

N. 04

Luglio 2025

messaggeromarittimo.it

M A G A Z I N E



Giugno 2025 | sped. abbonamento postale D.L. 353/2003 (convertito in Legge 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1 C1/LI/000

AdSp MTMI 10 ANNI di AGOSTINELLI



FOLLOW US



DIRETTORE RESPONSABILE

Veziò Benetti

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

redazione@messaggeromarittimo.it
abbonamenti@messaggeromarittimo.it



Automar S.p.A. è il punto di riferimento nella **logistica integrata** per l'automotive. Con un **know-how** consolidato e collaborazioni strategiche con i principali **costruttori mondiali**, garantisce **soluzioni su misura** per il **trasporto**, lo **stoccaggio** e la **distribuzione** di veicoli.

L'**innovazione** è al centro della nostra missione: investiamo in **tecnologie digitali avanzate** per **ottimizzare i processi** e offrire **visibilità in tempo reale** lungo tutta la **supply chain**. Con il **Green Program**, Automar coniuga **efficienza** e **sostenibilità**, adottando soluzioni a **basso impatto ambientale**.

Affidabilità, sicurezza e performance distintive fanno di Automar il **partner ideale** per un settore in continua evoluzione.

I nostri terminal:

📍 Civitavecchia 📍 Gioia Tauro 📍 Salerno
📍 Pontecagnano 📍 Termini Imerese

1 mln

m² di aree
di stoccaggio

55.500

capacità di
stoccaggio
veicoli

400

bisarche
gestite

14.000

m² di aree
PDI

+ 1 mln

veicoli gestiti
all'anno

0.15%*

veicoli danneggiati
*valore medio ultimo anno

we are

Humans behind Logistics

Via Cristoforo Colombo, snr, 84098, Pontecagnano (SA) - Italy
+39 089 38 57 811 | automarlogistics.it | info@automarspa.it

premessa



Il porto di Gioia Tauro gode di una posizione strategica all'interno del Mediterraneo. È qui che si incontrano le rotte Est-Ovest con il corridoio numero 1 trans-europeo Helsinki-La Valletta, aspetto che ha permesso che esso si affermasse come il primo per il transhipment e uno dei più importanti a livello europeo, con il più grande terminal italiano dedicato a questo tipo di traffico.

Ma se la sua posizione è risultata una condizione fortunata nella quale Gioia Tauro si è ritrovata per natura, poco si sarebbe potuto fare se ad essa non si fossero affiancate infrastrutture adeguate e una gestione all'altezza della situazione potenziale.

Persone insomma che con il loro operato hanno fatto di Gioia Tauro un gioiello della portualità italiana.

Un gioiello che inizialmente, una decina di anni fa appariva come un diamante grezzo, lavorato fino a raggiungere i livelli attuali da chi ha guidato l'Autorità portuale in questi anni.

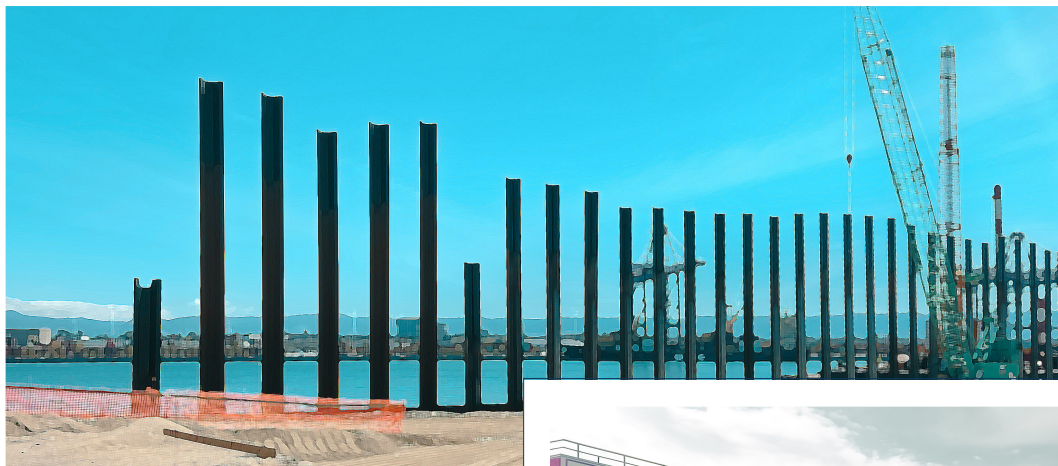
Andrea Agostinelli ha definito quello che ha visto evolversi, un sogno che si è trasformato in realtà, una "straordinaria avventura umana e professionale" che ha vissuto fin dal 2015 e che ha visto giorni al buio prima di quelli di luce accecante.

Quella che lui chiama una "rinascita" ha portato lo scalo a divenire in un decennio il principale volano dello sviluppo economico e sociale di una intera Regione che attende oggi di "sfondare" il muro dei 4 milioni di TEUs.

Un porto che può vantare la propria strategicità nel panorama italiano e che si posiziona tra l'altro a metà del collegamento Suez-Gibilterra aprendosi al mondo con un'imboccatura di circa 300 metri e un bacino di evoluzione circolare, da 750 metri di diametro, in grado di accogliere le più grandi portacontainer in arrivo da tutto il mondo, che possono contare anche su fondali tra i meno 14,5 e i meno 18 metri.

Qui può sbarcare qualunque tipo di merce stoccata all'interno dei container, senza dimenticare il traffico auto che quest'anno vedrà movimentare circa 360 mila mezzi.

