



SEGUICI ANCHE SUI NOSTRI CANALI SOCIAL

# 2023

# messengeromarittimo



## GIOIA TAURO ALLO SPECCHIO

### MAGAZINE

No.004/2023



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

**DIRETTORE RESPONSABILE  
VEZIO BENETTI**

Edizioni commerciali e marittime srlu  
Livorno, Piazza Cavour 12  
Direzione, Amministrazione e Pubblicità  
telefono 0586 898083

redazione@messengeromarittimo.it  
abbonamenti@messengeromarittimo.it



# PSA ITALY

[www.psaitaly.com](http://www.psaitaly.com)



## PSA GENOVA PRA'

[www.psagp.it](http://www.psagp.it)



## PSA SECH

[www.psasech.it](http://www.psasech.it)



## PSA VENICE

[www.vecon.it](http://www.vecon.it)

# PREMESSA

di Giulia Sarti

Dal porto di Gioia Tauro passano ogni anno circa 3,5 milioni di TEUs.

Numeri che vengono seriamente messi a rischio dalla direttiva europea ETS che con la sua entrata in vigore, senza modifiche al testo attuale, penalizzerebbe gli scali mediterranei dell'Europa.

La possibilità di una brusca frenata in una corsa che ha visto Gioia Tauro crescere negli ultimi anni, facendosi spazio tra i primi porti di transhipment, è concreta.

Un autogol per il vecchio continente che rischia di far spostare il mercato sui porti africani che si affacciano sul Mediterraneo che in ogni caso resterebbe il bacino su cui si abbatterebbero le emissioni navali.

Dal porto calabrese si è alzato l'allarme di un futuro incerto proprio mentre lo sviluppo dei due terminal, quello di Automar e il Medcenter container terminal, è evidente per chi, come noi del Messaggero Marittimo ha avuto modo di visitarli a distanza di circa un anno e mezzo.

Nel primo la novità più evidente è l'asta ferroviaria che permette la partenza (e arrivo) di un maggior numero di veicoli in termini di volumi.

Nell'altro svettano, più alte e più performanti, nuove gru che si abbassano e si alzano come un'orchestra al ritmo dei container da caricare e scaricare dalle navi ormeggiate.

Un movimento continuo che dà il senso di quello che accade qui ogni giorno, nell'unico porto italiano attualmente in grado di accogliere i giganti del mare delle dimensioni più grandi.

Sono proprio le infrastrutture, unite ai profondi fondali e al lavoro sinergico tra istituzioni e terminalisti, che hanno permesso anche nel 2023 di segnare nelle cronache del porto diverse date destinate a diventare storiche per i loro numeri da primato.

Intanto dall'altro lato del canale la banchina è pronta ad accogliere il nuovo bacino di carenaggio che darà modo di ampliare ancora l'offerta del porto ai suoi terminalisti.

Attraverso le interviste ad alcuni dei protagonisti di questo scalo abbiamo voluto



mettere il porto di Gioia Tauro di fronte a uno specchio per capire quale sia oggi, dopo quasi 50 anni dalla sua "nascita" il riflesso che restituisce all'esterno, ma senza mai dimenticare anche gli altri porti del sistema. Buona "visione".

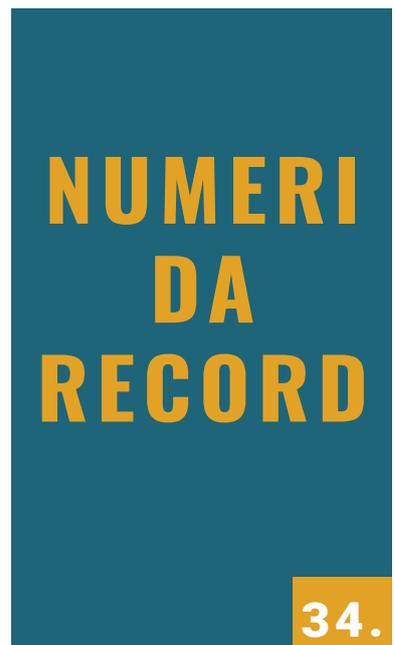


# SOMMARIO



**REDAZIONE**  
Vezio Benetti  
Andrea Puccini  
Giulia Sarti

**IMPAGINAZIONE E GRAFICA**  
Barbara Bargagna



# INTERVISTA — ANDREA AGOSTINELLI

PRESIDENTE DELL'ADSP DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO



ANDREA AGOSTINELLI

## SISTEMA ETS DA RISOLVERE, MA IL PORTO STA CRESCENDO

**PRESIDENTE, PARTIAMO DA UN TEMA DI GRANDE ATTUALITÀ: L'ENTRATA IN VIGORE DEL SISTEMA ETS. SAPPIAMO CHE, COME ADSP, AVETE PUBBLICATO UN DOCUMENTO DAL QUALE EMERGE QUANTO LA NUOVA NORMATIVA GRAVEREBBE SU GIOIA TAURO.**

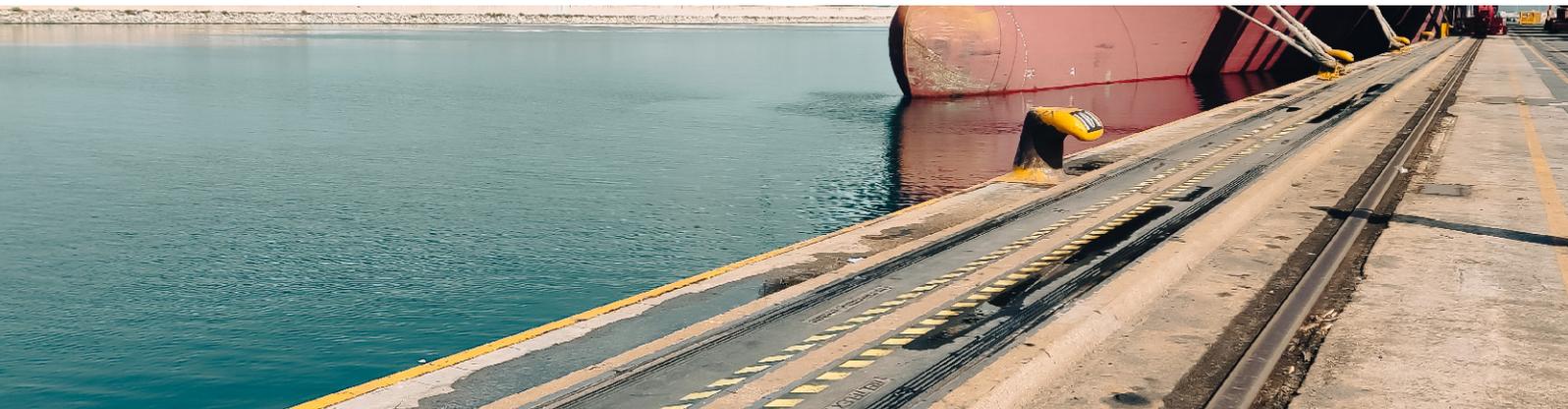
Sì, sicuramente. La direttiva ETS rischia di danneggiare gravemente il porto di Gioia Tauro e lo stesso vale per tutti i porti di transhipment europei, in Portogallo, Spagna, Grecia e Malta. Abbiamo proposto al Governo una soluzione e speriamo che alla direttiva ETS possa essere applicata una moratoria o, magari, una modifica parificando i porti europei a quelli nordafricani che in questo momento godono di una situazione di grande vantaggio.

## IN TERMINI ECONOMICI È POSSIBILE UNA STIMA DELLA PERDITA?

Certamente. In determinate condizioni un armatore che scala al porto di Gioia Tauro non troverà più la stessa convenienza a portare le sue navi nello scalo calabro. Uno studio fatto su una nave di medio tonnellaggio dimostra che la differenza fra scalare in un porto nordafricano e in uno europeo, fra cui Gioia Tauro, determinerà uno svantaggio che si aggira intorno ai 100 mila euro a viaggio.

