



SEGUICI ANCHE SUI NOSTRI CANALI SOCIAL

GIOIA TAURO PROMETTE E MANTIENE

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



messengeromarittimo

MAGAZINE

No.004/2024



**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



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
m² di aree
di stoccaggio

55.500
capacità di
stoccaggio veicoli

14.000
m² 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 | info@automarspa.it

PREMESSA

di Andrea Puccini

Un momento da ricordare, per il presidente Andrea Agostinelli e tutta l'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio. Una sorta di **traguardo storico**, almeno nel contesto del porto di Gioia Tauro. Entusiasmo che ha pervaso la recente cerimonia di inaugurazione della nuova banchina di Ponente. Una tappa significativa per il più grande porto di transhipment d'Italia: **5 km di banchine**, visitate a metà Luglio '24 anche dai ministri del G7 del Commercio, dove nel 2023 si sono movimentati **3,5 milioni di TEUs**.

Uno **scalo strategico** anche per la sua configurazione geografica, una porta da e verso il cuore del Mediterraneo. A riprova, la consegna dello scanner mobile "X Ray", nell'ambito del progetto "Food For Gaza", destinato a supportare le attività di verifica dei beni nell'hub logistico europeo, garantendo l'operatività di un corridoio umanitario via mare per la Striscia di Gaza.

Successi registrati nei due terminal MCT e Automar, malgrado la congiunzione sfavorevole a livello internazionale con l'ancor critico passaggio lungo il Mar Rosso. La nuova banchina rappresenta un passo avanti verso la diversificazione dei servizi portuali, puntando alla creazione di un **polo di riparazioni navali e nuove opportunità occupazionali** nella metalmeccanica e della carpenteria navale. La banchina, lunga 380 metri e costata circa 17,5 milioni di euro, consentirà di rispettare in sicurezza tempi più rapidi di carico-scarico.

Prospettive di crescita entusiasmanti che emergono anche attraverso previsioni che indicano l'abbattimento del 'muro' dei 4 milioni di TEUs e il superamento della soglia dei 300mila autoveicoli movimentati entro fine 2024. Ma anche **innovazioni tecnologiche** come le locomotive Traxx Universal DC, operative con la Campania, per migliorare i collegamenti intermodali. La stessa Automar continua ad investire nel personale con nuove assunzioni.

Con questo numero, esploreremo le innovazioni, le sfide e le opportunità che fanno del porto di Gioia Tauro un hub logistico di rilevanza internazionale, celebrando i recenti successi e guardando con ottimismo al futuro.



SOMMARIO



6
ANDREA AGOSTINELLI
bilancio e
visione dopo
una presidenza
'decennale'



14
piena
operatività
ferroviaria
grazie
all'accordo
con RFI



16
inaugurata la
banchina
di Ponente



20

sfide e
successi nel
rifacimento
della
banchina di
Ponente



29

collaborazione
tra Capitaneria
e Autorità
portuale

23

orgoglio
calabrese
al porto
di Gioia Tauro



31

Automotive
ruolo
cruciale

25

l'esperienza
di Fincosit
al servizio di
Gioia Tauro



33

G7 commercio
in Calabria

28

nuovi servizi
e opportunità
per tutta la
Calabria



35

Il Comitato
di Gestione
approva il
DEASP

ANDREA AGOSTINELLI

INFRASTRUTTURE E OCCUPAZIONE: bilancio e visione dopo una presidenza 'decennale'

Non solo la nuova banchina e le riparazioni navali: tanti altri progetti per aumentare e migliorare la qualità del lavoro a Gioia Tauro



Un discorso sentito, quasi commosso, poiché l'obiettivo raggiunto, praticamente ad un anno dalla scadenza (Giugno 2025) del mandato di presidenza dell'AdSp dei mari Tirreno meridionale e Ionio, è tutt'altro che secondario.

Andrea Agostinelli ha preso la parola davanti ai numerosi presenti alla cerimonia di inaugurazione della nuova banchina di Ponente svoltasi nel pomeriggio dello scorso 8 Luglio, non per limitarsi ai ringraziamenti di rito, ma, sopra tutto, per tratteggiare una sorta di bilancio della propria permanenza al vertice dell'Authority, quasi un decennio da quando esordì in veste di commissario, nel Novembre 2015. In questo lungo periodo il porto di Gioia Tauro ha saputo affrontare e vincere sfide anche ragguardevoli, come gli sconvolgimenti generati dal passaggio del Covid, con l'ipertrofia dei costi dei materiali e dei prezzi in generale e con le guerre che insanguinano gli scenari internazionali, provocando significative contrazioni nei volumi di traffico marittimo.



Al momento dell'entrata in carica di Agostinelli, già professionalmente attivo in Calabria a cavallo del biennio 2013-14 come direttore del comprensorio marittimo regionale, il terminal container fatturava appena 1,7 milioni di TEUs ed era in fase decisamente discendente. Non era certo il momento più favorevole per sedersi sullo scranno più alto dell'allora Autorità portuale, eppure Agostinelli seppe fare di necessità virtù e, rimboccatosi le maniche, impresse allo scalo calabrese una spinta decisiva verso una progressiva rinascita, certificata oggi da risultati in tutto evidenti.

“Nel pomeriggio precedente l'inaugurazione, sono venuto da solo ad ammirare la nuova banchina - ha detto - e non ho visto soltanto una colata di cemento, una specie di grande marciapiede confinante con il mare, ma un'opera che significa ingegneria e tecnologia ai massimi livelli, esprime sicurezza, promette produttività e occupazione nel porto, come testimonia la presenza di alcune fra le più rappresentative testate di settore, venute oggi a Gioia Tauro per vedere da vicino il prodigio di uno scalo marittimo balzato dal nulla ai massimi livelli in pochissimi decenni”.

A corollario di quello che è stato molto più che un semplice giorno di festa, il presidente Agostinelli ha tenuto a ringraziare sinceramente tecnici di Fincosit, i responsabili del procedimento, la Commissione di collaudo e, sopra tutto, le maestranze.

“Avete svolto uno splendido lavoro - ha detto - certo non facile, come documentano le bellissime immagini che sono state fatte scorrere sui video. Voi avete assicurato l'insediarsi di una nuova attività portuale, quella delle riparazioni e della manutenzione navale, che oggi è quasi una realtà e che lo sarà del tutto quando saranno state collocate alcune bitte per rendere completamente sicuri gli ormeggi a questa banchina di navi senza equipaggio o senza propulsione”.



FROM 3 GENERATIONS, YOUR WORLD IN OUR HANDS!



OCEAN
TRANSPORTATION



AIR
TRANSPORTATION



LAND
TRANSPORTATION



CUSTOMS
WAREHOUSES



VAT TAX
DEPOSIT



CUSTOMS
BROKERS

CONTACT US AT
Tel. 0039 0815109403 - Fax. 0039 0815109434
E-Mail: info@sticcosped.com - Web: www.sticcosped.com