Una storia che merita di essere raccontata e che abbiamo seguito, portando oggi a mettere in evidenza i progetti che hanno caratterizzato le attività dello scalo e degli altri porti dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio.



sommario

— 6

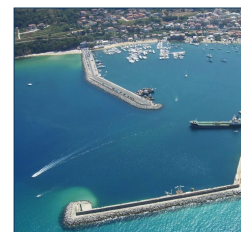
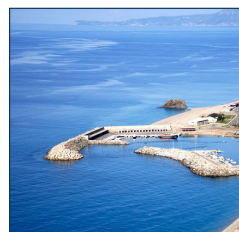
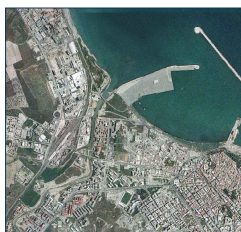
**10 ANNI DI
AGOSTINELLI**
..e qualcosina di più



- Il legame con Msc
- L'ente portuale e il territorio
- Trasparenza e legalità
- Il lavoro portuale
- Il ponte sullo Stretto
- Il lavoro fatto: rammarico e orgoglio

— 15

AdSp MTMI
gli altri porti



— 20

PROGETTI CONCLUSI

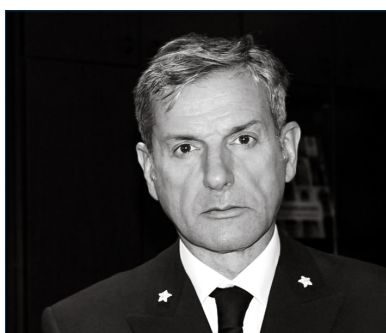


— 25

PROGETTI IN CORSO



**L'AMMIRAGLIO — 33
ANDREA AGOSTINELLI**



5

10 anni di Agostinelli

“

Poco dopo il mio arrivo, a Gioia Tauro si sono avuti nove giorni di sciopero continuato, il porto era vuoto e in banchina c'era una sola nave, la Msc New York, a cui avevano tolto i portelloni. Di lì a poco furono licenziate 377 persone.



Inizia così il racconto di dieci anni (e qualcosina in più) trascorsi in Calabria da **Andrea Agostinelli**, presidente oggi dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio.

Un decennio di mutamenti significativi che ha visto lo scalo calabro trasformare la propria immagine da quella che abbiamo presentato in partenza con quella odierna di primo scalo a livello nazionale per il transhipment, uno dei porti più attivi ed importanti nello scenario internazionale.

“Msc decise poi di comprare da Contship l'intero terminal, di cui possedeva già il 49% ed è da quell'operazione che avvenne il cambiamento epocale, con i due grandi player che operano al momento, Grimaldi e Aponte”.

Il comandante Agostinelli fu inviato in Calabria dal governo inizialmente per ricoprire per sei mesi il ruolo di Commissario straordinario di quella che era ancora una Autorità portuale.

“Il mio primo provvedimento, secondo precisi accordi, fu quello di concludere l’acquisto di uno scanner automatico per i controlli, una gara vinta da un consorzio polacco-cinese, si trattava di un tir con sopra uno scanner ultramoderno che poi sarebbe stato ceduto in co-

modato d’uso gratuito all’Agenzia delle dogane”.

I sei mesi da commissario si trasformarono in 5 anni e mezzo, con continui rinnovi di sei mesi in sei mesi, per poi essere nominato presidente di quella che, nel frattempo era divenuta un’Autorità di Sistema portuale costituita dai porti di Gioia Tauro, Corigliano, Rossano, Crotone, Taureana di Palmi e, dal 2021, Vibo Valentia Marina.

Il legame con MSC



Riavvolgendo il nastro, il suo arrivo fu segnato, come accennato dal licenziamento di 377 persone, con il terminal che nel giro di tre anni, dal 2015 al 2018, aveva perso circa un milione di TEUs.

“C’è un legame ormai inscindibile e strettissimo tra il terminalista e l’armatore Msc. Il porto calabro e l’arrivo della Msc Gioia Tauro è stato per noi motivo di vanto e di grande soddisfazione.

In questa occasione ho inviato una lettera di ringraziamento all’armatore Gianluigi Aponte che dopo solo due ore mi ha risposto ringraziando l’AdSp, i portuali e tutti coloro che hanno lavorato per rendere Gioia Tauro una realtà internazionale. Egli stesso ha usato queste parole e gli possiamo credere anche al di là dei numeri che sono davanti agli occhi di tutti. Quella degli ultimi anni è stata una grande storia di successo con risultati che nessuno può contestare”.

“Alla fine dell’anno in corso Mct, (Med Center Container Terminal) toccherà i 4 milioni e 300 mila contenitori.

L’obiettivo è di raggiungere i 7 milioni entro i prossimi anni”

Raggiungere i 7 milioni non è un sogno irrealizzabile anche perché non esistono problemi di spazio.

“Al terminal, in questo momento, è consentito di realizzare otto parchi per la movimentazione di gru elettriche automatizzate, ciò significa ottimizzare enormemente gli spazi a disposizione, che – mi preme ricordare – oggi, per quel che riguarda la concessione di Mct, significa 1 milione e 900 mila metri quadrati operativi”.

L'ente portuale e il territorio

Anche l'organico è molto cambiato negli anni. I circa 24 lavoratori impegnati nella gestione amministrativa dell'ente che si contavano nell'AdSp all'arrivo del comandante, sono divenuti oggi una quarantina tra uomini e donne.

“Abbiamo conferito organicità all'Autorità portuale, divenuta, dal 2021, Autorità di Sistema portuale.

Ho motivo di essere soddisfatto per la quindicina di concorsi pubblici che abbiamo bandito facendo confluire nel nostro organico dei giovani calabresi motivati e preparati, molti dei quali laureati con ottime votazioni, una sorta di leva in crescita nella pubblica amministrazione calabrese che mi gratifica molto.

Mi piacerebbe dire che è cambiata anche la cultura del porto, la coscienza di avere un gioiello del Mediterraneo e della portualità nazionale in Calabria.

Abbiamo compiuto una serie di operazioni di marketing per far conoscere il mondo portuale nelle scuole e nell'associazionismo e devo dire che, sotto questo profilo, ho registrato una grande collaborazione anche con istituzioni pubbliche e private, come Camere di commercio, Confindustria e organizzazioni sindacali”.



Agostinelli, per fare squadra ha partecipato a ogni tipo di convegno che avesse a che fare con il settore del trasporto, anche se non proprio portuale.