## E VA ANCHE CONSIDERATO CHE, FRA L'ALTRO, LE EMISSIONI RIMARREBBERO COMUNQUE NEL MEDITERRANEO.

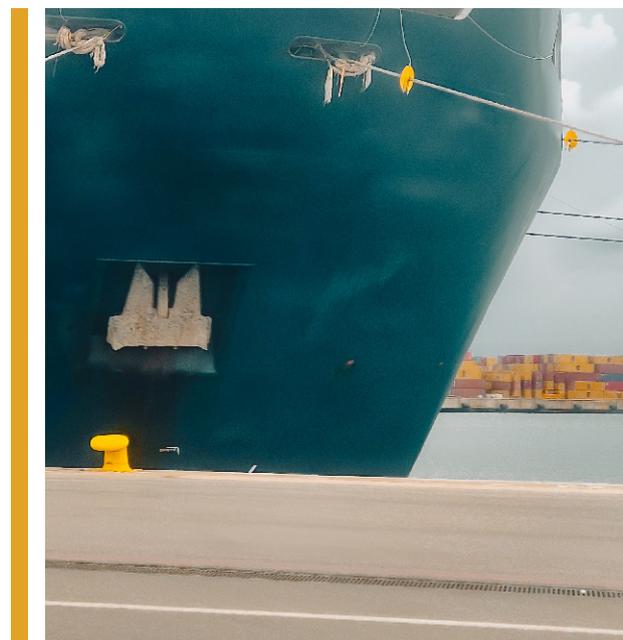
C'è anche questa grande contraddizione, E' una tassa contro l'inquinamento ma, tanto per fare un esempio, uno scalo a Tangeri continua a inquinare nello stesso bacino del Mediterraneo su cui insiste Gioia Tauro. Noi non siamo certamente sfavorevoli all'introduzione di questa tassa purché gravi su tutti i porti in modo uniforme.



## MA PERCHÉ, SECONDO LEI, SIAMO ARRIVATI ALL'ENTRATA IN VIGORE DELLA NORMATIVA PRIMA DI SENTIRE "ALZARE LA VOCE" DA DIVERSE PARTI?

Noi, da qualche mese, avevamo sottoposto alle associazioni di categoria italiane ed europee questa grave distorsione del mercato che verrebbe a crearsi con l'ingresso in vigore della direttiva che – va ricordato – è stata votata in tutte le sessioni e in tutte le adunanze europee.

Diciamo che sono abbastanza soddisfatto e fiducioso, poiché, dopo il grido d'allarme che si è levato, anche e soprattutto dalla nostra Autorità di Sistema portuale, c'è stata una "levata di scudi" unanime della politica, dell'associazionismo e di tutto il cluster marittimo per chiedere all'Europa una modifica.





**Sticco sped** s.r.l.™

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI  
ASSISTENZA E CONSULENZA DOGANALE

# FROM 3 GENERATIONS, YOUR WORLD IN OUR HANDS!



OCEAN  
TRANSPORTATION



AIR  
TRANSPORTATION



LAND  
TRANSPORTATION



CUSTOMS  
WAREHOUSES



CUSTOMS  
BROKERS



VAT TAX  
DEPOSIT



CONTACT US AT

Tel. 0039 0815109403 - Fax. 0039 0815109434

E-Mail: [info@sticcosped.com](mailto:info@sticcosped.com) - Web: [www.sticcosped.com](http://www.sticcosped.com)

UFFICI E MAGAZZINI

Interporto di Nola - Lotto D - Mod. 103 -106 - 80135 Nola (NA)

SEDE LEGALE

Via Vespucci 78- 80123 Napoli (Na)

**+3,5%**  
CONTENITORI

TUTTO QUESTO ACCADE  
PROPRIO IN UN MOMENTO IN CUI  
GIOIA TAURO STA CRESCENDO.

UN TRAGUARDO IMPORTANTE  
DELL'ENTE CHE LEI GUIDA È  
STATO QUELLO CHE RIGUARDA  
L'AGENZIA PER IL LAVORO  
PORTUALE. CE NE PUÒ DIRE DI  
PIÙ?

concreta entro il 31 Dicembre di istituire l'impresa ex articolo 17 comma 5. Stiamo lavorando a ritmo serrato affinché questa impresa sia costituita perché rappresenterà il bacino dei lavoratori che verranno impiegati nei cosiddetti picchi del lavoro del porto di Gioia Tauro.

**+85%**  
SETTORE AUTO

Assolutamente sì. Il porto con i terminalisti, sia quello dei contenitori che quello che si occupa dell'automotive (Mct e Automar ndr), sono in una fase espansiva piuttosto evidente. Nei primi otto mesi dell'anno abbiamo avuto un +3,5% per il settore contenitori e un +85% del settore auto.

È stata una grande conquista perché abbiamo radunato gli ex licenziati di una serie di imprese portuali fallite negli anni scorsi e inseriti in un'agenzia sotto il controllo dell'Autorità di Sistema portuale ed è stata corrisposta loro l'Ima, Indennità di mancato avviamento.

Ma la grande soddisfazione è che questi lavoratori hanno lavorato circa 6.300 giorni solo nel 2022 e c'è la possibilità

L'ALTRA QUESTIONE IN ORDINE DI  
TEMPO È QUELLA CHE RIGUARDA  
ALCUNE AREE E CORAP IL  
CONSORZIO REGIONALE PER  
LO SVILUPPO DELLE ATTIVITÀ  
PRODUTTIVE. UNA STORIA  
CHE VA AVANTI DA ANNI E CHE  
OGGI VI HA PORTATO COME  
ENTE PORTUALE A CHIEDERE LA  
RESTITUZIONE DI QUELLE AREE.

Questa vicenda si porta alle spalle un contenzioso che dura da vent'anni, un contenzioso giurisprudenziale fra l'altro non univoco. Noi abbiamo chiesto la restituzione delle aree in questione perché sono sicuramente, come è emerso dalle sentenze, "aree infrastrutturali" che quindi appartengono al porto.

Una volta restituite, si tratta di 60 ettari da bonificare e da riqualificare immediatamente alle spalle delle banchine del porto, prevediamo di compiere lavori di riqualificazione che permetteranno proprio le attività espansive dei terminalisti a cui prima accennavamo.

**60 ETTARI  
DA BONIFICARE**



UNA BELLA “VITTORIA” È INVECE QUELLA LEGATA ALLA RETE FERROVIARIA IN PORTO CON LA NUOVA ASTA FERROVIARIA DI AUTOMAR.

ELETTRIFICAZIONE DELLE BANCHINE: QUI A CHE PUNTO SIAMO?

PER QUANTO RIGUARDA PROGETTI DEL PNRR?

CI SARANNO NUOVI INVESTIMENTI IMPORTANTI IL PROSSIMO ANNO?

Nel lungo tragitto che trasformerà questo porto di transhipment in un porto gateway, e che ha visto la costruzione tre anni fa di un gateway ferroviario interno al porto, vediamo con favore che quest’anno siano già partiti circa 400 convogli ferroviari.

Seguiamo con grande attenzione i lavori di progettazione e di ristrutturazione delle linee ferroviarie a cura di RFI proprio nel tentativo di diminuire la percentuale di transhipment del porto.

L’elettrificazione delle banchine appartiene al capitolo dei Fondi complementari. Il Governo ha promesso i fondi per completare il progetto di elettrificazione che qui riguarda 4 chilometri e anche il collegamento con la più vicina centrale elettrica di Rizziconi. Si tratta di un progetto colossale che cuba circa 100 milioni di euro e che ci “assilla” perché i tempi sono anche in questo caso molto ristretti.

L’unico progetto del Pnrr è la riqualificazione dei quei 60 ettari alle spalle delle banchine. Dieci milioni in questo momento gravemente a rischio proprio per quello che dicevo del contenzioso con il Corap.

Sicuramente il terminalista se continuerà a investire sul porto di Gioia Tauro dovrà perfezionare il piano di investimenti con l’insediamento di quattro nuove gru. Ma ci sono progetti importanti che stiamo portando avanti sugli altri porti del sistema: Crotone, Corigliano e Vibo Valentia Marina.



Il c.d. FIT FOR 55 è un articolato pacchetto di misure allo studio della Commissione EU per raggiungere l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas serra di almeno il 55% nel 2030, rispetto ai livelli del 1990.