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

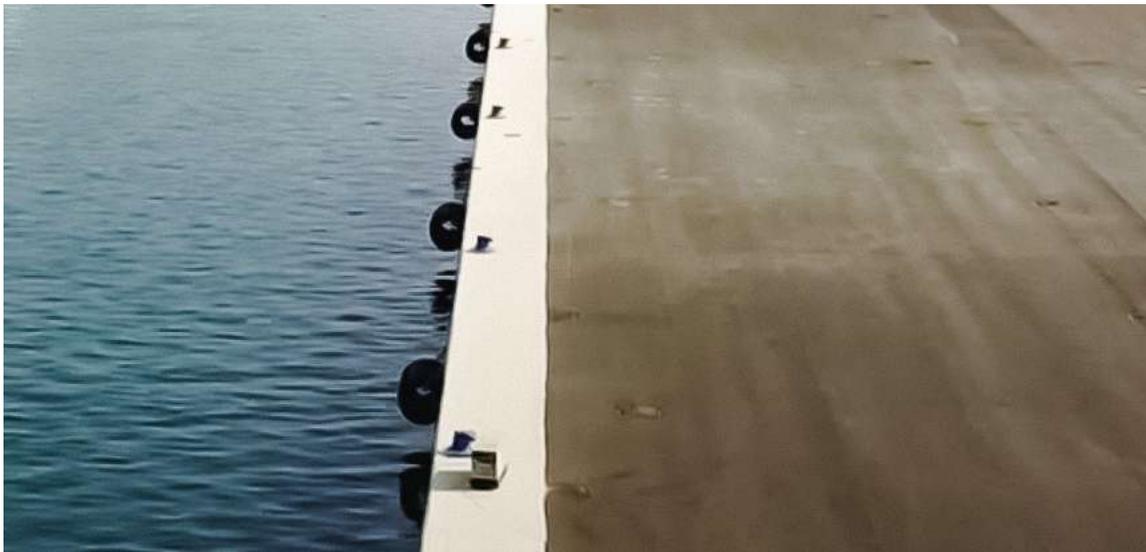
SEDE LEGALE
Via Vespucci 78- 80123 Napoli (Na)

“Il polo vocato alle riparazioni navali, infatti, una volta realizzato il progetto di acquistare un bacino da carenaggio galleggiante. Significherà, non soltanto economie di scala per gli armatori che sceglieranno questa banchina, ma anche e sopra tutto – ha ribadito Agostinelli - nuovi posti di lavoro nella metalmeccanica navale, nella carpenteria e nell’impiantistica”.

Ci doteremo di un bacino usato, di media grandezza, capace di completare infrastrutturalmente la banchina destinata alle riparazioni navali. Il costo dell’impianto è stimato in 32 milioni, più 1,7 per quattro bitte da tempesta e l’illuminazione per il lavoro

notturno.

L’operazione aprirà ulteriori scenari occupazionali sul territorio, con le lavorazioni al suo interno, che - si stima - potrebbero generare circa 50-60 posti di lavoro aggiuntivi.



“Abbiamo finalmente ultimato la costruzione delle banchine portuali, e questo era un traguardo che ci eravamo prefissati all’inizio del mio mandato, una promessa che oggi manteniamo, anche perché l’istruttoria per i nuovi ormeggi sulla banchina Nord, in concessione ad Automar, procede spedita, come può dirsi spedita una procedura nella burocrazia soffocante del nostro Paese. Questo porto in continua, stupefacente crescita – che sfiorerà 4 mln TEUs e 300.000 autoveicoli movimentati nel corrente anno – oserei dire in assoluta controtendenza europea, aveva bisogno di nuove strutture”.

terminal ferroviario

attualmente gestisce 700-800 treni all'anno

“Devo ringraziare l'Assessore regionale Emma Staine per l'aiuto determinante con Mercitalia Logistics affinché si portasse a compimento la intermodalità ferroviaria, con due locomotori di ultima generazione, nonché per quello che farà per coordinare i lavori per l'approvazione del nostro Documento strategico del sistema portuale calabrese, il DPSS”.



Per il terminal ferroviario, sono stati, infatti, spesi ben 18 milioni, un risultato significativo che contribuisce a chiudere il cerchio della **piena operatività ferroviaria del porto**, grazie alla firma dell'atto di concessione demaniale marittima fra lo stesso Andrea Agostinelli, e l'ing. Giuseppe Marta, capo della direzione operativa infrastrutture territoriali di Rete Ferroviaria Italiana, avvenuta pochi giorni dopo l'inaugurazione della banchina. Anche l'ultimo miglio di collegamento fra lo scalo portuale e la rete ferroviaria nazionale è passato nella gestione di RFI. Con questo atto concessorio, della durata di 15 anni, si garantisce peraltro al Medcenter Container Terminal (MCT) e ad Automar la possibilità di formare i propri convogli ferroviari, sia di giorno che di notte.

Assieme alla nuova banchina e all'infrastruttura ferroviaria, il presidente Agostinelli ha colto l'occasione per presentare un altro importante salto di qualità compiuto dallo scalo sotto la sua gestione, anche dal punto di vista della qualità e della sicurezza sul lavoro.

“Va posto in evidenza, fra l'altro, che, per la realizzazione della casa del portuale, i lavori sono stati affidati ad una ditta di costruzioni edili calabrese – tiene a precisare il presidente Agostinelli - mi piace questa espressione, un po' vetero-comunista un nuovo pronto soccorso per il benessere dei nostri lavoratori e la vivibilità degli ambienti di lavoro, con un costo di 5,5 milioni, interamente finanziati da questa Autorità di Sistema. E poi avremo il Punto di Ispezione Frontaliera, che è ormai pressoché ultimato, grazie anche alla disponibilità di MCT, tanto che, in Settembre, il dirigente del ministero della Salute, Raffaele, potrà illustrarlo anche agli ispettori comunitari.”



Per Agostinelli l'occasione è stata propizia anche per parlare di un'altra realizzazione *"immateriale"*, attuata con il concorso decisivo dei dirigenti Gangemi e Mollica dell'Ispettorato del Lavoro di Reggio Calabria che, ci consente di tenere sotto costante controllo, oltre la legalità, *"quella che è la nostra stella polare: la sicurezza dei luoghi di lavoro"*. Quanto prima questa attività di monitoraggio, che verrà illustrata pubblicamente, il numero uno dell'Authority ha inteso ricordare anche *"la recente ordinanza del presidente Occhiuto sulle lavorazioni usuranti in condizioni estreme"*.

Molte le luci, dunque, insieme a qualche ombra, che, nel proprio intervento, Agostinelli non ha omesso di citare, come una certa precarietà latente che sembra affliggere il porto, *"una mancata centralità, atteso che, a livello regionale, il 40% delle merci importate transitano per Gioia Tauro"*. Ma le minacce che incombono sull'attività indefessa dello scalo non mancano, basti pensare alle penalizzazioni inferte ai traffici dalla 'sciagurata' introduzione della normativa ETS, per non parlare delle limitazioni imposte alla navigazione commerciale nel mar Rosso dagli attacchi terroristici degli Houti e delle spese 'obbligate' per cercare di realizzare (velleitariamente?) l'elettrificazione di uno scalo tanto

grande per uniformarsi alla transizione verso il cold ironing.

A tutto ciò va sommato il contenzioso con CO-RAP (Consorzio regionale per lo sviluppo delle Attività produttive), di cui l'AdSp ha sollecitato la soluzione (considerata la situazione di Liquidazione Coatta Amministrativa) per un trasferimento della disponibilità delle aree ex Enel cioè di una quantità di spazi destinatari di un investimento di 10 milioni del Pnrr, per la realizzazione di opere infrastrutturali di viabilità. Potrebbe trattarsi, in pratica, di un polmone di sfogo importante per lo scalo, anche verso l'interno, che potrebbe dar vita ad un vero e proprio retroporto.

"Stiamo percorrendo una non facile via risolutiva che potrebbe consentire la riconversione strategica di circa 100 ettari funzionali allo sviluppo delle attività dei terminalisti per i prossimi anni".



Al momento, però, l'AdSp si trova in una posizione sfavorevole, con una richiesta della controparte di transigere per la somma di 30 milioni.

L'Authority, comunque, è decisa a sostenere le proprie posizioni, se occorrerà, fino all'ultimo grado di giudizio.