“Teniamo presente che l'AdSp copre una giurisdizione che comprende i due versanti della Calabria. Un impegno praticamente totale verso l'intera portualità regionale”.

Trasparenza e legalità

Come diversi presidenti di AdSp, anche Andrea Agostinelli si è trovato negli anni di fronte a problemi legali e ricorsi riguardanti progetti e situazioni che, comunque, erano stati portati avanti sempre nel segno della trasparenza e della legalità.

“La legalità in Calabria ha un significato molto particolare, credetemi.

Tutti i presidenti svolgono i loro compiti seguendo un contesto normativo all'interno dell'alveo della legalità e della trasparenza.

Il nostro ufficio legale lavora moltissimo sulle interdittive antimafia che colpiscono spesso e volentieri imprese portuali o aziende che hanno a che vedere con il funzionamento dei nostri porti. Questi sono passaggi ineludibili, se vogliamo che la legge e la legalità abbiano la meglio in un contesto socio ambientale come quello calabrese”.



Il lavoro portuale



Come presidente ho sempre collocato il lavoro portuale al centro delle scelte che stanno seguendo da diverso tempo la strada verso la costituzione dell'Agenzia per il lavoro portuale di Gioia Tauro srl.

“La società darà seguito alla Gioia Tauro Port Agency, istituita nel 2017, con l'Accordo di programma sottoscritto nel Luglio 2016 fra la l'AdSp, la Regione Calabria, Invitalia, la Presidenza del Consiglio dei Ministri e i ministeri dei Trasporti, dello Sviluppo Economico, del Lavoro e delle Politiche Sociali per la somministrazione del lavoro e la riqualificazione professionale dei lavoratori in esubero delle imprese portuali autorizzate alla movimentazione dei contenitori”.

Una lunga e complessa trattativa con il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che porta oggi il presidente a dire checi siamo quasi.

“Abbiamo tenuto circa 17 riunioni preliminari per convincere le imprese e i due terminalisti a costituire l'impresa ex art.17 comma 5. Uno dei due, Automar, ha ritenuto di non partecipare mentre Mct è rimasta con due sulle quattro imprese ex articolo 16.

Quando avevamo finalmente trovato la soluzione, le agenzie erano state prorogate ex lege fino al 31 Dicembre 2026 e un cavillo normativo ci impedì di costituire l'impresa durante la vigenza dell'agenzia così in essere, perciò avremmo dovuto attendere quella data, ma, dopo un'interlocuzione per la richiesta di un emendamento con il gabinetto del presidente della regione Occhiuto, l'accordo è stato rag-

giunto e firmato da alcuni gruppi parlamentari, fra cui Forza Italia. Ha già ottenuto il parere favorevole anche dal Mit e, nel caso il documento passasse, potremo costituire l'impresa immediatamente, senza bisogno di attendere il termine del 2026.

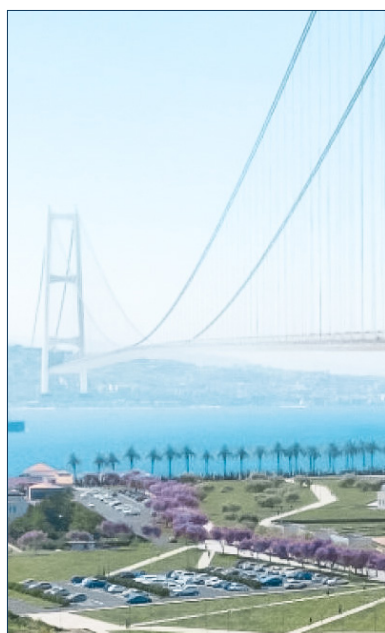
Come AdSp sono disposto, fatto unico in Italia, a costituire l'impresa al 49%, attribuendo il restante 51% alla parte del terminalista, poiché la ritengo troppo importante per la funzionalità del porto. Dobbiamo avere il coraggio di assumere decisioni draconiane e, forse, non del tutto universali, visto che alcuni sono esclusi, ma l'impresa dovrà essere costituita”.

Ets, una norma sciagurata

Il lavoro degli stessi portuali è stato messo in difficoltà in questi ultimi tempi da una decisione che il presidente ha definito più di una volta “sciagurata”.

“L'Ets è stata adottata senza valutare l'incidenza dell'inquinamento del trasporto marittimo nell'ambito generale, includendo, cioè, le altre modalità del trasporto, treni, aerei, auto. Ciò detto, si tratta di direttive europee che, evidentemente avvantaggiano chi può eluderle e, nel nostro caso in particolare, intendo riferirmi a Tangeri che rappresenta l'esempio più clamoroso. Si tratta di uno dei nostri più “accaniti” concorrenti e, fortunatamente, il nostro porto sa comunque resistere saldamente e gli armatori Aponte e Grimaldi hanno, per diversi motivi, dimostrato un legame così forte con il porto da poter superare i problemi che questa direttiva potrebbe causarci”.