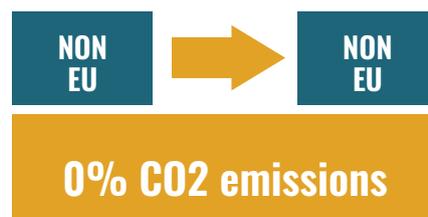
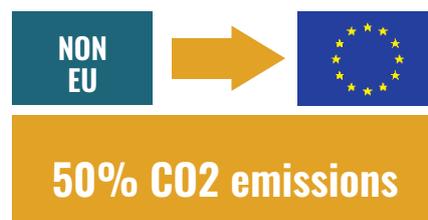
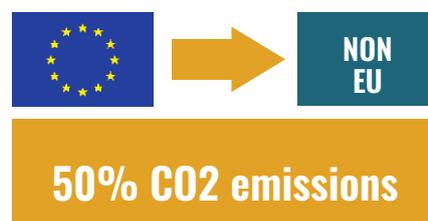
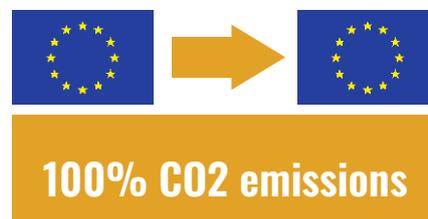
La tassazione EU-ETS sarà applicata con i seguenti criteri di massima:

- Il meccanismo si applica al gestore della nave, se maggiore di 5.000 ton. lorde. Non rileva la bandiera della nave o la nazionalità del proprietario o dell'armatore;
- Il meccanismo opera secondo le tabelle di emissione per tipo di nave, individuate applicando il sistema di calcolo EU-MRV elaborato da EMSA. In sostanza, si moltiplica la tratta in miglia sia con il fattore di emissione di quella nave che con la quotazione di mercato del EUA.

Il meccanismo si applica al:

- 100% della tratta tra porti interni all'area EU-EEA;
- 50% della tratta quando solo uno tra i porti di provenienza/destino è interno all'area EU-EEA;
- 0% della tratta quando nessuno tra i porti di provenienza/destino è interno all'area EU-EEA;
- alcuni porti nord-africani (Port-Said e Tangeri), in ragione della loro distanza dalle coste europee (300 Nm) ed alla loro qualità di hub transshipment (>65% dei volumi), non vengono considerati scali (port of call). Pertanto, una nave che scala uno di questi porti non interrompe il tragitto soggetto al calcolo del 50% di emissioni in ingresso in EU-EEA. Tale previsione, sebbene adottata per scongiurare il fenomeno elusivo, concretizza per gli hub transshipment collocati in territorio EU-EEA (sud dell'Europa) uno svantaggio competitivo evidente.

# ETS



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**

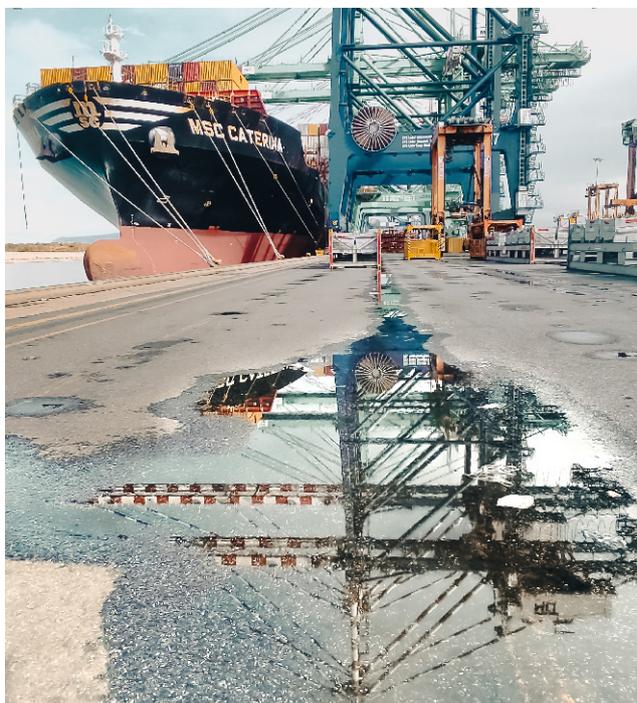
**Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail [lenavi\\_itgoa@msc.lenavi.it](mailto:lenavi_itgoa@msc.lenavi.it)**



**[www.lenavigroup.it](http://www.lenavigroup.it)**

# LA RISCOSSA DEI PORTI CALABRESI

INTERVISTA A ALESSANDRO GUERRI



*Alessandro Guerri è il dirigente dell'Area sedi periferiche dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno settentrionale e Ionio.*

*Se Gioia Tauro costituisce lo scalo centrale del Sistema, gli altri vantano loro caratteristiche specifiche a cui l'AdSp sta cercando di imprimere ulteriore sviluppo.*

*Dopo un accenno sull'ETS, del quale abbiamo parlato in modo approfondito con il presidente Agostinelli, Alessandro Guerri ci presenta il futuro degli altri scali marittimi.*

**RIGUARDO ALL'ETS, AVETE LANCIATO UN ALLARME PER GIOIA TAURO, NEL CASO IN CUI LA DIRETTIVA DOVESSE RESTARE COSÌ COME È ADESSO.**

Dobbiamo cominciare dicendo che la stessa Commissione europea, in sede di redazione della proposta, con particolare attenzione al segmento del transhipment, ha evidenziato i rischi di delocalizzazione connessi all'applicazione di una normativa sulle emissioni diretta esclusivamente ai paesi dell'area europea, tanto che oggi è possibile sostenere che certi dubbi avevano già colpito il legislatore.

Anche le proposte formulate non raggiungono lo scopo, se non assai parzialmente, e comunque contribuiscono a rendere molto meno competitivi gli scali di transhipment europei rispetto ai tre principali porti africani affacciati sul Mediterraneo.

Personalmente preferirei sottolineare anche altri aspetti della questione. Ad oggi, per esempio, anche con i combustibili tradizionali le navi di ultima generazione emettono 3 grammi per tonnellata trasportata, a fronte dei 18 grammi emessi per la stessa quantità di merce trasportata su rotaia. Ciò sta a dimostrare che, in ogni caso, il trasporto marittimo è di gran lunga il meno inquinante.

Un'altra considerazione è che le emissioni non sono rilasciate in aree a maggiore concentrazione quali potrebbero essere la pianura padana o la Baviera, ma vengono in spazi aperti finendo con l'attenuare il problema, anche se – su questo siamo tutti d'accordo

– sarebbe meglio non averle. Il terzo punto riguarda il fatto che l'Europa si trovava in stato di sofferenza rispetto ad altri concorrenti internazionali relativamente alla produzione e ad un maggiore costo del lavoro (una fortuna, secondo alcuni); ciò interessa soprattutto l'Italia ma il fenomeno è generalmente comune nell'intera Europa, dove anche i costi del trasporto e dell'energia risultano maggiorati se confrontati a quelli di altre aree strategiche del globo.

Siamo ad un punto in cui il costo del trasporto subirà necessariamente degli incrementi e questa è la ragione per cui auspichiamo una modifica.

Abbiamo inoltrato due propo-

ste nel tempo, a cominciare da quella formulata ormai un anno fa che prevedeva il mantenimento della struttura complessiva evitando l'inserimento di norme troppo particolareggiate e di difficile applicabilità. Intendo la riduzione della percentuale sulla tratta di ingresso dal 50 al 20%, un provvedimento "simbolico" che non avrebbe penalizzato i porti di ingresso in Europa. L'altra proposta, quella presentata dopo che era stata adottata la versione finale della direttiva, consiste nella redazione del "famoso" elenco in cui abbiamo chiesto che potessero essere inseriti, non solo i porti extraeuropei, ma anche quelli europei che operano nello stesso ambito.