FEDERAZIONE DEL SISTEMA MARITTIMO ITALIANO

CLUSTER MARITTIMO ITALIANO

www.federazionedelmare.it



ANGOPI

Ania

Associazione Nazionale fra le imprese Assicuratrici



Associazione Italiana Port & Terminal Operators

ASSONAVE

Associazione Nazionale dell'Industria Navalmecanica



ITALIAN PORTS ASSOCIATION



ASSORIMORCHIATORI



CETENA
CENTRO PER GLI STUDI DI TECNICA NAVALE



CONFINDUSTRIA NAUTICA



CONFITARMA

Confederazione Italiana Armatori



FEDERAGENTI



FEDERPESCA

Federazione nazionale delle imprese di pesca



FEDERAZIONE NAZIONALE IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

INAIL

ISTITUTO NAZIONALE PER L'ASSICURAZIONE CENTRO GLI INFORTUNI SUL LAVORO



REGISTRO ITALIANO NAVALE



Unione energie per la mobilità

Aderisce a



È partner di



“Vorrei rinnovare al presidente della Regione e agli assessori regionali presenti, l’invito a rimanere al nostro fianco e a sostenerci nella gestione futura di questo gioiello della Calabria e del Meridione. La collaborazione, già nei fatti, dovrà proseguire e migliorare. Esprimo ringraziamenti anche all’Ufficio di Gabinetto della Presidenza per aver prorogato lo scadere della nostra Port Agency”

Un ulteriore ringraziamento va al presidente per il momentaneo differimento di ulteriori nove mesi dell’operatività dell’Agenzia di somministrazione del lavoro in porto e per la riqualificazione professionale, che viene, così, portata da 81 a 90 mesi, fino al 31 Dicembre 2024.

Un tributo di riconoscenza va anche all’assessore Rosario Vari, presente alla cerimonia, e al presidente della Regione, Occhiuto, *“con cui avevamo condiviso il sogno di assicurare nuovi traffici, lavoro, benessere ai nostri porti, alcuni dei quali erano abbandonati e deserti da tempo immemorabile”*.

Doverosi ringraziamenti sono stati rivolti pubblicamente anche agli Uffici dell’assessore Giovanni Calabrese, che hanno inaugurato *“una giornata di reclutamento per qualifiche professionali ancillari rispetto al lavoro dei terminal portuali”* e a Calabrò *“attentissimo rappresentante regionale nel nostro Comitato di Gestione”* che segue una progettualità ormai matura per il rifacimento di alcune banchine dei porti di Crotona, Corigliano e, soprattutto, Vibo Valentia, che tutt’ora resta in fiduciosa attesa di un finanziamento, magari da parte della Regione.



SI CHIUDE IL CERCHIO: piena operatività ferroviaria grazie all'accordo con RFI

IL PROCESSO ERA GIÀ INIZIATO CON IL GATEWAY REALIZZATO DALL'ADSP



Con la recente sottoscrizione dell'atto di concessione demaniale marittima, il cerchio si chiude intorno alla piena operatività ferroviaria del porto di Gioia Tauro. L'accordo, firmato dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, e l'ing. Giuseppe Marta, responsabile della direzione operativa infrastrutture territoriali di Rete Ferroviaria Italiana (RFI), assegna la gestione dell'ultimo miglio di collegamento tra il porto e la rete ferroviaria nazionale a RFI.



Questo atto finale rappresenta il completamento di un complesso mosaico amministrativo, curato dal settore Demanio, attualmente guidato dal segretario generale Pasquale Faraone. Il processo è iniziato con la realizzazione del gateway ferroviario da parte dell'Autorità di Sistema portuale, secondo gli standard infrastrutturali richiesti dall'Unione Europea, successivamente la Regione Calabria ha trasferito la proprietà dell'area compresa tra la stazione ferroviaria nazionale di Rosarno e lo scalo portuale di Gioia Tauro a RFI. I terminalisti MCT ed Automar hanno poi installato aste ferroviarie nei propri piazzali e stipulato contratti di raccordo ferroviario con RFI.

Con la sottoscrizione di una concessione della durata di 15 anni, RFI assume la piena titolarità della gestione dell'intera area ferroviaria portuale, comprese le attività di illuminazione necessarie per permettere a MCT ed Automar di formare convogli ferroviari sia di giorno che di notte. Questo passaggio è fondamentale per garantire l'efficienza e la continuità operativa del porto.

L'efficienza dello scalo portuale è stata ulteriormente rafforzata, lo scorso 15 Maggio, con l'entrata in servizio delle nuove locomotive Traxx Universal DC del Polo Logistica del Gruppo Ferrovie dello Stato che ope-

rano fra la Campania e il porto calabrese, aumentando significativamente la capacità di movimentazione delle merci.

Sabrina De Filippis, amministratrice delegata di Mercitalia Logistics, ha sottolineato l'importanza strategica di questo sviluppo. "È una combinazione fondamentale per far aumentare la quota di traffico intermodale delle merci attraverso una rete di trasporto sostenibile e ad alta efficienza, a sostegno delle economie del Sud e dell'import-export italiano". Il presidente Agostinelli ha espresso grande soddisfazione, evidenziando "il continuo impegno dell'Ente a sostegno

dell'intermodalità, al fine di assicurare al porto di Gioia Tauro una maggiore crescita e un ruolo sempre più rilevante come hub logistico per l'intero Mezzogiorno".

Con la completa operatività ferroviaria, il porto di Gioia Tauro si prepara a consolidare il suo ruolo di nodo cruciale nel panorama logistico italiano, pienamente capace di favorire una crescita sostenibile e una maggiore efficienza nei trasporti intermodali. Questo rappresenta un passo decisivo per l'economia del Sud Italia e per il potenziamento delle infrastrutture nazionali.

INAUGURATA LA NUOVA BANCHINA DI PONENTE

Va al proprio posto anche l'ultimo tassello del 'puzzle' infrastrutturale dello scalo calabrese



Grande entusiasmo e applausi calorosi hanno contrappuntato la cerimonia di inaugurazione della nuova banchina di Ponente del porto di Gioia Tauro, uno dei più recenti e significativi traguardi raggiunti dall'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, retta dal presidente Andrea Agostinelli.

Alla cerimonia, tenutasi nel piazzale antistante la banchina, hanno partecipato il prefetto di Reggio Calabria, **Clara Vaccaro**, l'assessore allo Sviluppo Economico della Regione Calabria, **Rosario Vari**, l'assessore regionale alle Politiche Sociali e ai Trasporti, **Emma Staine**, la senatrice **Tilde Minasi** e il presidente della Fincosit, ing. **Alessandro Mazzi**.

Nel corso dell'evento, il **presidente Agostinelli** ha sottolineato l'importanza strategica che la nuova banchina riveste per la diversificazione dei servizi portuali e lo sviluppo del porto di Gioia Tauro.

Nuove funzioni e opportunità con le riparazioni navali



Agostinelli ha espresso soddisfazione per come la nuova banchina rappresenti un deciso passo in avanti verso l'acquisizione di nuove specialità portuali, in particolare per la manutenzione e le riparazioni navalmeccaniche. Il porto "ospiterà un polo di riparazioni navali - ha affermato - che, non solo sarà in grado di determinare economie di scala per gli armato-

ri, ma produrrà anche nuovi posti di lavoro nei settori della metalmeccanica, della carpenteria e dell'impiantistica navale". Il presidente ha, inoltre, posto in evidenza l'importanza del completamento strutturale delle banchine nel complesso portuale, un obiettivo in buona parte conseguito già all'inizio del suo mandato.

Agostinelli, ricordando come il settore delle riparazioni navali sia stato (sciaguratamente ndr) abbandonato nella sua Livorno, ha ribadito l'importanza per Gioia Tauro di impegnarsi in tale vivacissimo mercato. "Gli armatori - ha detto - ci chiedono di poter disporre di un polo per la riparazione delle navi, considerando la palmare evidenza di quanto possa essere vantaggiosa l'economia di scala che viene a determinarsi allorché una nave ha la possibilità di compiere operazioni commerciali e sottoporsi a riparazioni e manutenzione in uno stesso porto. E', appunto, in tale ottica che il presidente ha annunciato l'intento di dotare quanto prima Gioia Tauro di un bacino galleggiante adeguato alla necessità di far fronte alla crescente domanda di riparazioni navali.