Il ponte sullo Stretto



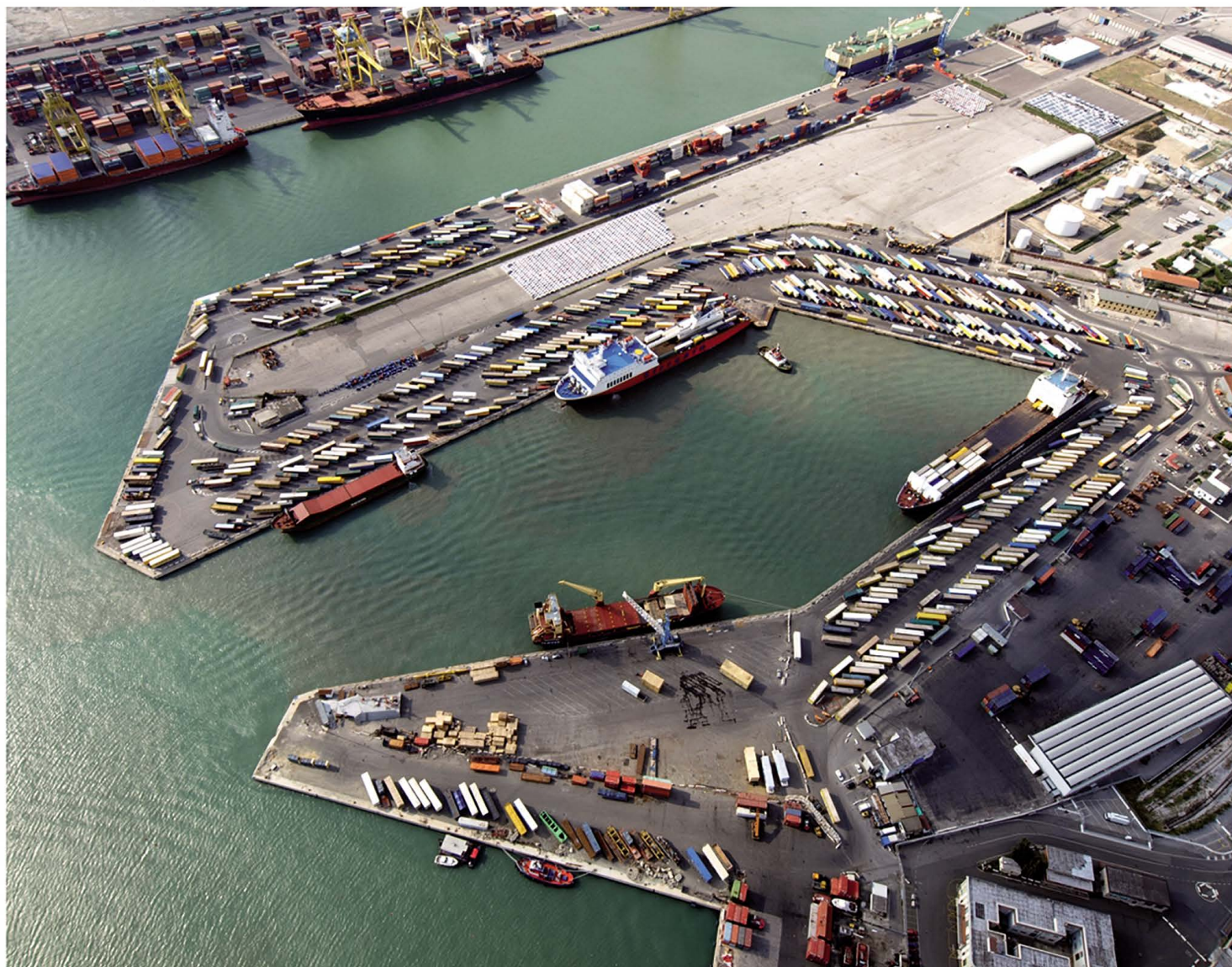
Il porto di Gioia Tauro sarà coinvolto direttamente anche in un progetto importante come la costruzione del ponte sullo Stretto.

“Prendiamo atto di questa istruttoria ormai, in dirittura di arrivo. Per parte nostra abbiamo cercato di riservare degli spazi per i materiali da costruzione in aree attualmente non utilizzate, dopo un'operazione di ricerca svolta in concerto con l'Autorità marittima e la società costruttrice. La soluzione che abbiamo individuato non incide minimamente sull'operatività del porto, a differenza di quella proposta quindici anni fa che prevedeva di tagliare il terminal contenitori per costruire una via d'accesso alle aree retroportuali per il deposito di questi materiali.

Quella sciagurata ipotesi avrebbe significato l'automatico licenziamento di maestranze che operano in porto, oggi invece abbiamo spazi di deposito e prima lavorazione che lasciano inalterata la funzionalità del terminal”.



Livorno Terminal Marittimo - Autostrade del Mare srl



Terminal traffico ro/ro - heavy lift

Sede Legale e Amministrativa:

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

Tel. 0586 412515

info@ltmsrl.eu

Sede Operativa:

Varco Galvani - Porto di Livorno

Tel. 0586 438810

Rammarico e orgoglio per il lavoro fatto

Il presidente è in attesa di conoscere il suo futuro e se resterà legato alla Calabria e ai suoi porti.

“Se dovessi pensare a un rammarico per questi anni mi viene in mente la questione legata alla Baker Hughes e Corigliano, vale a dire il non aver saputo convincere l'amministrazione comunale di Corigliano Calabro che l'investimento di Baker Hughes (Nuovo Pignone) nel porto, rappresentava un investimento industriale importante al punto tale da conferire grandi livelli di operatività alle banchine oggi sottoutilizzate.

Il rifiuto di quell'operazione da parte della città significa aver perduto circa 250 posti di lavoro, in parte recuperati nel porto di Crotona dove è stato trasferito un ramo di quell'azienda che oggi lavora con grande profitto e soddisfazione. Così abbiamo in parte recuperato la delusione.

Una cosa che mi lascia soddisfatto sono questi anni di successo inaspettato e clamoroso perché toccare 4 milioni e 400 mila container a fine anno, con 360 mila autovetture movimentate in un terminal fra i più grandi di Italia, lavorando con players mondiali come Grimaldi e Aponte, è una soddisfazione che pochi presidenti possono vantare”.



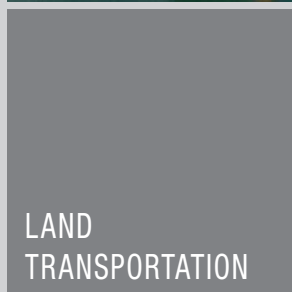
FROM 3 GENERATIONS, YOUR WORLD IN OUR HANDS!



OCEAN
TRANSPORTATION



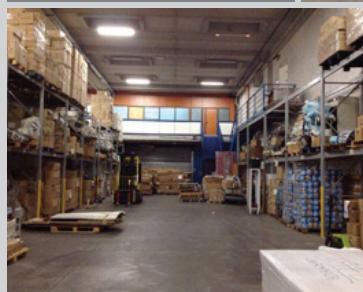
AIR
TRANSPORTATION



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)

AdSp MTMI, gli altri porti

CROTONE



Il porto di Crotona si affaccia sul mar Ionio ed è adibito principalmente al traffico commerciale. Costituito da due bacini distinti non collegati, il Porto vecchio e il Porto nuovo, si differenziano per dimensioni e caratteristiche.