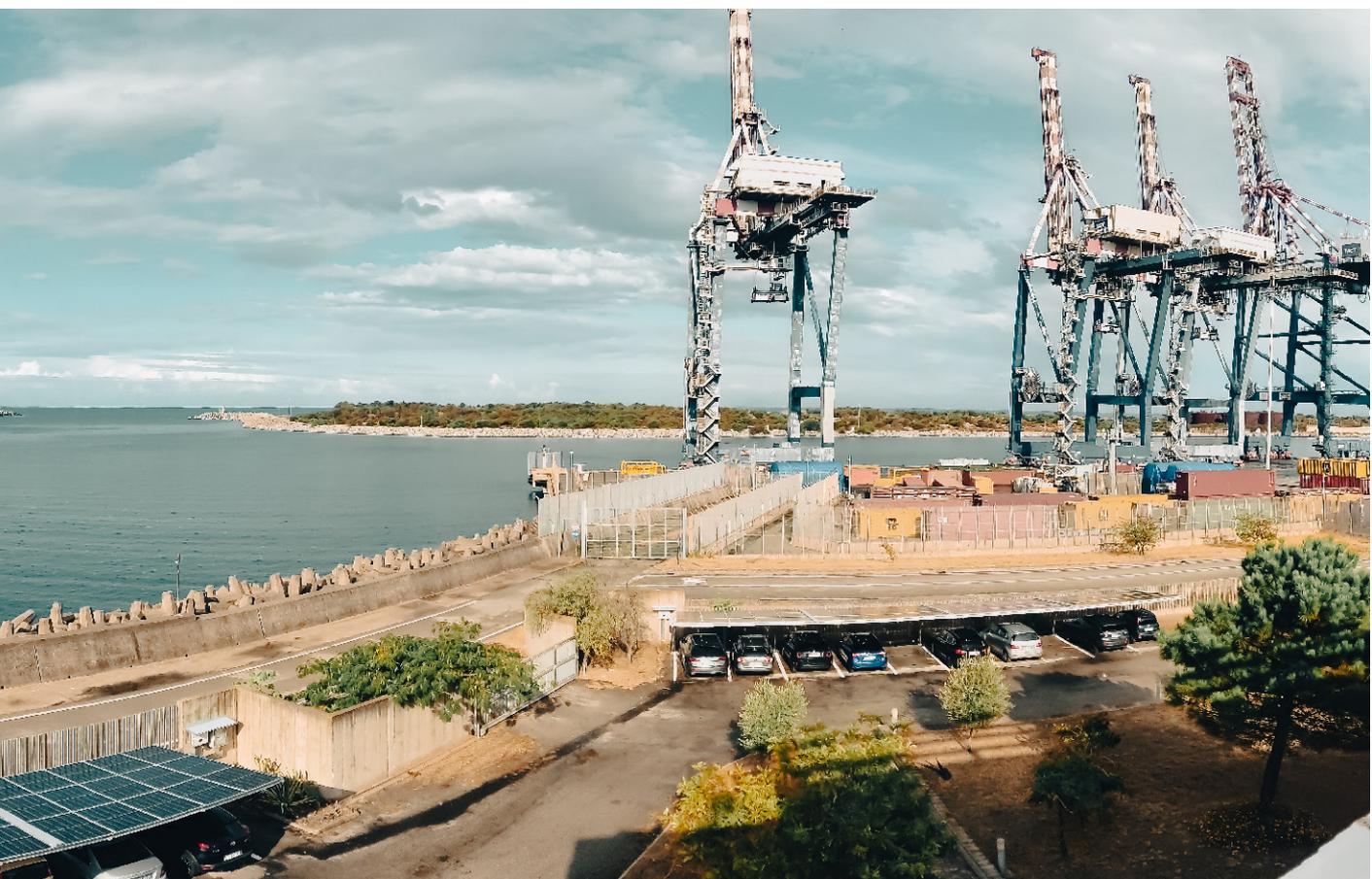
**E' EVIDENTE CHE CIÒ INTERESSA  
CONCRETAMENTE IL PORTO PRINCIPALE, MA  
PARLIAMO ANCHE DEGLI ALTRI QUATTRO.**

Io partirei con un abbinamento per coppie. Gioia Tauro fu concepito e nacque come porto funzionale al mai nato quinto centro siderurgico e rimase poi preda delle erbacce fin quando il genio imprenditoriale di Angelo Ravano lo fece rinascere per destinarlo al transhipment. Praticamente lo stesso sembra essere avvenuto per Corigliano: un porto artificiale costruito ex novo all'incirca nello stesso periodo di Gioia Tauro per un distretto industriale rimasto nel mondo dei sogni.

Facendo salva la capacità di ricevere merci alla rinfusa per alimentare eventuali nuovi insediamenti, abbiamo stabilito di consentire l'insediamento in porto di quello che potrebbe essere uno stabilimento di produttività industriale, caratterizzato dalla necessità logistica, abbiamo, dunque, realizzato un bordo banchina attrezzato per spedire pezzi fuori scala direttamente al porto di destino.

Su questo abbiamo incassato l'interesse concreto di un grande gruppo industriale internazionale e sono fiducioso che il progetto possa andare positivamente "in porto" da qui a sei mesi.

Due banchine del porto e i retrostanti piazzali sa-





**AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI**  
STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGO 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)**

**16 | E-mail: IT015-spadonia@mscspadoni.it**

ranno destinati a questo operatore con una ricaduta occupazionale che riteniamo possa rivelarsi assai importante. Possiamo dire che potrebbe essere la “prova generale” per vedere, in un futuro non lontano, di applicare lo stesso ragionamento anche alla produzione dell'eolico offshore flottante.

In questo caso parliamo di moduli industriali da prodursi in porto, in prospettiva, però, visto l'elevato numero di concessioni per la produzione di energia dal vento in mare che abbiamo in Italia, dovremo necessariamente individuare dei porti hub per la produzione e.... possiamo credere il criterio logistico sarà, più o meno, il medesimo.

Di pari passo a Corigliano, che ospita tradizionalmente la marineria più importante della Calabria, verranno realizzate strutture idonee ed adeguate anche per pescatori.

Esatto, quindi hanno una genesi diversa, una tipologia merceologica stabile nel tempo, seppure non particolarmente ampia come volumi, ben capace, tuttavia, di servire i distretti produttivi dell' hinterland di riferimento.

Insomma, possiamo definire le prospettive di sviluppo come correnti su un doppio binario. Da un lato mantenere questa capacità di ricevere e spedire merci, dall'altro agevolare anche una riconversione in chiave turistica.

Questo implica lo sviluppo di strutture per la nautica da diporto di qualità, a Vibo Marina, in particolare, abbiamo un investitore importante pronto a realizzare un nuovo Marina all'interno del porto mentre, per Crotona, pensiamo soprattutto all'ambito crocieristico, già in parte presente, ma suscettibile di considerevoli miglioramenti che saranno oggetto di una politica di breve periodo. Per quanto, invece, attiene un termine medio lungo, abbiamo in programma la realizzazione di una banchina dedicata alle love boats sulla diga foranea che verrà elettrificata.

Resta comunque massima l'attenzione per i comparti delle marine e dei pescherecci che attualmente si trovano in parte sparse nei vari porti e che verranno razionalizzati e concentrandoli in un unico sito con ormeggi e servizi di qualità senz'altro migliore.

**CROTONE E VIBO VALENTIA SONO  
INVECE DUE PORTI STORICI.**

## DI QUALE PORTATA È IL FENOMENO DELLE CROCIERE A CROTONE?

La nave più grande che scala attualmente Crotona è la **Aida blu**, un'unità da circa **2000 passeggeri**, riconducibile al gruppo Costa.

## E PALMI ?

Palmi è un porto di dimensioni ridotte ed è stato incluso per ultimo nella giurisdizione dell'Autorità di Sistema portuale. È già stata appaltata la realizzazione del nuovo banchinamento che attualmente era solo parziale. Palmi è destinato esclusivamente alla pesca, al turismo e al diporto nautico.

NEL COMPLESSO AVETE PUNTATO MOLTO SU QUESTI PORTI. CI SARÀ DAVVERO LO SVILUPPO SPERATO?

Diciamo che a condizione date, abbiamo cercato delle soluzioni e le abbiamo perseguite con passione e fiducia. Ho trascurato di dire che su Crotona è stata operata una scelta analoga a quella di Corigliano, anche se in scala molto più ridotta.

L'iter concessorio è ancora in corso, quindi non si può parlare di obiettivo raggiunto, ma c'è la ferma volontà di individuare un operatore industriale specializzato, anche in questo caso, nella produzione di moduli fuori scala da imbarcare in aree portuali particolarmente spaziose, oggi non troppo utilizzate.