Prospettive di crescita

Il presidente Agostinelli, riferendo che il porto di Gioia Tauro registra un **continuo, stupefacente incremento di traffici e di operatività**, ha avanzato la previsione che, entro l'anno, saranno sfiorati i 4 milioni di TEUs e i 300.000 autoveicoli movimentati, in netta controtendenza rispetto al più modesto andamento europeo.





MEDITERRANEAN
SHIPPING COMPANY

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

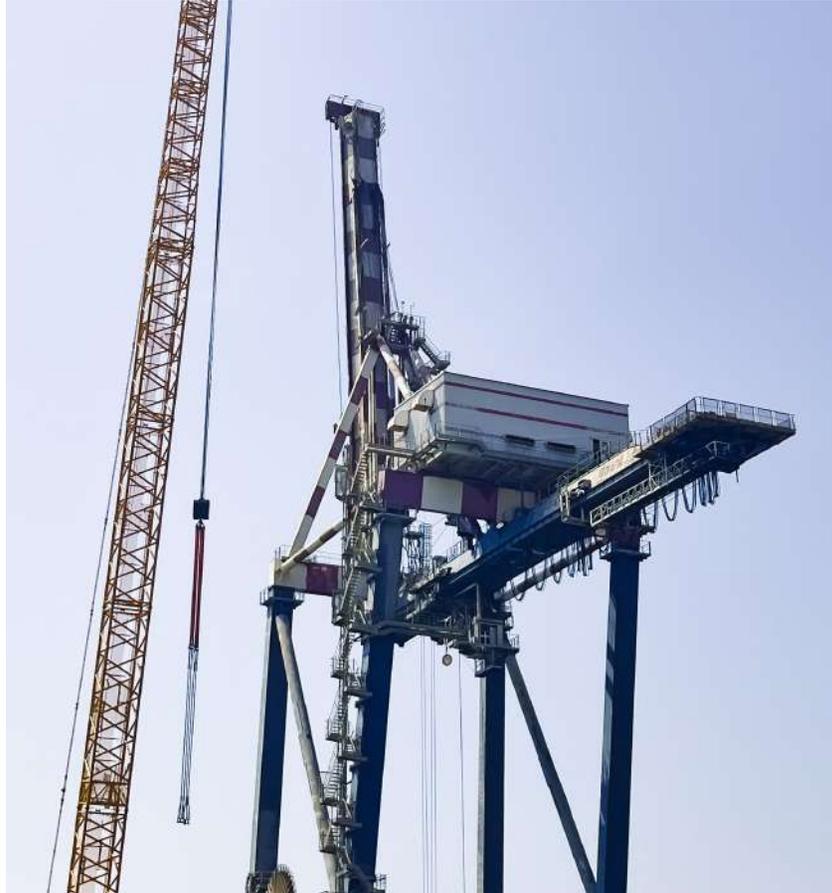
1.800 FEU reefer plugs

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21

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

E-mail: IT015-spadonia@mscspadoni.it

Dettagli tecnici e investimenti



La nuova banchina, lunga 380 metri, è costata circa 17,5 milioni, finanziati in parte con fondi FSC e in parte dalla stessa Autorità di Sistema portuale.

“Abbiamo in mente un polo per le riparazioni navali, con un’istruttoria per una nuova concessione demaniale a norma in corso - ha spiegato il presidente - e, nonostante le inevitabili difficoltà economiche conseguite al Covid, come l’aumento dei costi dei materiali, il progetto è stato completato con successo”

Con la nuova banchina, il porto di Gioia Tauro, non solo potenzia le proprie infrastrutture, ma crea anche nuove e diverse opportunità occupazionali, contribuendo allo sviluppo economico della regione e dell’intero Paese.

SFIDE E SUCCESSI NEL RIFACIMENTO DELLA BANCHINA DI PONENTE

L'impatto della pandemia e degli imprevisti geologici su un progetto ambizioso.

Il commento del direttore dei Lavori
ing. Michelangelo Lentini

Il progetto di ristrutturazione della banchina di Ponente di Gioia Tauro, lato Nord, diretto dall'ing. **Michelangelo Lentini**, fin dal suo nascere ha dovuto affrontare e vincere numerose sfide. L'avvio dei lavori, in piena pandemia di Covid-19, ha comportato significative difficoltà logistiche, con problemi di approvvigionamento dei materiali e con la messa a punto di rigide procedure per la massima sicurezza dei lavoratori e, naturalmente, la soluzione di tale ampia gamma di problematiche, ha esteso la durata complessiva dei lavori fino a ben 731 giorni, invece dei 400 previsti inizialmente.

"La prima questione è che ci siamo trovati a inaugurare il cantiere e a iniziare i lavori in piena crisi Covid, con l'aggravante del lungo lockdown che ha portato con sé una serie di difficoltà veramente significative, specialmente per quanto riguarda l'approvvigionamento dei



materiali. Si tratta - spiega Lentini - di operazioni che comportano tutta una serie di procedure per garantire ai lavoratori il massimo della sicurezza, con conseguenti rallentamenti e difficoltà che hanno determinato il prolungamento del periodo interessato dai lavori".

Ma le complicazioni non si sono limitate alla pandemia. L'area di Gioia Tauro, così fortemente caratterizzata dall'aver un porto canale, ha presentato problemi geologici del tutto imprevisti. Durante i lavori sono stati rinvenuti detriti storici e grandi rocce sotto la banchina che hanno richiesto numerosi aggiustamenti del progetto e una revisione del piano alla costruzione, con ulteriore aggravio della complessità dell'opera.



“Gioia Tauro è un porto canale ed è, quindi, stato realizzato nell’entroterra. La banchina di Ponente, lato nord era rimasta una delle ultime parti da completare, sebbene agli inizi degli anni 80 fosse stata originariamente utilizzata come molo per l’approvvigionamento dei materiali lapidei. Parte di questo materiale, poi finito in mare da un molo precario, è stato recuperato quando è stata eretta la parete combinata, costituita da pali e da palancole. I pali sono rimasti incastrati perché hanno incontrato questi materiali adagiati sul fondo – è la spiegazione del direttore dei lavori- Da qui, abbiamo dovuto apportare una serie di aggiustamenti in corso d’opera, compreso il ribaltato dell’avanzamento del cantiere da Nord verso Sud, che ha comportato una notevole complicazione”.

Alcuni numeri possono dare un’idea delle dimensioni la mole dell’infrastruttura messa in piedi.

“Parliamo di 400 tonnellate di acciaio pesante e 230 tonnellate di ferro per le armature, 17mila tonn. di calcestruzzo – elenca Lentini - Insomma è un’opera che, sia dal punto di vista quantitativo sia da quello degli approvvigionamenti, oltre che dell’impiego delle risorse umane, è risultata assai impegnativa”.

Un altro ostacolo significativo è stato la carenza di materiali essenziali, in particolare l'acciaio, che, per difficoltà di approvvigionamento, siamo stati costretti ad importare dalla Turchia, con ritardi aggiuntivi e complicazioni logistiche.

Nonostante queste sfide, il programma è stato realizzato con successo, comportando la costruzione di una ban-

china di 385, 50 metri per 16 metri di profondità, utilizzando grandi quantità di acciaio pesante, armature in ferro e calcestruzzo. La portata e la scala del progetto hanno richiesto un notevole impegno di risorse umane e materiali.

Un aspetto fondamentale del successo della riuscita dell'operazione è stato quello della sicurezza. Grazie agli sforzi diligenti della squadra di in-

gegneri e al coordinamento efficace con l'autorità portuale, il cantiere ha mantenuto alti livelli di sicurezza, senza incidenti. Lentini ha sottolineato l'importanza della collaborazione del suo staff, composto da tecnici altamente qualificati e impegnati quotidianamente nel progetto, e ha tenuto a ringraziarli per il loro contributo determinante.