Mentre il "vecchio" racchiude uno specchio d'acqua di 66.400 metri quadri con circa 1.200 metri di banchina e fondali da cinque metri, per quello "nuovo" sono circa 1.105.000 i metri quadri di specchio d'acqua e fondali che raggiungono i meno dodici metri.

Il primo accoglie in prevalenza unità da diporto e pescherecci della marineria da pesca della città e qui è attivo un cantiere navale attrezzato per la costruzione di piccole unità di legno e per la riparazione e manutenzione di imbarcazioni da diporto per la distribuzione di carburanti.

Il Porto nuovo racchiude, con un canale di accesso largo 220 metri, servizi portuali di pilotaggio, rimorchio ed ormeggio.

Al largo sono collocate piattaforme per la produzione di idrocarburi, munite dei prescritti segnalamenti e collegate tra loro e la costa da condotte sottomarine.



CORIGLIANO CALABRO

Al centro della Piana di Sibari, il porto di Corigliano Calabro si distingue per la ricezione turistica da crociera e da diporto.

Un'infrastruttura portuale che si articola in un bacino di evoluzione, 7 banchine e 2 darsene disposte in parallelo secondo la linea di costa. Sulle banchine ormeggiano navi mercantili da traffico, tonnare e occasionalmente navi da sottoporre a visite tecniche. Ma nel porto di Corigliano trovano posto anche unità da pesca, traffico locale, diporto e unità navali dello Stato nell'ultimo tratto della banchina 5 e nella banchina 6.

La frazione, che conta circa 40 mila abitanti basa parte della propria economia e commercio sulle produzioni agricole in particolare degli agrumi con una produzione per le clementine, che insieme ai comuni della Piana, rappresenta quasi la metà di quella dell'intera nazione. Anche la pesca ricopre un posto importante nell'economia cittadina a cui si affianca il turismo che spesso da qui si muove per le zone limitrofe.

PALMI



Palmi, per la precisione Taureana di Palmi, è il porto che prende il nome dalla omonima frazione, nell'estremità nord della rada di Tonnara, a due miglia dal porto di Gioia Tauro.

Piccolo comune italiano, è un centro agricolo e balneare fra i principali della Piana di Gioia Tauro.

Il suo nome secondo la tradizione storica è legato alle palme, numerose, presenti in passato sul territorio.

Lo scalo è al centro di un'area di particolare bellezza paesaggistica e naturalistica e per mitigare l'agitazione ondosa interna e l'interramento del bacino portuale è stato realizzato un pennello di circa 20 metri di lunghezza, radicato sul molo sopraflutto.

Nella zona più interna, è stato realizzato un bacino con fondali a quota -3.50 metri, delimitato dalla spiaggia e dalle opere realizzate.



ANGOP



ASSITERM

Associazione Italiana Port & Terminal Operators



Aderisce a



È partner di



VIBO VALENTIA MARINA



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

Specializzato nella distribuzione dei petroli, nel commercio di prodotti ittici e nel turismo, sia da diporto che per i collegamenti da e per le isole Eolie, è sede di una delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera più grandi d'Italia, con una giurisdizione che va da Nicotera a Maratea, così come è sede del Comando provinciale della Guardia di Finanza.

Qui arrivano per lo più carburanti e gas per i depositi costieri e gli stabilimenti della zona, il traffico in partenza è rappresentato invece essenzialmente da prodotti provenienti dall'area industriale.

Il periodo estivo si caratterizza poi per la presenza di imbarcazioni da diporto che usufruiscono dei servizi essenziali, accoglienza e rifornimento di carburante.

Piccola frazione del comune di Vibo Valentia, rappresenta una delle aree industriali più significative della provincia.

Progetti conclusi

Viabilità portuale



"Migliorato in modo esponenziale l'accesso al porto di Gioia Tauro, anche dal punto di vista estetico che presto permetterà di ammirare cose bellissime nel panorama"

L'AdSp è l'ente attuatore della viabilità portuale il cui miglioramento ai fini operativi si è concluso per quello che riguarda le aree interne.

Ci sono voluti 11 milioni di euro che hanno permesso di assicurare lo sviluppo in chiave intermodale rendendo agevole la viabilità attraverso il ponte De Maria necessario a garantire lo scorrimento della rete ferroviaria portuale che collega il gateway, realizzato secondo gli standard europei e perfettamente funzionante attraverso i sei fasci di binari da 750 metri.

Il cavalcaferrovia rende autonome la aste ferroviarie dall'attraversamento viario, con una costruzione a campata centrale di circa 20 metri d'altezza, costituita da due archi a spinta, collegati in sommità da un sistema di controvento di alto profilo architettonico.

Non solo bello da vedere, ma anche in linea con le normative relative alla sostenibilità ambientale: acciaio inox, acciaio corten e lastre in vetro stratificato, materiali che permettono un'auto-protezione dagli agenti atmosferici, considerata la vicinanza al mare, che evitano continue manutenzioni ordinarie.

Rete ferroviaria

Una fase di piena operatività



Con la firma dell'atto di concessione demaniale marittima tra AdSp e Rete ferroviaria italiana, la viabilità ferroviaria dello scalo di Gioia Tauro è entrata in una fase di piena operatività: con la sottoscrizione, infatti, l'ultimo miglio di collegamento tra lo scalo portuale e la rete ferroviaria nazionale è passata alla gestione RFI per i prossimi 15 anni.

Il percorso per l'ente portuale è iniziato con la realizzazione di un proprio gateway ferroviario, seguendo gli standard richiesti a livello europeo. Un'opera pubblica considerata strategica, realizzata in soli quattro anni, con una spesa per la parte pubblica di poco più di 19 milioni di euro su 20 preventivati, che ha offerto un asset da sempre mancante nel porto calabrese.