Questo, come l'altro progetto potrà determinare riflessi interessanti anche sull'occupazione.

I porti, ovviamente, in tutto il mondo svolgono, più o meno, le stesse funzioni, però, inseriti nel contesto calabrese dove il deficit principale è rappresentato proprio dalla mancata occupazione, hanno la possibilità, magari senza guardare troppo alle movimentazioni, di generare anche un po' di occupazione come aspetto strategico a cui stiamo guardando con molta, anzi, con il massimo dell'attenzione.



**FEDERAZIONE  
DEL  
mare**

FEDERAZIONE DEL SISTEMA MARITTIMO ITALIANO

**CLUSTER MARITTIMO ITALIANO**

[www.federazionedelmare.it](http://www.federazionedelmare.it)

# DOCUMENTO DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA ALLA CONCLUSIONE

SEGRETARIO GENERALE ADSP MTMI

SECRETARIO, SIETE STATI GLI ULTIMI AD ESSERE TRASFORMATI IN AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE, IL 18 GIUGNO 2021, DATA IN CUI IL COMMISSARIO STRAORDINARIO, ANDREA AGOSTINELLI FU NOMINATO PRESIDENTE DELL'ADSP DEI MARI TIRRENO MERIDIONALE E IONIO. IN QUEL MOMENTO, COME DA NORMATIVA, VI FU CHIESTO IL FAMOSO DPSS, IL DOCUMENTO DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA DI SISTEMA. OGGI A CHE PUNTO SIAMO?



PIETRO PREZIOSI

Ormai siamo in conclusione e, per la fine dell'anno, produrremo il documento definitivo che dovrà essere approvato nella conferenza dei presidenti delle AdSp con il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

È un elaborato molto corposo e complicato che sta alla base del nostro lavoro, cioè mettere a sistema tutti i porti. La sua stesura è iniziata circa due anni fa ed è stata affidata a una ditta esterna.

IN CHE MODO È POSSIBILE FARLO?

Conferendo una precisa individuazione a ogni porto ed operando in modo che tutti possano collaborare per la riuscita di quelli che sono gli obiettivi strategici dell'ente.

Ecco perché parallelamente al Dpss, ce n'è un altro molto importante, il Documento di pianificazione energetica ambientale (Deasp), che deve essere osservato in quanto gli interventi che ci proponiamo di attuare dovranno essere rispettosi dell'ambiente e sostenibili.

COSA SI PUÒ TROVARE NEL DPSS?

Il documento, come accennavo, individua e specifica la destinazione di ogni porto, dato che all'interno di un sistema è impossibile che uno scalo abbia delle caratteristiche identiche alle altre.

Nel nostro caso abbiamo cercato di fare in modo che gli scali di giurisdizione, quelli tirrenici di Gioia Tauro, Palmi e Vibo Valentia, acquisito il 18 Giugno 2021, e quelli ionici di Crotona e Corigliano, fossero caratterizzati da una loro destinazione ben individuata.



# LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR

di MINO GIACHINO



**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](http://www.lorenzini-terminal.it)

Su Gioia Tauro, ovviamente non si può pensare di alterare l'attuale destinazione polifunzionale dedicata, soprattutto al transhipment dei container, ma non solo, poiché, oltre a tutto, da un paio di anni disponiamo di una linea ferroviaria molto importante capace di inoltrare i container nel resto d'Italia, poi c'è l'automotive, che sta acquisendo un notevolissimo rilievo per la grande importazione delle auto provenienti dalla Cina, soprattutto elettriche.

Sul porto di Gioia Tauro, quindi non sono previste modifiche, così come non abbiamo intenzione di "toccare" quella che è la destinazione del porto di Palmi con la tonnara. Un porto da sempre destinato ai pescherecci e al diporto e, a tal proposito, stiamo comple-

tando alcune opere importanti della zona.

Crotone, così come il porto di Corigliano, sono scali che ancora adesso basano la loro "ricchezza" sul trasporto e sullo scambio di merci di un valore piuttosto basso. Parlo principalmente del cippato, quindi pezzi di legno per le centrali della zona e metalli ferrosi a Corigliano.

Stiamo cercando di trovare destinazioni un po' più "nobili", per Crotone, ad esempio, abbiamo intenzione di sviluppare la crocieristica. Quest'anno ne abbiamo avute 34 perché i turisti apprezzano molto la zona, le spiagge e le città dei dintorni. Puntiamo anche al diporto di alto livello e siamo pronti ad ospitare anche i megayacht.

Corigliano, in parte, può ri-

cordare Gioia Tauro, specialmente per quel che riguarda la configurazione. I due porti sono nati, più o meno, nello stesso periodo, ma, purtroppo, Corigliano si è incamminato su una strada diversa e viene utilizzato, in piccola parte, dai pescherecci e dalla nautica da diporto. Ci stiamo adoperando per portarvi un'attività di altissimo livello che, siamo convinti, produrrà occupazione, quella della crocieristica, che vorremmo sviluppare anche a Vibo Valentia unitamente a quella dei traghetti verso le isole rispettando sempre quella che è la vocazione già in essere, cioè il trasporto di prodotti, purtroppo inquinanti, indispensabili, come il petrolio.



### PER LA STESURA DEL DOCUMENTO È STATO IMPORTANTE DIALOGARE CON IL TERRITORIO?

Questo avviene e deve sempre avvenire. Il confronto con tutte le autorità, sia amministrative che politiche, è costante ed è assolutamente indispensabile per acquisire le loro osservazioni, necessarie per uno sviluppo armonico e corretto del territorio. Non possiamo fare diversamente. Il porto non deve essere chiuso se non per motivi di security.

La nostra idea strategica è di aprire sempre più alle città, naturalmente dove ciò è possibile, cosa che non sempre accade, come nel caso di Gioia Tauro, che è un cantiere aperto 24 ore su 24 ed è, quindi, pericoloso di per sé.

# AUTOMAR

UNA STORIA DI SUCCESSO



LUCA PONTICORVO

## IMPORTANTE LA COMPONENTE FEMMINILE

DIRETTORE I DATI AGGIORNATI  
AI PRIMI OTTO MESI DEL 2023  
PARLANO DI UNA CRESCITA  
SIGNIFICATIVA. SECONDO LEI  
QUALI SONO STATI I FATTORI CHE  
HANNO DETERMINATO QUESTO  
INCREMENTO?

Nell'ultimo periodo il terminal Automar Gioia Tauro ha registrato un progresso davvero notevole nei volumi di traffico rispetto al 2022, soprattutto nel primo semestre di quest'anno.

La ragione principale è legata all'acquisizione di nuove linee, in particolar modo dalla Cina, e questo ha permesso a Gioia Tauro di conquistarsi un ruolo importante come porto per la gestione delle auto, grazie a tre fattori principali

Il primo è legato alle capacità di stoccaggio del porto, il nostro terminal dispone di una superficie di 320.000 metri

quadrati e riusciamo ad accogliere circa 17.000 veicoli. Si tratta di numeri di tutto rispetto che ci consentono di gestire volumi abbastanza consistenti, ma soprattutto di poter lavorare con navi di grandi dimensioni.

Un altro fattore, secondo me molto degno di nota, è dettato dall'infrastruttura stessa di questo porto. L'asta ferroviaria consente di collegare i principali stabilimenti delle case automobilistiche del centro e Sud Italia al porto di Gioia Tauro e direttamente al nostro terminal.

Dagli stabilimenti arrivano

quotidianamente treni passando da San Ferdinando, poi, grazie a una piccola deviazione, i convogli con le autovetture o i furgoni destinati all'imbarco entrano direttamente sul nostro piazzale che è dotato di tre binari.

Questo è un punto di forza di grande rilievo, come si è dimostrato nell'ultimo periodo quando si sono registrate diverse difficoltà nel trasporto via strada.

Da tenere in considerazione è, infine, l'efficienza nello svolgimento delle operazioni commerciali, cioè, proprio quello che le compagnie di

navigazione chiedono nella gestione delle navi, che devono essere lavorate in tempi "giusti".