"Vorrei ringraziare tutti coloro che mi hanno affiancato nella costruzione di questa opera complessa – ha detto il fondatore della SJS Group – in particolare Giovanni Suraci, Pierpaolo Tripaldi, Romeo Rocco, Antonio Cordiano e l'immancabile Giuliana Di Giuseppe. I miei complimenti vanno inoltre rivolti all'Impresa Fincosit, magistralmente diretta dall'Ingegnere Andrea Aliotta. Con questa Direzione dei Lavori, lascio alla DBA Group il futuro della SJS Engineering, un futuro che certamente sarà pieno di altre grandi soddisfazioni. Io torno a casa dalla mia SJS e vado verso nuove avventure".



ORGOGGIO CALABRESE AL PORTO DI GIOIA TAURO

Il neo Segretario Generale Faraone:

"Un cluster molto legato alla realtà territoriale, che contribuisce al 50% del PIL regionale"

Pasquale Faraone, nel suo primo mese come nuovo Segretario Generale del porto di Gioia Tauro, ha trovato una situazione dinamica e in evoluzione, concentrandosi sull'aumento dell'efficienza organizzativa e affrontando i ritardi procedurali. Il porto calabrese è ben organizzato e funziona efficacemente, con rapporti annuali positivi della Corte dei Conti.

Ovviamente la parentesi è troppo breve per stilare già un bilancio ma la situazione organizzativa attuale è definita "molto vivace" dallo stesso dirigente.

"Le sfide che mi attendono sono quelle di riuscire a dare all'ente il maggiore efficientamento possibile in termini di organizzazione dei servizi: questa è la delega che mi ha affidato il presidente e che diciamo mi accompagnerà fino alla scadenza dell'incarico - racconta Faraone, già dirigente dell'Area Amministrativa subentrato ad Alessandro Guerri che per motivi personali aveva lasciato l'incarico ricoperto dallo scorso Gennaio - La situazione generale dell'ente è buona, si tratta di un ente ben organizzato che funziona e i risultati sono certificati. Non è un'autocelebrazione ma lo possiamo riscontrare per esempio dai referti annuali della Corte dei Conti che sono tutto sommato quasi sempre lusinghieri".



L'obiettivo principe è quello di trovare i fattori di ritardo all'interno delle singole procedure.

"Eliminare le incrostazioni che rendono meno performanti le nostre attività verso l'esterno, migliorarle e accompagnare il presidente Agostinelli in quest'ultima fase del suo mandato" è conferma alla sua 'mission'.

Sostanzialmente, cosa rende Gioia Tauro un porto differente rispetto agli altri o anche più stimolante a livello professionale?

“Partendo sostanzialmente da zero, da quando è stata intrapresa l'avventura di costruzione del porto iniziata nel '95, ci confrontiamo con un cluster che per quanto riguarda gli operatori ma anche i quadri intermedi e molti dirigenti e imprese portuali, è composto quasi esclusivamente da calabresi - sottolinea con orgoglio Faraone - Questo è un fatto che mi rende orgoglioso e mi stimola perché è una contro narrazione rispetto a quella usurata che si fa della nostra regione. Uno scalo che contribuisce per circa il 50% all'intero PIL calabrese: una realtà produttiva che, fatta eccezione per le governance dei principali operatori portuali, è composta principalmente da calabresi. Lo stimolo è quello di entrare sempre di più in sinergia e di implementare e migliorare questo comune sentimento diciamo di appartenenza al territorio”.

Una comunità che aggiunge un fiore al proprio occhiello, con l'inaugurazione di una nuova banchina: infrastruttura importante per una molteplicità di motivi.



“Siamo testimoni di un fatto nel nostro piccolo storico: questo è l'ultimo tratto del porto che doveva essere infrastrutturato. Adesso, lo scalo è ai massimi livelli e questa banchina costruita con criteri modernissimi, ci consente di aprire in prospettiva la possibilità di insediare forse proprio nello specchio acqueo di fronte un polo per le riparazioni navali - sottolinea il Segretario - Una cosa che costituirebbe un ulteriore volano per la fidelizzazione dei traffici, che peraltro il principale cliente del terminal contenitori ha molto a cuore. Si potrebbe creare la filiera della nave che, giunta a fine corsa, si libera del carico e va ai grandi lavori sempre qui nel porto di Gioia Tauro”.

L'ESPERIENZA DI FINCOSIT AL SERVIZIO DI GIOIA TAURO

PARLA IL DIRETTORE TECNICO ANDREA ALIOTTA



“La costruzione di questa banchina è stata una sfida oltremodo significativa,” ha dichiarato Andrea Aliotta, direttore tecnico di Fincosit. “Qui c’era una spiaggia, con delle difficoltà esecutive legate alla geotecnica dei suoli, Problemi che, però, abbiamo ottimamente superato e il risultato è sotto i vostri occhi”.

Fincosit, storica impresa italiana con una lunga e solida tradizione nel settore marittimo, con il completamento di una nuova imponente infrastruttura nel porto di Gioia Tauro, ha aggiunto un altro significativo tassello alla sua storia di successi. L’azienda, fondata nei primi anni del 1900, grazie anche alla sua alta specializzazione nelle opere marittime, è oggi fra le principali del settore in Italia.

Il nuovo progetto, avviato a seguito della sottoscrizione del contratto con l’Autorità portuale, nel Marzo 2021, ha richiesto 730 giorni di lavori dalla posa della prima pietra. La nuova banchina di Ponente dello scalo calabrese si estende per quasi 400 metri di lunghezza con una superficie di un ettaro e mezzo, ed è costruita con 5mila tonnellate di acciaio e 17mila metri cubi di calcestruzzo. Il fondale, con una profondità di 16 metri, è stato progettato per ospitare navi di grandi dimensioni, migliorando notevolmente la ricettività e la capacità operativa dello scalo marittimo.



PSA ITALY

www.psaitaly.com



PSA GENOVA PRA'