Sviluppata su una superficie di 325 mila metri quadrati, con una lunghezza complessiva dei nuovi binari pari a 3.825 metri ed aste da 825 metri ciascuna, consente di fare partire convogli di lunghezza pari a 750 metri.

Operativa 24 ore su 24, garantisce agli operatori portuali la possibilità continua di predisporre i propri convogli.

All'interno del progetto per migliorare il trasporto via ferro, va menzionata anche l'entrata in servizio delle Traxx Universal DC, locomotive del Polo Logistica del Gruppo Ferrovie dello Stato, diventate operative tra la regione e lo scalo portuale.

La rete ferroviaria è stata anche al centro di importanti attività da parte dell'Agenzia delle dogane e dei Monopoli che nel 2022 ha deciso di istituire il primo Fast corridor del Mezzogiorno, fra Gioia Tauro e l'interporto di Bologna.

Una infrastruttura digitale, realizzata lungo la tratta ferroviaria di 1000 chilometri che permette alla merce di arrivare a destinazione in modo rapido e controllato.

Banchina di Ponente



"Faremo della banchina un polo per le riparazioni navali a km zero"

Finita e collaudata, la banchina di Ponente del porto è sottoposta in questo ultimo periodo alle prove di ormeggio che interessano sia navi di Msc che di Grimaldi.

Durante la fase dei lavori è stata prevista una modifica al progetto su richiesta della Capitaneria di porto. Sono state aggiunte quattro bitte di tempesta che permetteranno di assicurare la sicurezza anche a tutte quelle imbarcazioni ormeggiate senza motore e senza equipaggio e che in questo modo potranno resistere anche ai colpi di vento più forti.

Questa banchina ospiterà infatti un nuovo polo per le riparazioni e manutenzioni a cui nel tempo si aggiungerà il progetto di un bacino di carenaggio.

Non soltanto una economia di scala per gli armatori che sceglieranno questa banchina, ma anche e soprattutto nuovi posti di lavoro nella metalmeccanica navale, nella carpenteria, nella impiantistica.

Nel frattempo, a brevissimo, la banchina sarà operativa.

Si tratta di uno dei più importanti traguardi segnati dall'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, strategico per garantire la diversificazione dei servizi portuali e di conseguenza l'ulteriore sviluppo del sistema portuale che darà un nuovo servizio agli armatori che già scalano le banchine.

Una banchina da 380 metri di lunghezza, 17 milioni e mezzo di euro circa il costo (su fondi Fsc ma anche finanziati dall'AdSp) e con una nuova funzione portuale.

Il lato Nord della banchina è invece già entrato in piena operatività commerciale con la prima manovra di ormeggio e disormeggio pubblico lo scorso Maggio della portacontainer Msc Bridge che ha così suggellato il completamento della dotazione di banchine dello scalo.

La nuova area era stata inaugurata lo scorso Settembre e destinata temporaneamente con ordinanza n. 52/2024 alle operazioni di accosto per imbarcazioni commerciali. In futuro, le stesse banchine torneranno a servizio del bacino di carenaggio.

Questa apertura ha permesso di ampliare l'offerta con la gestione di merci non containerizzate, diversificando ulteriormente i servizi e rafforzando la propria competitività sul Mediterraneo.

Il risultato è frutto della stretta collaborazione tra l'Autorità Marittima, i Servizi Tecnico-Nau-

tici e l'Autorità di Sistema portuale. L'obiettivo comune è chiaro: migliorare le performance dello scalo in termini di crescita economica e sicurezza della navigazione, confermando Gioia Tauro come hub di riferimento nel trasporto marittimo internazionale.

Nuovi alloggi e strutture

Opere concluse e presto operative



I lavori si sono conclusi e la struttura è pronta per l'inaugurazione definitiva. Si tratta dei nuovi alloggi per la Capitaneria che si trovano proprio a fianco della sede dell'ente portuale. Al centro del progetto l'efficientamento energetico, riduzione dei consumi elettrici e promozione di energie rinnovabili.

L'inaugurazione si svolgerà a breve alla presenza del Comandante generale, sette appartamenti di varie dimensioni a cui si affianca una cappella, un blocco centrale multifunzione per i servizi su una superficie totale di circa sei mila metri quadrati all'interno dell'area portuale.

Avere a disposizione gli alloggi, permetterà di garantire una continuità di servizio marittimo, necessaria per uno scalo portuale che lavora 24 ore su 24. Una tale stabilità significa, anche poter operare con maggiore tranquillità e, così, assicurare una piena collaborazione di sistema istituzionale nella gestione dello scalo.

Sulla nuova struttura per ispezione frontaliera, sono stati investiti 3 milioni e mezzo di euro. L'AdSp ha già consegnato "le chiavi" al ministero della Sanità che potrà così operare al suo interno una volta avuto l'ultimo ok dall'Unione europea.



LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR



Lorenzini & C. Srl

Livorno 57123 (Italy)

Porto Industriale - Via Labrone, 19

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

Terminal Containers:

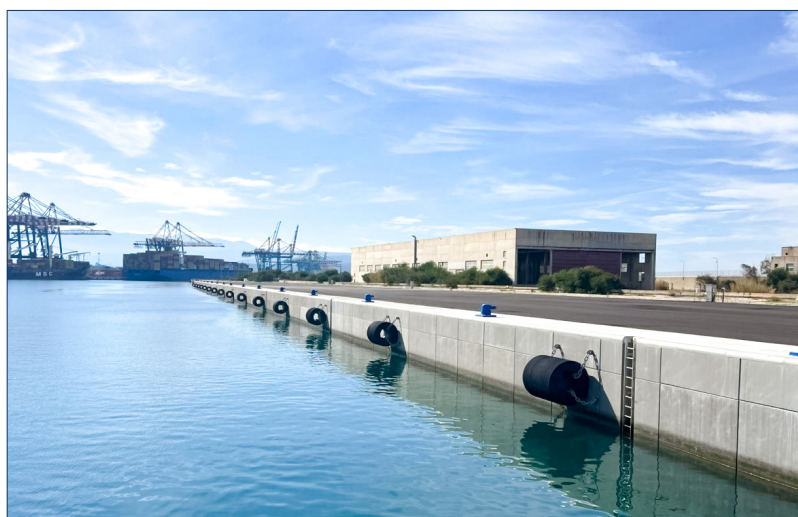
Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenziniterminal.it