Una nave che scala in un porto dovrà ripartire secondo una tempistica ben definita. Una buona gestione nell'efficienza delle operazioni commerciali incide direttamente sui costi di una compagnia di navigazione ed è quindi fondamentale il rispetto dei tempi e standard e della qualità del servizio, che le case automobilistiche richiedono sempre di più.



#### A UNA CRESCITA DEI VOLUMI SI ASSOCIA UNA CRESCITA OCCUPAZIONALE?

Il settore automotive, dal punto di vista occupazionale, rappresenta un polo di grandissimo peso e si stima che, tra personale interno, esterno e quello delle agenzie, vengano occupate circa 250/300 persone, con altrettante famiglie alle spalle.

#### HA PARLATO DI NUOVE LINEE DALLA CINA. A QUALI MERCATI SONO DESTINATI TALI TRAFFICI?

Diciamo che, rispetto agli anni passati, a Gioia Tauro stanno arrivando nuove linee direttamente dalla Cina con veicoli che, in parte, vengono assorbiti dal mercato italiano, altri proseguono per altre destinazioni, come l'America, il West Africa e il Nord Europa. In parte i veicoli ripartono per altri porti italiani e mediterranei.

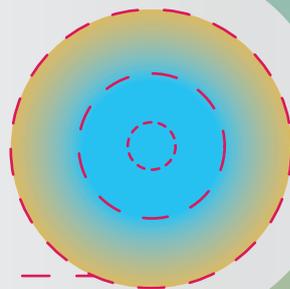
#### QUALE È LA PERCENTUALE DEI MEZZI ELETTRICI?

L'aumento dei volumi è dovuto proprio all'incremento esponenziale della diffusione dei veicoli elettrici. Secondo statistiche internazionali aggiornate, la produzione di vetture elettriche nel 2023 è stimata intorno ai 14 milioni di vetture a livello globale, quasi il doppio dell'anno precedente e, in questo è la Cina a farla da padrona con ben il 60% della produzione a fronte di un 15% dell'Europa e un 10% degli Stati Uniti. A tutto ciò si affiancano nuove economie emergenti, quali l'India la Thailandia e anche l'Indonesia che, alla fine di quest'anno, registreranno probabilmente ottimi risultati, con circa 100 mila vetture elettriche prodotte.

# COSTRUIRE UNA REALTA' UNICA E INTERCONNESSA



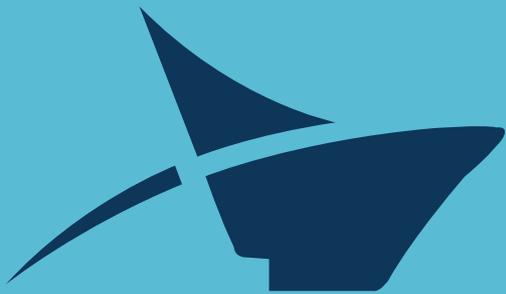
**LIVORNO**



**PIOMBINO**



**LE ISOLE**



Autorità di Sistema portuale  
del Mare Tirreno Settentrionale  
Livorno, Piombino, Portoferraio, Rio Marina, Cavo, Capraia Isola

[www.portaltotirreno.it](http://www.portaltotirreno.it)

## QUESTA NUOVA TIPOLOGIA DI AUTOMOBILI RICHIEDE ANCHE NUOVE PROFESSIONALITÀ PER CHI DEVE LAVORARE ALL'IMBARCO E ALLO SBARCO?

Certamente sì. Se già oggi in un terminal portuale è richiesta la presenza di figure specializzate, per quel che riguarda le auto elettriche l'operatore portuale, oltre alla capacità tecnica di imbarcare e sbarcare un veicolo da una nave, adesso deve avere anche un profilo che tende all'informatizzazione poiché queste vetture sono tutte digitalizzate e, appunto, contengono accorgimenti tecnici che i lavoratori devono saper gestire. Per questo ormai occorre personale molto specializzato.



## COME E QUANTO AUTOMAR INVESTE IN FORMAZIONE?

Abbiamo un ufficio dedicato esclusivamente alla formazione riguardante tutti gli argomenti connessi alla nuova situazione, a partire dalla sicurezza per passare appunto all'informatizzazione e alla digitalizzazione dei processi.

Si lavora anche sulla specializzazione delle persone perché nel campo dei rotabili dell'automotive oggi servono anche altre figure, come i conduttori dei mezzi meccanici che sono dei veri e propri "piloti" che, oltre ad avere tutte le abilitazioni possibili e necessarie, a volte devono gestire la movimentazione di mezzi eccezionali, come le gru telescopiche, macchine da movimentazione per le quali sono indispensabili abilitazioni e conoscenze specifiche.

Il fattore umano resta comunque essenziale e la nostra azienda ci crede fermamente e questo ci ha permesso di migliorare, tant'è vero che il nostro slogan è "Humans behind logistics". Per raggiungere determinati risultati è necessario che si instauri una grande sinergia tra i lavoratori e tra i lavoratori e l'azienda.



**DIRETTORE, IN QUESTO CAMBIAMENTO DEL LAVORO PORTUALE HA NOTATO UN INCREMENTO DEL LAVORO FEMMINILE?**

Assolutamente, l'incremento del lavoro femminile nel nostro settore c'è stato e noi, da un punto di vista aziendale, sposiamo in pieno questa politica.

La responsabile del terminal, qui a Gioia Tauro, è una donna, Rosy Ficara, ed è appunto ad essa che fa capo l'organizzazione di questa squadra di lavoratori portuali e di questo terminal già da diversi anni. Ed è una donna anche la direttrice generale del gruppo, la dottoressa Giuliana Brucato. Insomma, Automar è un'azienda fortemente e positivamente incentrata sul lavoro delle donne.

**VI SIETE RITROVATI ALL'INTERNO DI UNA RIVOLUZIONE, QUELLA DELL'ELETTRICO, COME RISPOSTA A UN PROBLEMA AMBIENTALE. LA VOSTRA REPLICA È STATA ANCHE SPECIFICA CON INVESTIMENTI IN PROGETTI LEGATI ALLA SOSTENIBILITÀ.**

Automar è subentrata nel porto di Gioia Tauro nel 2017 e i primi investimenti sono stati quelli destinati alla tecnologia e alla digitalizzazione dei processi, soprattutto per la riduzione dell'inquinamento ambientale con la scelta di soluzioni sostenibili.

Abbiamo provveduto a sostituire tutti i fari del piazzale con un impianti a led ed è in corso un impegnativo progetto per la realizzazione di un impianto fotovoltaico.

A questo si aggiungono tutte le infrastrutture a servizio dell'elettrico con l'implementazione di colonnine dedicate alla ricarica delle vetture elettriche.

Questo è quanto abbiamo in corso, ma i nostri progetti e le nostre idee sono un continuo divenire ed attueremo diverse altre innovazioni.



# AUTOMAR >> DATI

## SERVIZI

CARICO/SCARICO DI NAVI (TRANSHIPMENT),  
TRENI E BISARCHE DI VEICOLI, MAFI,  
MEZZI ROTABILI E MEZZI PESANTI

- rizzaggio/derizzaggio
- stoccaggio
- attività di PDI e altri servizi connessi ad ogni tipo di veicolo.

## SUPERFICIE

La superficie in concessione demaniale alla Società per lo stoccaggio dei veicoli è pari a 271.000 mq con una capacità di stoccaggio di circa 18.000 veicoli. Circa 100.000 mq della suddetta area gode inoltre dello status di deposito doganale. L'area è dotata di 3 binari ferroviari per l'imbarco/sbarco di vetture.

## ATTIVITÀ

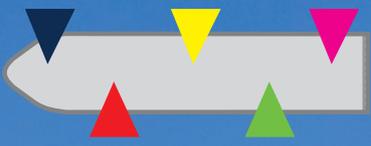
La principale attività del terminal riguarda il traffico in transhipment (nave-nave) di veicoli, MAFI, trailer, e rotabili in genere, provenienti dalla Turchia e paesi Asiatici e destinati al mercato USA, Nord Africa e Nord Europa (principali brand Ford e Renault).