www.psagp.it



PSA SECH

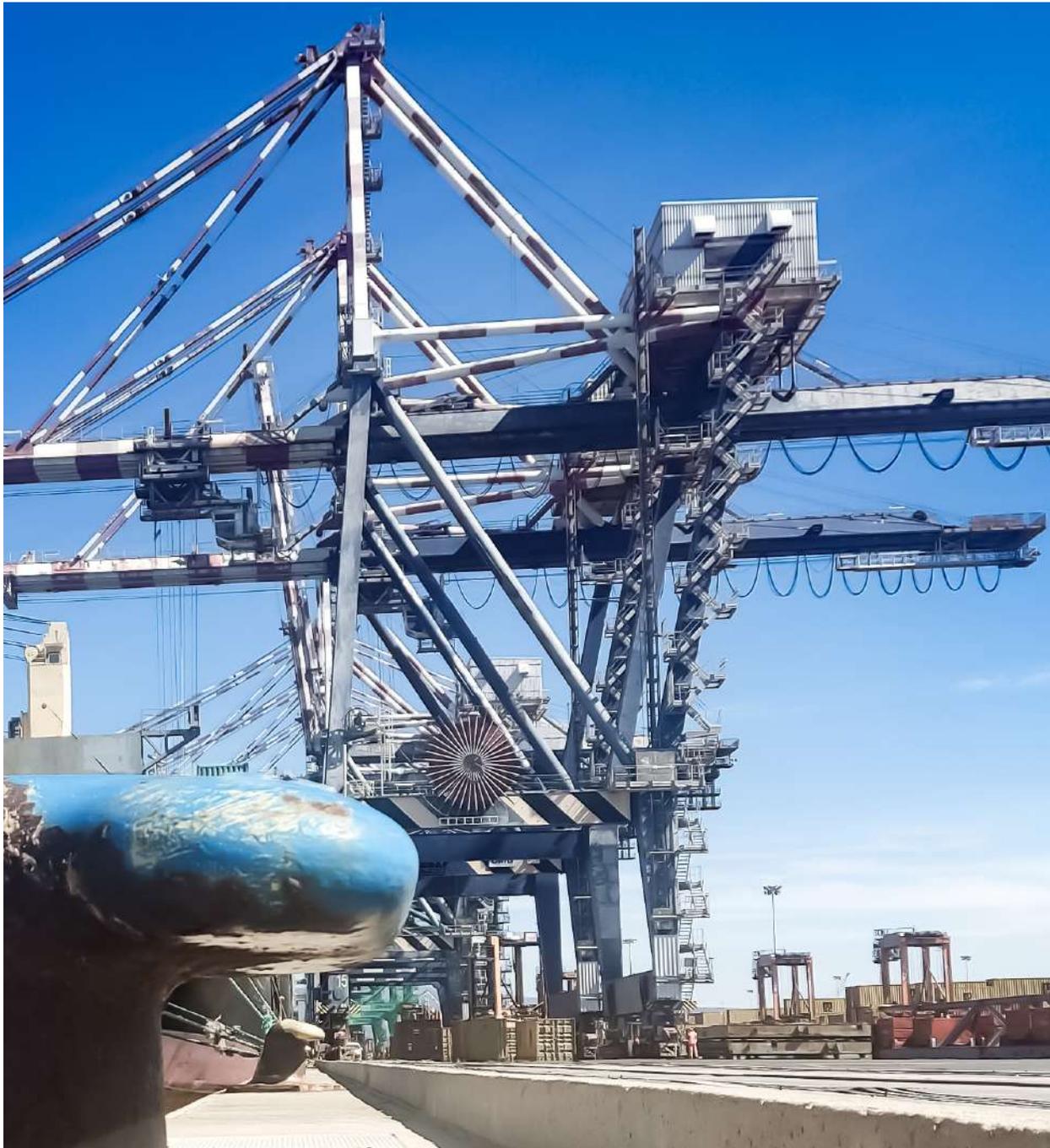
www.psasech.it



PSA VENICE

www.vecon.it

Fincosit non è nuova per il porto di Gioia Tauro. Nel periodo compreso fra il 2008 e il 2010, l'azienda aveva già realizzato importanti lavori di approfondimento e consolidamento dei fondali del canale portuale e del bacino di espansione, oltre all'adeguamento strutturale delle banchine di Levante. Queste esperienze precedenti hanno permesso a Fincosit di affrontare con accresciuta competenza e professionalità le sfide del nuovo progetto.



NUOVI SERVIZI E OPPORTUNITÀ ANCHE PER TUTTA LA CALABRIA

L'assessore regionale allo sviluppo economico, Vari, estende l'orizzonte delle potenzialità dello scalo.

Il porto di Gioia Tauro si appresta a vivere una nuova era di sviluppo e di innovazione e, in un giorno di festa, come quello dell'inaugurazione di una struttura tanto importante, l'assessore regionale allo Sviluppo economico, **Rosario Vari**, ci ha rilasciato un'intervista che tira un po' le somme sulle prospettive future di Gioia Tauro.

"L'opera che oggi inauguriamo favorirà ottimamente l'introduzione di servizi di manutenzione e riparazione delle navi e arricchirà ulteriormente l'appetibilità dello scalo.

Gioia Tauro, posizionandosi al primo posto in Italia, sesto nel Mediterraneo e ottavo in Europa, è già un punto di riferimento nel settore del transhipment internazionale, tuttavia, l'obiettivo è andare oltre, integrando una gamma più ampia e qualificata di servizi. Un passo importante in questa direzione - sottolinea l'assessore - è stato l'avvio del gateway ferroviario, che facilita il trasporto intermodale collegando il porto a centri nevralgici di smistamento, come Nola, Bari, Padova e Bologna".

Guardando poi al prossimo futuro, uno dei progetti più ambiziosi è la costruzione di un bacino da carenaggio.

"Questo investimento significherebbe un ulteriore salto di qualità per il porto e darebbe senz'altro vita a forme di



sviluppo ancora più significative, conviene Vari mentre, parallelamente, l'area retroportuale è destinata a crescere, con l'obiettivo di attrarre importanti investimenti nei settori della logistica, dell'energia e dell'agroalimentare".

Quello conseguito, dunque, è un importantissimo obiettivo che va ben oltre gli interessi del porto di Gioia Tauro, ma è anche e soprattutto un motivo di orgoglio per tutta l'intera Calabria e per l'Italia tutta. Grazie a queste nuove infrastrutture e servizi, si schiudono nuove prospettive di sviluppo economico e occupazionale che andranno a rafforzare il ruolo strategico del porto nel panorama mediterraneo ed internazionale.

LA GUARDIA COSTIERA E L'AUTORITÀ MARITTIMA COLLABORANO PER ELEVATI STANDARD DI SICUREZZA Parola al Capitano Martino Rendina



“Questa banchina consentirà di estendere ulteriormente la gamma già vasta del movimento portuale, già di per sé straordinaria”, ha dichiarato il Capitano di Fregata **Martino Rendina**, comandante del Compartimento marittimo nella cui giurisdizione si trova lo scalo calabrese. Rendina ha inoltre sottolineato che la destinazione della nuova banchina è stata condivisa con l’Autorità Marittima e che anche i futuri sviluppi saranno concertati per massimizzare l’efficienza del porto.

Il nuovo ormeggio sarà probabilmente destinato alle riparazioni navali, una novità per Gioia Tauro, che rappresenta un valore aggiunto rispetto all’attività ordinaria del porto. Questa

nuova specializzazione promette di ampliare ulteriormente le capacità operative dello scalo facendone un punto di riferimento, non solo per il trasporto delle merci, ma anche per la manutenzione e la riparazione delle navi.

L’entrata in esercizio della nuova banchina comporta nuove responsabilità per la Guardia Costiera, già attiva in un contesto altamente impegnativo.

“L’Autorità Marittima svolgerà il proprio consueto compito a presidio della sicurezza degli accosti, tenendo in debita considerazione i venti dominanti su questo porto, che chiaramente interessano particolarmente questa infrastruttura” ha ricordato il Capitano Rendina, che vanta precedenti esperienze alla Direzione Marittima di Livorno e si è insediato sulla costa tirrenica calabrese dal Settembre scorso.

Oltre alla gestione dei venti, saranno adottati accorgimenti tecnici per garantire che gli approdi e gli accosti al nuovo attracco possano mantenere livelli di sicurezza oltremodo elevati e massimamente efficaci. Si tratta, dunque, di un passo assai rilevante per il porto di Gioia Tauro, che continua a progredire, crescere ed innovarsi per affrontare le sfide future sempre più dure del commercio marittimo globale.



ITALY



www.coscoshipping.it

MERCI DA E PER
TUTTE LE PRINCIPALI
DESTINAZIONI DEL MONDO



GENOVA



MILANO



NAPOLI

AUTOMOTIVE IN CRESCITA: IL RUOLO CRUCIALE DI GIOIA TAURO

Nonostante le sfide globali, lo scalo calabrese sostiene l'aumento delle spedizioni di autovetture



Il porto di Gioia Tauro ha recentemente ospitato un evento di grande rilevanza, come l'inaugurazione della banchina di Ponente, mettendo in luce il suo ruolo cruciale, non solo per la Regione Calabria ma anche per il resto dell'economia nazionale. Costantino Baldissara, uno dei protagonisti della giornata dominata dalla cerimonia, ha espresso il proprio entusiasmo per l'importanza di occasioni del genere. *"Eventi come questi rappresentano un momento significativo, non soltanto per il porto ma anche per le imprese che vi operano e, sopra tutto, per i lavoratori,"* ha dichiarato il presidente di Automar e Commercial, Logistics & Operations Director del gruppo Grimaldi.