www.lorenziniterminal.it

Elettificazione della banchina di Levante

**Tempi strettissimi
ma opera necessaria**



I lavori per l'elettificazione della banchina di Levante sono giunti ormai al 40% dei quattro chilometri che saranno interessati. 66 milioni sono stati necessari, 50 ne serviranno. Per poterli ricevere, il progetto è stato trasferito dal Piano nazionale complementare, al Pnrr. Da una parte questo ha permesso il finanziamento, dall'altro ha portato a stringere i tempi previsti dal piano stesso, una responsabilità che il presidente Agostinelli ha deciso di assumersi pur di portare a compimento l'opera considerata vitale per lo scalo perché risponde agli obblighi di sostenibilità ambientale, richiesti dall'Unione europea.

Una volta chiusi i cantieri si potrà assicurare l'alimentazione green delle mega navi che attracheranno lungo le banchine del porto.

Ma c'è di più e l'idea, una volta trovati i finanziamenti, quei 50 milioni appunto, è quella di costruire una sottostazione elettrica finanziata al 50% da Mct: una vera e propria centrale elettrica a margine del porto destinata al terminalista i cui consumi sono il 95% del totale. Si produrrà quella che sarà consumata, con le spese suddivise tra pubblico e privato.

Il finanziamento del Pnrr si inserisce nella Missione 3 - Investimento 2.3 "Cold Ironing".

Il progetto, denominato "Elettrificazione Banchina di Levante – Cold Ironing", prevede la realizzazione di un sistema di alimentazione elettrica da terra per le navi in sosta, in particolare, come detto, quelle della compagnia Msc operanti nel traffico container.

L'intervento come noto, consentirà di ridurre le emissioni inquinanti e i consumi energetici in ambito portuale, contribuendo agli obiettivi

ambientali dell'Unione europea e agli standard previsti dal Regolamento (Ue) 2020/852, dal Regolamento (UE) 2021/241 e dagli orientamenti tecnici sul principio DNSH ("Do No Significant Harm").

Gli organi di governo dell'AdSp, tramite un sinergico lavoro con l'Area tecnica, hanno indirizzato un ambizioso ed efficiente progetto per garantire la compatibilità ambientale dell'intervento secondo i sei obiettivi climatici ed ecologici stabiliti dall'Ue.

L'intervento rappresenta la naturale prosecuzione di un percorso già avviato con successo in precedenti fasi sperimentali, e consiste nell'estensione del sistema di Cold Ironing a tutta la banchina di Levante, per una lunghezza complessiva di 3,4 chilometri. L'infrastruttura sarà dotata di prese mobili per l'alimentazione elettrica delle navi, rendendo il porto più sostenibile, innovativo e competitivo nel contesto del trasporto marittimo internazionale.



Casa portuale e struttura prevenzione sanitaria e lavorativa

"Per me era importante garantire il benessere del personale"



Dopo l'approvazione del progetto esecutivo nel Febbraio 2024, lo scorso Aprile hanno preso il via i lavori per la "Casa del portuale".

Si tratta di un immobile per i servizi essenziali all'attività di prevenzione sanitaria e lavorativa nel porto dal valore di 5 milioni e mezzo di euro.

Un prefabbricato che una volta completato accoglierà circa 1600 spogliatoi, con 152 armadietti dedicati, ovvero per tutti i lavoratori che operano in porto e un secondo livello al primo piano che diventerà uno dei più grandi locali di pronto soccorso che un porto possa vantare.

Oggi il presidio di pronto soccorso si trova a circa un chilometro e mezzo dalle banchine, con un costo per l'AdSp che si aggira intorno ai 600 mila euro annui. Conclusi i lavori la distanza dalle stesse banchine si ridurrà a 200 metri garantendo così una maggiore tutela della salute di tutti, con una struttura logisticamente più idonea.

Per il progetto le organizzazioni sindacali avevano spinto molto e il presidente Agostinelli si era adoperato, convinto che il benessere generale dei lavoratori dovesse essere messo nella lista delle priorità con il rispetto dei più moderni requisiti non solo igienico-sanitari, ma di comfort termico ed acustico dei lavoratori. Il fabbricato avrà una dimensione di 2.690 metri quadrati comprensivi dei due piani e sarà ubicato nell'area in concessione al terminal Med Center Container Terminal, occupata finora dal relativo gate di ingresso e dalla viabilità in/out

con le relative aiuole.

Un'area a metà tra la zona portuale e quella esterna che permetterà anche un maggior controllo.

All'aspetto funzionale si è voluta aggiungere particolare attenzione all'immagine esterna del fabbricato, scegliendo soluzioni di facciata con una certa resa estetica, oltre che sulla base di prestazioni tecniche e meccaniche e, contestualmente al nuovo edificio, verrà realizzato anche il gate di ingresso delle automobili.

Ristrutturazione banchina Ro-Ro



**"Definitiva la
separazione delle
aree tra i due
terminalisti"**

A Maggio scorso la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS e la sottocommissione VIA del ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica hanno stabilito che l'intervento per il progetto di ristrutturazione delle banchine Ro-Ro e per la realizzazione del nuovo banchinamento retrostante al secondo accosto Ro-Ro del porto di Gioia Tauro non comporti impatti ambientali significativi e negativi e, pertanto, non sarebbe stato necessario sottoporlo alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA).

Il progetto si inserisce lungo la banchina E, destinata appunto all'ormeggio delle navi Ro-Ro e dotata attualmente di tre scivoli da 25 metri ciascuno.

L'analisi ha preso in considerazione la compatibilità con la pianificazione vigente, l'analisi degli eventuali impatti cumulativi con altri interventi in corso o previsti, e i potenziali effetti in termini di inquinamento, rischio idrogeologico e sismico.