Inoltre il terminal gestisce anche il traffico del gruppo Stellantis con particolare riferimento alla produzione di Melfi/Foscesia che giunge a Gioia Tauro a mezzo treno e che viene successivamente imbarcata su navi con destinazioni USA e Europa.

Il terminal è collegato via strada con l'A2 per il traffico di import-export effettuato a mezzo bisarche.

Dipendenti anno 2023:

60 unità interne + indotto di altre  
60 persone esterne



# SAIMARE SpA

Servizi ausiliari internazionali marittimi dal 1924



I servizi alle importazioni e alle esportazioni di SAIMARE rendono più competitive le aziende italiane.

*Mino Giachino, Presidente di Saimare spa*

# CAPITANERIA DI PORTO A GIOIA TAURO

UNA SFIDA  
NECESSARIA  
E VINCENTE



IL CAPITANO DI FREGATA  
MARTINO RENDINA,  
PROVENIENTE DALLA DIREZIONE  
MARITTIMA DI LIVORNO,  
DALL'INIZIO DI SETTEMBRE È  
IL CAPO DEL COMPARTIMENTO  
MARITTIMO E COMANDANTE DEL  
PORTO DI GIOIA TAURO.

SECONDO LEI, QUALI SONO LE  
PARTICOLARITÀ PIÙ SALIENTI  
DEL LAVORO CHE È CHIAMATO A  
SVOLGERE QUI?

Sono ben consapevole dell'altissimo ruolo di responsabilità che mi attende, così come lo sono del ruolo strategico che il porto di Gioia Tauro svolge nell'ambito dei traffici marittimi nazionali e non soltanto.

Gli straordinari record che sono stati raggiunti e superati sia nel settore del transhipment che dell'automotive non fanno altro che avvalorare la definizione che l'onorevole Giuseppe Soriero ha recentemente voluto dare in occasione della ricorrenza del 25ennale della fondazione della Capitaneria di porto di Gioia Tauro: "Una sfida vincente". Effettivamente il porto, nato come un sfida, si è rivelato vincente come dimostra il fatto perché Gioia Tauro riceve le navi più grandi del mondo e lo fa in piena sicurezza ottimizzando i tempi di permanenza in porto e assicurando la piena efficienza in occasione dello scalo.

PARLANDO DI GIOIA TAURO  
NON POSSIAMO CHE PARLARE  
DI GIGANTISMO NAVALE E  
QUESTO SI LEGA APPIENO CON IL  
PROBLEMA DELLA SICUREZZA.



Il modello di governance portuale che si è cercato di instaurare, anzi che si è instaurato, vede al centro la sicurezza. Del resto non sarebbe potuto essere che così.

Gioia Tauro, anche grazie alla lungimiranza di chi ne ha studiato il futuro sviluppo, lavora con il gigantismo navale e la cornice di sicurezza è il vero valore aggiunto dello sviluppo portuale e dei traffici marittimi.

In questo l'Autorità marittima ha avuto ed ha un ruolo fondamentale poiché ha cercato di adeguare nel tempo e intercettare i diversi interessi di tutti gli stakeholders e lo ha fatto – come era necessario - anche con coraggio e con grande senso di responsabilità sperimentando soluzioni nuove che potessero allinearsi e adattarsi a quelle che erano le più recenti esigenze dettate dallo shipping moderno.

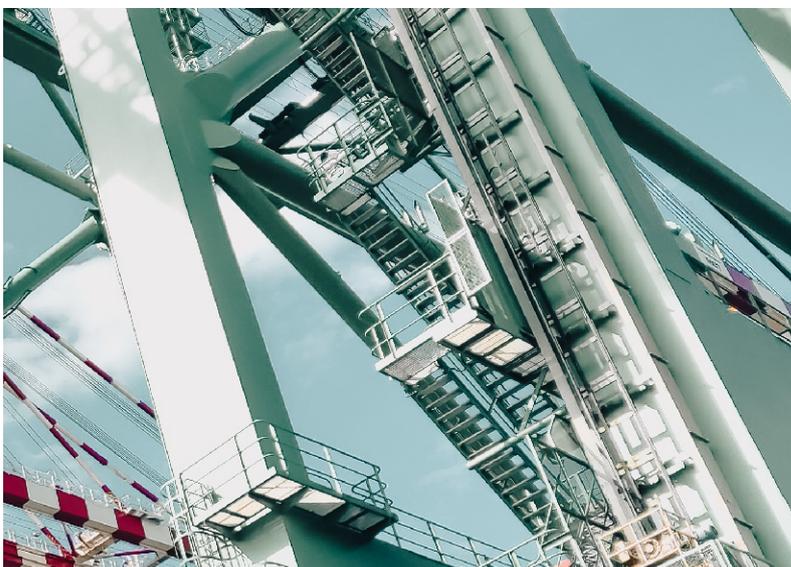
Quando parlo di sicurezza mi riferisco a tutti i profili di sicurezza, intesa come “safety”, quindi sicurezza proprio della manovra delle navi, come maritime security.

Quanto alla sicurezza in senso stretto, possiamo vantare un'aliquota di ispettori qualificati che, quasi su base quotidiana, ispezionano le navi sia battenti bandiera nazionale, ma soprattutto le navi straniere che entrano nel porto.

Assicuriamo circa 100 controlli PSC all'anno che rappresentano circa poco meno del 10% dello sforzo ispettivo annuale.

Sicurezza vuol dire anche adattare tutto ciò che ruota attorno al mondo della nave al momento in cui entra in porto, anzi ancora prima, fino al momento in cui riparte.

Sotto il profilo della maritime security il confronto è continuamente assicurato da tutte le forze di polizia e dall'AdSp in tutte le sedi competenti, dai comitati di sicurezza portuale, fino alla conferenza dei servizi per la sicurezza portuale.



## ANCHE LA TECNOLOGIA È AL SERVIZIO DELLA SICUREZZA DEL PORTO?

Sì, il livello di sicurezza è già molto elevato e il porto è coperto da sistemi di videosorveglianza in ogni suo centimetro, inizialmente per merito dei due principali terminalisti e da ultimo in forza anche di un importante investimento che l'Autorità di Sistema portuale, anche su impulso dell'autorità marittima, sta portando a termine. A breve l'intero perimetro portuale verrà dotato di ulteriori 200 telecamere dotate della più moderna tecnologia.

Questo riassume il modello di governance che le due autorità hanno voluto instaurare in questo porto mettendo al centro proprio la sicurezza intesa non in termini di costo ma di valore aggiunto.

HA ACCENNATO AL RAPPORTO CON L'AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE. UN GIOCO DI SQUADRA CHE SEMBRA BEN FUNZIONARE E CHE NEL 2023 HA RESO POSSIBILE IL RAGGIUNGIMENTO DI, DALL'ATTRACCO DI PIÙ NAVI IN CONTEMPORANEA ALLE MANOVRE DI SORPASSO TRA GIGANTI DEL MARE E, NON ULTIMA, L'INGRESSO DELLA MSC NICOLA MASTRO, LA PIÙ GRANDE PORTACONTAINER DEL MONDO. COSA SIGNIFICA LAVORARE INSIEME?

La parola chiave è sinergia intesa come convergenza di intenti fino all'unicum.

Al di là delle rispettive competenze, ruoli e funzioni e, quindi, responsabilità che devono essere mantenute e rispettate, l'obiettivo finale è quello di mantenere alta l'importanza strategica di questo porto perseguendo lo sviluppo dei traffici marittimi sempre di pari passo con la sicurezza della navigazione.

Questo è uno sforzo comune e, talvolta, sempre nel pieno rispetto dei rispettivi ruoli, l'autorità marittima ha operato orientando le scelte, non sue proprie, ma dell' AdSp, proprio in ragione della sicurezza. Scelte che, comunque, sono state sempre ben accette e che si sono concretate rivelandosi vincenti.



TALVOLTA LA SICUREZZA,  
CON TUTTE LE SUE  
PROCEDURE, È VISTA COME  
UN “APPESANTIMENTO  
BUROCRATICO”.