Nonostante le sfide globali, come la crisi del Mar Rosso, che ha influito negativamente sui mercati internazionali, il settore del trasporto automobilistico mostra segni evidenti di crescita.



“L’automotive sta andando bene, non mancano certo i problemi, ma, in generale, il trasporto delle autovetture è in aumento grazie al successo su nuovi mercati e ai cambi generazionali delle autovetture” - ha spiegato Baldissara - Gioia Tauro, in particolare, sta emergendo come un nodo fondamentale, sia per il trasbordo che per l’arrivo delle autovetture in Italia. Guardando al futuro, Baldissara, pur restando cauto riguardo alle questioni globali che potrebbero influenzare il mercato, si è mostrato ragionevolmente ottimista: “Il futuro non dovrebbe riservare sorprese negative, se non

accadrà qualcosa di imprevisto”. Un tema caldo del momento è, difatti, costituito dal dibattito pubblico che impazza intorno alla decisione di aumentare i dazi sull’import delle auto elettriche prodotte in Cina, che l’Unione europea ha recentemente adottato. Mentre la Cina sostiene che tali dazi danneggiano più l’Europa che la Cina stessa, le due parti stanno continuando a trattare. “Il fatturato delle autovetture europee vendute in Cina è doppio rispetto a quello delle auto cinesi vendute in Europa, quindi, se l’ex Celeste impero dovesse assumere un atteggiamento di reciprocità,

a subire danni maggiori sarebbe l’Europa”, ha osservato Baldissara, evidenziando le conseguenze negative sui marchi tedeschi, francesi e italiani.

Nonostante queste sfide, la competitività delle auto cinesi rimane elevata. Baldissara ha, infatti, concluso che, anche in caso di revisioni dei dazi, i prodotti cinesi difficilmente perderebbero il loro vantaggio competitivo. Questo scenario pone una sfida continua per i produttori europei, obbligati a trovare modi e sistemi innovativi per mantenere la loro posizione nel mercato globale.

G7 COMMERCIO IN CALABRIA: Il porto di Gioia Tauro sotto i riflettori



Durante il G7 Commercio tenutosi in Calabria, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, Andrea Agostinelli, ha avuto un ruolo di rilievo nella Plenaria internazionale delle delegazioni ministeriali. L'incontro si è svolto a Villa San Giovanni, dove Agostinelli ha presentato il porto di Gioia Tauro, illustrandone le potenzialità e le infrastrutture ai rappresentanti internazionali.



LA VISITA È PROSEGUITA CON UN TOUR ALL'INTERNO DEL PORTO, ACCOMPAGNATO DA ILLUSTRI PERSONALITÀ QUALI IL VICEPRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI E MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI E DELLA COOPERAZIONE INTERNAZIONALE, **ANTONIO TAJANI**, IL PRESIDENTE DELLA REGIONE CALABRIA, **ROBERTO OCCHIUTO**, E I MASSIMI RAPPRESENTANTI DELL'AGENZIA DELLE DOGANE E DEI MONOPOLI E DELLA PROTEZIONE CIVILE.

Durante il tour lungo le banchine, Agostinelli ha messo in evidenza le caratteristiche infrastrutturali del porto, sottolineando la continua crescita del traffico portuale, che nei primi sei mesi del 2024 ha registrato un incremento del 13,7%. Questo risultato è particolarmente significativo se si considerano le difficoltà derivanti dalla direttiva europea ETS, che penalizza i porti mediterranei destinati al transhipment, e la crisi dei traffici marittimi causata dalla situazione geopolitica nel Mar Rosso. Agostinelli ha riconosciuto il contributo cruciale dei due terminalisti operativi nel porto

– Med Center Container Terminal e Automar Spa – e dei rispettivi armatori, MSC e Grimaldi Lines, che continuano a considerare Gioia Tauro un porto di riferimento strategico.

Il presidente ha poi concluso il suo intervento esprimendo piena soddisfazione per il ruolo attivo del porto di Gioia Tauro nell'iniziativa umanitaria "Food for Gaza". Attraverso la concessione dello scanner mobile, il porto ha potuto contribuire significativamente a questo progetto umanitario, dimostrando ancora una volta la sua importanza non solo come hub logistico, ma anche come attore responsabile a livello internazionale.

L'intervento di Andrea Agostinelli ha messo in luce l'**importanza strategica di Gioia Tauro nel contesto del commercio internazionale**, evidenziando come le infrastrutture avanzate e la capacità di adattamento alle sfide globali possano portare a una crescita sostenuta, nonostante le difficoltà. Questo successo rappresenta un esempio virtuoso di come il sistema portuale italiano possa competere e prosperare nel mercato globale, grazie a una gestione efficiente e a una visione strategica orientata al futuro.



RIUNIONE DEL COMITATO DI GESTIONE: APPROVATO IL DEASP

Focus sulla sostenibilità energetica e ambientale



Il Comitato di Gestione dell'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio si è riunito sotto la presidenza di Andrea Agostinelli, con la partecipazione del prof. avv. Natale Polimeni, nuovo delegato del Comune di Gioia Tauro. Al centro dei lavori, l'approvazione del Documento di Pianificazione Energetica e Ambientale. La riunione è iniziata con l'illustrazione e l'approvazione unanime del DEASP, un documento strategico che, in conformità con le normative nazionali ed europee, definisce la pianificazione di interventi e misure

per uno sviluppo portuale e logistico sostenibile. Questo documento sottolinea l'interdipendenza tra fattori economici, sociali e ambientali, puntando a una crescita circolare ed ecosostenibile dei cinque porti sotto la giurisdizione dell'Ente.

IMPEGNI ENERGETICI E AMBIENTALI

Attraverso il Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale (DEASP), l'AdSp dei mari Tirreno meridionale e Ionio rende più strutturato il percorso intrapreso

dall'Ente verso la realizzazione di un modello di sviluppo portuale e logistico sostenibile nel processo di transizione energetica, ambientale e digitale. Si tratta di un documento strategico che, in ossequio alla normativa nazionale ed europea, definisce la pianificazione di interventi e misure che valorizzino l'interdipendenza fra i fattori economici, sociali ed ambientali nel concreto sviluppo circolare ed ecosostenibile dei cinque porti interni alla circoscrizione dell'Ente. Nella valutazione dei consumi energetici complessivi sul Sistema portuale, il porto



SAIMARE SpA

Servizi ausiliari internazionali marittimi dal 1924

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

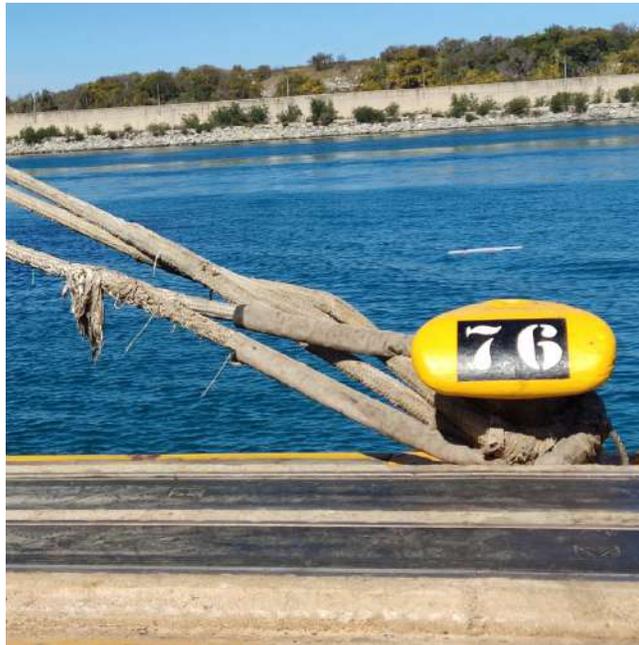
Mino Giachino, Presidente di Saimare spa

di Gioia Tauro copre il 97% del totale con 798.732 MWh, mentre con il 2% il porto di Crotona consuma 16.045 MWh, seguono Corigliano Calabro con 4.116 MWh, Vibo Valentia Marina con un consumo pari a 3.920 MWh e Taureana di Palmi con 10 MWh.

