire quanto sarà canalizzato verso quella calabrese, ma certamente sarà un inizio, un investimento in opere di infrastrutturazione primaria e di collegamento viario e ferroviario che possano alimentare un circuito di ripresa economica immediato e poi creare condizioni di attrattività.



GRIMALDI LINES



La PRIMA COMPAGNIA Ro-Ro GREEN nel MEDITERRANEO



125

Autostrade del Mare e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:

+39 081 496 777 • cargo@grimaldi.napoli.it • <http://cargo.grimaldi-lines.com>

I TRAGUARDI DELLO SCALO CALABRESE



Il vice ministro alle Infrastrutture e alla Mobilità Sostenibili, Alessandro Morelli, ha fatto visita all'Autorità portuale di Gioia Tauro. Accolto dal commissario straordinario dell'Ente (ormai presidente designato), Andrea Agostinelli, il vice ministro ha potuto toccare con mano i traguardi che lo scalo calabrese ha raggiunto e i suoi prossimi obiettivi, programmati per consolidare la leadership nazionale nel settore del transhipment e per sviluppare la logistica e l'intermodalità.

Per presentare l'infrastruttura portuale, Andrea Agostinelli ha tenuto una riunione operativa alla quale hanno partecipato, tra gli altri, il presidente della Regione Calabria, Antonino Spirlì, l'assessore regionale alle Infrastrutture, Domenica Catalfamo, i Terminalisti e i rappresentanti delle Forze dell'Ordine.

Agostinelli ha illustrato i dati del traffico, si è soffermato sull'intermodalità avviata con la recente inaugurazione del gateway ferroviario e ha illustrato la nuova viabilità portuale, realizzata con un investimento di 11 milioni di euro. Nell'ambito delle politiche a sostegno della Zona Economica Speciale, l'Ente ha presentato due progetti per le aree retro-portuali – per un ammontare di 13 milioni - approvati dal ministero per la Coesione e inseriti nel Prnn.

Per offrire allo scalo una maggiore crescita, ha continuato Agostinelli grazie alla diversificazione dei servizi offerti, con un investimento di 90 mln di euro, lo scalo di Gioia Tauro sarà dotato di un bacino di carenaggio, destinato alle operazioni di manutenzione delle portacontainer medio-grandi.. Non ultimo, ma tra gli obiettivi

da festeggiare a breve, il passaggio della gestione a cura di Rfi del raccordo ferroviario, che collega lo scalo ferroviario di San Ferdinando a Rosarno.

A fine riunione, il vice ministro Alessandro Morelli, in conferenza stampa, ha detto: "Sono qui per segnalare la vicinanza del Governo a questa regione dove il dibattito sull'utilizzo dei fondi del recovery fund è acceso. Ho voluto visitare questa importantissima realtà del porto calabrese che è importante per l'Italia e la stessa Europa. Porterò – ha concluso - a Roma le iniziative da attuare per potenziare questo porto che oggi è il primo degli scali delle merci che arrivano dalla Cina e dall'India, ma che in futuro sarà strategico per i collegamenti e gli scambi commerciali verso l'Africa Mediterranea".



IL FUTURO DELLA GIOIA TAURO PORT AGENCY



Per condividere un comune percorso di sviluppo del porto di Gioia Tauro, il commissario straordinario dell'Autorità portuale, Andrea Agostinelli, ha riunito i membri del cluster marittimo al fine di alimentare una maggiore sinergia e condivisione delle principali esigenze di produttività dello scalo.

E' stata una riunione che ha visto, seduti allo stesso tavolo, i rappresentanti delle sigle sindacali (Cgil, Cisl, Uil, Ugl, Orsa e Sul), i due terminalisti (MedCenter Container Terminal e Automar Spa) e le quattro imprese portuali (ex art. 16).

Il commissario Agostinelli, accompagnato dal segretario generale, Pietro Preziosi, dall'amministratore unico della Gioia Tauro Port Agency, Cinzia Nava, dal responsabile del Settore Legale, Simona Scarcella, e dal dirigente dell'Area amministrativa, Pasquale Faraone, ha illustrato i punti di forza e di debolezza che, in questo preciso momento, caratterizzano l'operatività dello scalo.