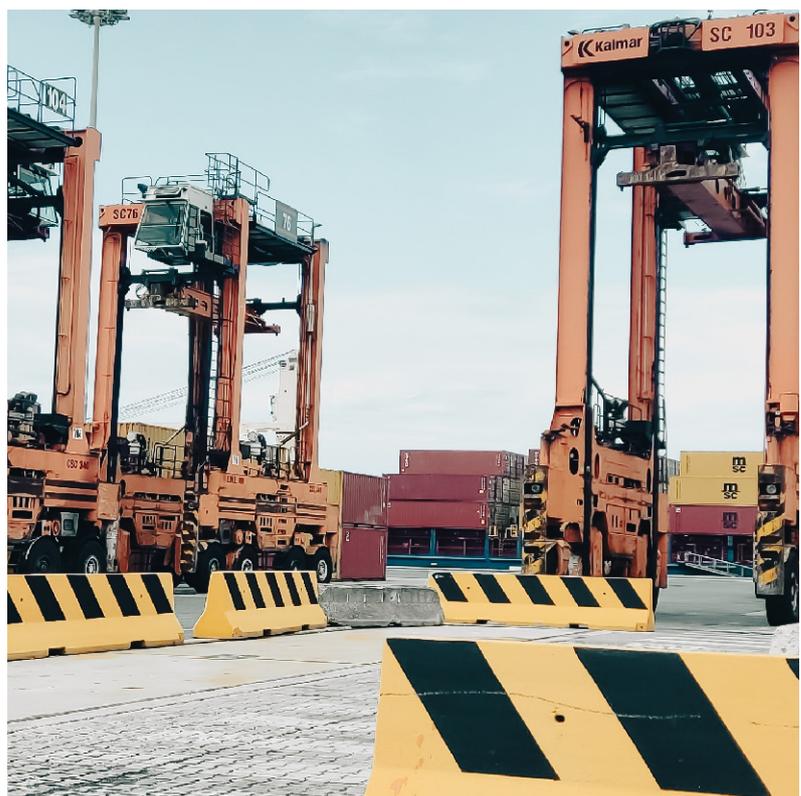
Questo è vero, ma l'efficienza portuale e l'efficacia di un corretto rapporto costo-tempo, che giustamente gli armatori vanno ricercando, deve individuare proprio nella sicurezza - come dicevo - un valore aggiunto.

L'autorità marittima, di intesa con l' AdSp e l'Agenzia delle Dogane e dei monopoli, ha sviluppato sistemi per velocizzare lo svolgimento delle operazioni portuali e per snellire e rendere sempre più pratico l'assorbimento di tutti quelli che sono i procedimenti amministrativi facenti capo al comandante della nave piuttosto che al raccomandatario marittimo.

Mi riferisco, ad esempio, alla piena implementazione del portale su cui vengono processate tutte le incombenze amministrative della nave, dal suo ingresso alla ripartenza, e che riguarda la movimentazione delle merci, le pratiche connesse al bunkeraggio, al conferimento rifiuti e tutto quanto fa parte del processo di lavorazione in porto di una nave .

Da noi è attivo anche il pre-clearing per lo sdoganamento delle merci in mare, una pratica che, con l'ausilio della tecnologia e un costante monitoraggio delle navi, consente di sveltire di molto le pratiche.

Il tutto configura benefici in termini di tempo e, quindi, di denaro a favore dell'utenza marittima e dell'utenza portuale nel suo complesso.



# MCT A GIOIA TAURO

## VUOL DIRE CONTAINER E TRANSHIPMENT

Con il suo milione e 600 mila metri quadri di piazzali, una banchina lunga quasi quattro chilometri, e grazie ai fondali che raggiungono quota -18 riesce ad accogliere le portacontainer più grandi del mondo, i giganti del mare.

La struttura all'avanguardia si è dotata nel corso del 2023 di nuove gru, ulteriore tappa del percorso di rinnovo dell'equipment: si tratta di gru a cavalletto tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 24 mila TEUs con uno sbraccio d'estensione di 72 metri e un'altezza di sollevamento di 54 metri, capaci di coprire ben 24 file di containers.

Partite dalla Cina, le tre mega gru hanno circumnavigato l'Africa, perché troppo alte per poter attraversare il canale di Suez.

Investimenti e attività che portano il terminal Mct che lo ricordiamo è stato acquistato dal Terminal Investment Limited (TIL), società controllata da Msc, a raggiungere i 4,2 milioni di TEUs movimentati rispettando il piano di investimenti presentato in occasione del suo insediamento.

Quelle arrivate quest'anno non saranno le ultime gru attese a Gioia Tauro, che oggi sono 25: 22 Gantry Cranes e 3 Mobile Cranes.



**YOUR MEGA HUB IN THE MED**

# GIOIA TAURO DA RECORD

GENNAIO

**17** È il numero, storico, che si è registrato in porto. Alle 8 del mattino del 2 Gennaio 2023 tante sono state le navi registrate, in contemporanea, lungo le banchine.

un importante risultato realizzato attraverso un quotidiano gioco di squadra, animato dalla continua sinergia tra l'AdSp, 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

MARZO

**24mila TEUS 61,5 X 400mt**

Per la prima volta nella storia, due giganti del mare, Msc Amelia e Msc Isabella, hanno effettuato, lungo il canale portuale, una manovra di sorpasso mai vista prima.

Unico porto in Italia capace di ricevere e lavorare tre grandi navi in contemporanea, e di far loro compiere, in sicurezza, delicate manovre. Per questo incredibile sorpasso hanno cooperato quattro rimorchiatori, supportati dall'alta professionalità dei servizi di pilotaggio, sotto il costante e attento coordinamento, anche preparatorio, della Capitaneria di porto.

AGOSTO

**9.500 containers**

L'arrivo della Msc Nicola Mastro, nave di recente costruzione, che ha fatto ingresso nel mercato nazionale attraverso lo scalo portuale calabrese, primo porto di transhipment d'Italia e tra i più grandi nel circuito internazionale del Mediterraneo.

Attraccata alle banchine, ha visto imbarcare in tempi davvero ristretti 9500 containers per una complessiva movimentazione di 17.008 teus.

Una lavorazione per singola nave che ha fatto segnare il record finora mai raggiunto nel porto e, di riflesso, nel mercato italiano.

Con i suoi 400 metri di lunghezza e una larghezza di oltre 61, la Msc Nicola Mastro, intitolata ad uno storico manager della Mediterranean Shipping Company, rientra negli standard delle ultra-large portacontainer che quotidianamente solcano le acque portuali calabresi ma che, in questa occasione, vede segnare il record nella singola movimentazione navale.

Alle capacità, al lavoro e ai progetti portati avanti dallo scalo calabrese, si aggiunge la sua particolare posizione, baricentrica nel bacino del Mediterraneo, che lo ha reso negli ultimi anni uno dei principali punti di riferimento del transhipment mondiale anche grazie alla profondità dei suoi fondali (18 metri), per i quali sono attualmente in corso i lavori di livellamento, mirati a mantenere costante profondità e sicurezza del canale portuale.

CONSORZIOZAI®  
**75**  
ANNI

**In movimento dal 1948**

**75 anni al servizio di Verona  
e della sua economia**





Automar Logistics, dal 1974, è una società leader nel sud Italia nei servizi di logistica integrata. È specializzata in: **trasporto su strada, consegne personalizzate, stoccaggio e PDI, servizi di officina e carrozzeria.**

**Il quartiere generale di Automar è alimentato al 100% da fonti di energia rinnovabili ed è 100% plastic free.**

## I nostri terminal:

📍 CIVITAVECCHIA    📍 PONTECAGNANO    📍 SALERNO  
📍 GIOIA TAURO    📍 TERMINI IMERESE

**1 mln**  
m<sup>2</sup> di aree  
di stoccaggio

**55.500**  
capacità di  
stoccaggio veicoli

**14.000**  
m<sup>2</sup> di aree  
PDI

**+ 1 mln**  
veicoli gestiti  
all'anno

**400**  
bisarche gestite

**0.15%\***  
veicoli  
danneggiati  
\*valore medio ultimo anno

# We are Automar

# We are humans behind logistics

Via Cristoforo Colombo, snc, 84098, Pontecagnano (SA) - Italy  
+39 089 38 57 811 | [automarlogistics.it](http://automarlogistics.it) | [info@automarspa.it](mailto:info@automarspa.it)