In particolare, dall'analisi della cosiddetta "Carbon Footprint", parametro utilizzato per stimare le emissioni di gas serra causate da un dato prodotto e/o servizio, il 78% dei consumi energetici, pari a 620.304 MWh, nel porto di Gioia Tauro è dovuto alla fase di ormeggio, effettuata attraverso l'uso di olio combustibile denso BTZ, mentre il 16 % (128.489 MWh) al terminal commerciale e il 6 % alla fase di manovra, quantificato in 46.351 MWh.

Nel porto di Corigliano Calabro il 59% dei consumi energetici è dovuto alla fase di ormeggio, quantificato in 2.418 MWh, il 32% al terminal commerciale (1337 MWh), mentre il 4% è generato dalla fase di manovra del traffico marittimo quantificato in 145 MWh. Nel porto di Crotona, la fase di ormeggio del traffico marittimo copre un consumo pari all'82% (13.181 MWh), mentre il 16 % (2.539 MWh) è dovuto al terminal commerciale. Nel porto di Vibo Valentia, il traffico marittimo nella fase di ormeggio si attesta al 77% dei consumi energetici (3.025 MWh), seguono l'attività peschereccia con l'8% e 297 MWh di consumo energetico e il 7% della fase di manovra del traffico marittimo, stimato in 277 MWh.

Rispondendo, quindi, anche, alla normativa nazionale di riferimento e agli obiettivi posti dal Green Deal europeo, un pacchetto di iniziative strategiche che mira a raggiungere la neutralità climatica entro il 2050, il Deasp è stato definito nei contenuti e nelle metodologie attraverso l'emanazione



di Linee Guida specifiche, che hanno consentito di sviluppare una valutazione attuale e prospettica del fabbisogno energetico dell'intero sistema portuale, fornendo gli strumenti per garantire nel tempo una concreta sostenibilità ambientale, a parità di qualità dei servizi offerti, attraverso l'individuazione di soluzioni tecniche e organizzative innovative legate all'approvvigionamento e all'uso dell'energia.

In particolare, nella redazione dei contenuti del Deasp dell'AdSp dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, dopo aver "scattato" la fotografia iniziale delle emissioni di CO2 dei cinque porti interni alla circoscrizione (Gioia Tauro – Crotona – Vibo Valentia Marina – Corigliano Calabro e Taureana di Palmi), in base alla normativa UNI ISO 14064:2019, si è proceduto ad incontrare la Comunità portuale, composta da 38 operatori portuali, con alcune riunioni specifiche indirizzate ai 15 principali soggetti energivori dell'intero sistema portuale, al fine di valutare i consumi energetici complessivi dei cinque scali portuali per definire attuali e futuri fabbisogni con l'obiettivo di creare le condizioni per una buona implementazione dei flussi energetici e mappare eventuali progettualità in ambito energetico-ambientale attraverso la definizione di interventi e misure specifici.

All'interno del DEASP, nella parte relativa agli interventi, si è proceduto ad individuare quelli pianificati dagli attori portuali privati. Tra gli altri, nel porto di Gioia Tauro, è stato inserito l'intervento di trasformazione a Led dell'impianto di illuminazione del piazzale automotive ad opera del terminalista Automar spa. Sempre nello stesso piazzale è stata prevista l'installazione di un impianto FV a terra di 100 KW con relativo sistema di accumulo, mentre Med Frigus ha presentato un progetto di installazione di un impianto fotovoltaico da 650 KW. Tra gli interventi pubblici pianificati, tra gli altri, è stato programmato il completamento dei lavori di urbanizzazione con la realizzazione di un parco fotovoltaico, l'elettrificazione delle banchine Ro-Ro nel segmento D2 del porto commerciale e l'elettrificazione della banchina di Levante.

Nel porto di Corigliano Calabro sono stati proposti interventi pubblici per la manutenzione dell'impianto di illuminazione e torri faro e l'elettrificazione del tratto della banchina dedicata al traffico crocieristico. Nel porto di Crotona è stato presentato l'intervento di ripristino degli impianti di illuminazione dei moli sottoflutti e del molo foraneo e l'elettrificazione del tratto di banchina di Riva e della banchina molo foraneo. Mentre per lo scalo portuale di Vibo Valentia Marina è prevista la riqualificazione

dell'impianto di illuminazione e l'elettrificazione della banchina Bengasi.

A completamento dell'intera programmazione del DEASP, tra gli interventi pianificati dall'AdSp, rilevanti per il miglioramento dell'efficienza generale dei suoi porti, che non rientrano nelle categorie degli interventi energetico-ambientali definiti dalle Linee Guida, sono stati proposti, tra gli altri, nel porto di Gioia Tauro, interventi di urbanizzazione dell'area Ex Enel, la realizzazione della Cittadella delle ispezioni e della struttura polifunzionale di controllo PCF (ufficio periferico del Ministero della Salute autorizzato ad effettuare controlli veterinari su animali vivi, prodotti di origine animale, materiali e oggetti destinati al contatto con gli alimenti e i mangimi di origine vegetale da Paesi Extra UE) e il potenziamento del sistema elettrico dell'azienda MedCenter Container Terminale.

Sarà, inoltre, realizzata la Port Community System nei porti di Gioia Tauro e di Corigliano Calabro, mentre nel porto di Taureana di Palmi è stato pianificato il completamento delle banchine di Riva.

Tra le misure previste nel DEASP, tra quelle rivolte ai concessionari portuali, è stata indicata l'implementazione di interventi di efficientamento energetico degli edifici e dei processi attraverso l'in-

troduzione di criteri premiali nell'ambito di nuove gare di assegnazione e regolamenti demaniali ma anche l'approvvigionamento di energia attraverso criteri e vincoli premiali all'energia elettrica con Garanzia di Origine.

Complessivamente, attraverso l'attuazione di tutti gli interventi energetico-ambientali e l'attuazione delle misure è **prevista la riduzione dei consumi del 39% delle emissioni di CO2 pari a 89.171 tCO2eq** (unità di misura necessaria per esprimere in modo uniforme l'impatto sul clima dei diversi gas serra).

È stata altresì presentata l'analisi delle possibili attività di approvvigionamento energetico, fornendo indicazioni relative alle singole fonti. Tra queste, la scelta del fotovoltaico è stata individuata la migliore in quanto produrrebbe 17.100 MWh, mentre l'eolico potrebbe, invece, generare una produzione di 12.300 MWh.

Il DEASP prevede una serie di interventi energetici nei porti, inclusi progetti di illuminazione a LED e installazioni di impianti fotovoltaici. Nel porto di Gioia Tauro, sono stati pianificati interventi pubblici e privati, come la trasformazione a LED dell'illuminazione del piazzale automotive e la creazione di un parco fotovoltaico. Analoghi interventi sono previsti negli altri porti della circoscrizione.

Un'eccellenza marittima
internazionale
a Genova



Genova Headoffice

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

Mediterranean Shipping Company Italia S.p.A.

Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail ita-info@mscnavi.it

www.lenavigroup.it



+ spazi verdi
- 70.000 mq di aree
dismesse

Dove prima c'era una cava dismessa, Consorzio ZAI ha visto un'opportunità per Verona: nasce così il Parco Urbano dell'Interporto Quadrante Europa, polmone verde della IV^a Circoscrizione. 70.000 mq di verde al servizio della città, che nei prossimi anni raggiungerà l'ampiezza di 100.000 metri quadri.

www.quadranteeuropa.it