Partendo dalle peculiari caratteristiche infrastrutturali del porto, quali la profondità dei fondali, la posizione baricentrica nel Mediterraneo e l'arrivo delle portacontainer ultra-large, Agostinelli ha rivolto l'attenzione al fattore umano, che è l'elemento cardine su cui puntare per programmare un'ulteriore crescita dei traffici del porto, che oggi è il primo scalo in Italia nel settore del transhipment.

Su invito di MedCenter Terminal Container, al centro della discussione è stata posta la produttività dello scalo e, di conseguenza, la relativa gestione della forza lavoro nei casi di "picco dei traffici", che richiedono il coinvolgimento di una maggiore manodopera, rispetto a quella in forza alla MCT.

Sulla base di queste considerazioni e, anche, alla luce del prossimo termine di scadenza (31 Dicembre 2021) della Gioia Tauro Port Agency, Agostinelli ha illustrato l'opportunità di procedere alla promozione e alla successiva costituzione dell'Agenzia prevista dall'art 17, comma 5, della L. 84/94 e s.m.i., al fine di garantire l'erogazione di prestazioni di manodopera portuale interinale.

Si tratta di una soluzione, specificamente disciplinata dalla legge in materia, che permette la trasformazione dell'attuale Gioia Tauro Port Agency in un nuovo soggetto, all'interno del quale potranno confluire sia gli iscritti del suo elenco che altri lavoratori, individuati con criteri di età e di formazione professionale.

Con lo sguardo alle sue caratteristiche istitutive, Agostinelli ha invitato i presenti ad analizzare alcuni elementi essenziali. Tra questi la necessaria presenza mista del capitale sociale pubblico/privato e la possibilità di assicurare agli iscritti l'erogazione, da parte dello Stato, dell'Indennità di mancato avviamento (Ima), come è attualmente in essere per la Gioia Tauro Port Agency.

La costituzione di un'Agenzia, come previsto dall' art. 17, comma 5, Legge 84/94, dovrà prima essere autorizzata dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e, successivamente, registrare, in risposta ad uno specifico avviso pubblico, l'adesione formale dei privati.

Dopo gli interventi di tutti i presenti, nel concludere la riunione, il commissario straordinario Andrea Agostinelli ha aggiunto: "L'obiettivo di questo nostro incontro, e dei prossimi che faremo, è quello di consentire ai lavoratori, oggi iscritti nell'elenco della Gioia Tauro Port Agency, di poter essere reinseriti nelle liste di un nuovo soggetto, come previsto dalla legge 84/94, e così di non uscire dal mercato del lavoro, e nel contempo di rispondere alle esigenze di produttività del nostro porto".

Combined advantage for logistics



Hupac Group – count on us.

- Shuttle Net Europe
- Maritime Logistics
- Intermodal Russia
- Landbridge China
- Company Shuttle
- Terminal Management

**Intermodal
for climate**

HUPAC
moving together

www.hupac.com



Humans behind logistics

Automar Logistics è un'azienda leader nei servizi di logistica integrata che opera in Italia dal 1974. Vanta un'esperienza unica ed un elevato know-how nella gestione logistica e del trasporto di veicoli. Gestisce aree di stoccaggio per oltre **1 milione di m²**, con una capacità stimata di stock pari a **55.000 veicoli**.

Si occupa di:

Trasporti, consegne personalizzate, stoccaggio veicoli, PDI, servizi di officina, assistenza ad autonoleggi e rent a car, servizi per flotte aziendali.

I terminal Automar si trovano a:

Gioia Tauro, Civitavecchia, Pontecagnano, Salerno, Termini Imerese.

Dal 2018 gli uffici di Automar sono alimentati al 100% da energia rinnovabile ed è bandito l'uso della plastica. Nel corso degli anni sono stati piantati migliaia di alberi per compensare le emissioni di Co2.