Ora mancano gli ultimi passaggi dal Mase, poi sarà affidata la gara per i cantieri.

L'adeguamento previsto, circa 7 milioni di lavori, permetterà la definitiva separazione tra i due terminalisti, Mct e Automar che hanno approvato lo stesso progetto, dopo 25 anni di parziale condominio sulla scassa numero uno.

L'intervento che sarà messo in atto prevede la realizzazione di un piccolo "dente" di attracco, funzionale ad adeguare l'infrastruttura agli standard più recenti delle navi Ro-Ro e Ro-Pax sempre in chiave di maggior efficienza operativa, aumentando competitività, sicurezza e funzionalità interna.

Le opere, risultate coerenti con il Piano Regolatore Portuale attualmente in vigore pur modificando la configurazione originaria prevista dallo stesso documento, hanno già avuto il parere favorevole dal Consiglio Superiore dei Lavori

Pubblici per quello che riguarda l'Adeguamento Tecnico Funzionale.

Sulle banchine è previsto anche un progetto di elettrificazione finanziato dal Pnrr, nell'ambito della Missione 3, Componente 2, Investimento 2.3 "Cold Ironing".

Anche in questo caso il progetto è stato fortemente voluto e indirizzato dalla governance dell'AdSp, e si inserisce nel quadro delle azioni strategiche a sostegno della transizione ecologica del sistema portuale nazionale, in linea con gli indirizzi europei e con le priorità ambientali globali.

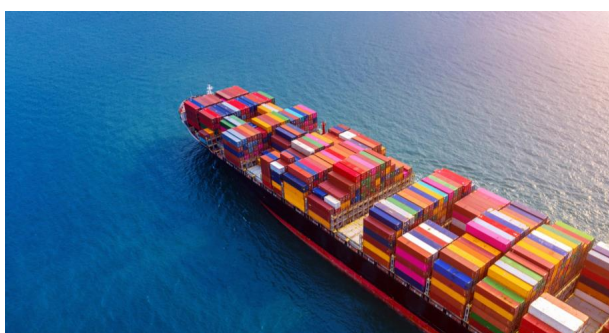
Il progetto è finalizzato all'installazione di un sistema conforme allo standard internazionale IEC 80005-1, che regola le connessioni elettriche ad alta tensione tra infrastrutture portuali e unità navali. In particolare, la configurazione prevede l'erogazione dei cavi da terra, mentre il gruppo prese sarà a bordo nave, come previsto per le navi Ro-Ro.

L'intervento rappresenta un'importante prima applicazione pilota della tecnologia Cold Ironing nel porto di Gioia Tauro e costituisce un tassello essenziale per la modernizzazione sostenibile delle infrastrutture portuali dell'AdSp, aprendo la strada a future estensioni del sistema a favore di una portualità sempre più efficiente e a basso impatto ambientale.





SISAM
WE DELIVER



SISAM Agenti s.r.l.

Scali Cerere 9, Livorno, Italy

info@sisam.it

+39 0586 243 814

Allargamento imboccatura porto

"Un grande sogno che ho l'obbligo di analizzare"



Con il gigantismo navale che non si preoccupa di rallentare, l'accesso dei porti è l'aspetto più importante da tenere presente per non rischiare di perdere competitività e lasciare che i traffici si spostino su altri mercati.

E' per questo che negli anni del suo mandato il presidente Agostinelli e la sua squadra hanno analizzato la possibilità di allargare le dimensioni dell'imboccatura portuale che oggi può accogliere, e accoglie quotidianamente, navi portacontainer da 400 metri di lunghezza per 60 di larghezza.

Sembra quasi "obbligo" portare dai 285 metri attuali ai 400 l'ampiezza, opera possibile secondo quanto riportato nei progetti già pronti, con una stima di costi intorno agli 80 milioni. Ed è proprio la progettualità già "nel cassetto" che conforta il presidente sul fatto che anche una volta terminato il suo mandato a Gioia Tauro, la cosa possa andare avanti.



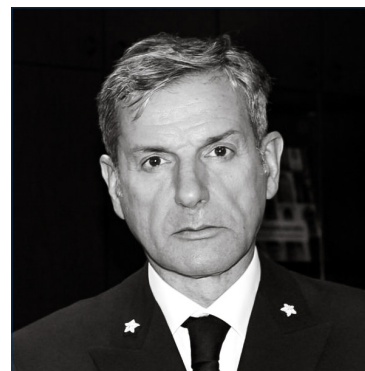
Da Oltre 100 anni rendiamo
più competitive le importazioni
e le esportazioni delle
aziende italiane e europee

Mino Giachino
Presidente saimare

www.saimare.com

Via A.Scarsellini, 155 - 16149 Genova | phone: +39 010 6027 | email: commerciale@saimare.com

Ammiraglio Andrea Agostinelli



L'ammiraglio **Andrea Agostinelli** è stato nominato presidente dell'Autorità di Sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio il **18 Giugno 2021**.

Ma la sua storia in Calabria inizia come Commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro il **6 Novembre 2015**.

Nato a Livorno, **in questi dieci anni** ha cercato, ed **è riuscito nell'impresa, di rilanciare il porto di Gioia Tauro** che oggi può essere considerato senza dubbio il primo in Italia per transhipment ma anche tra i primi nel Mediterraneo.

La crescita dello scalo è passata anche dallo **sviluppo dell'intermodalità** con all'avvio del **gateway ferroviario**.

Un **lavoro** che il presidente Agostinelli ha **portato avanti insieme a tutta la squadra dell'ente portuale**, accompagnata da una **collaborazione fattiva con le istituzioni del territorio e della regione** senza dimenticare gli altri porti inseriti nella gestione dell'AdSp dedicando loro adeguate politiche di sviluppo e adeguamenti infrastrutturali.

A **dieci anni** dal suo arrivo, il porto **è diverso, è migliore**.



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

Autorità di Sistema Portuale dei Mari
Tirreno Meridionale e Ionio
Porto di Gioia Tauro
Att. Ammiraglio Andrea Agostinelli
Contrada Lamia
89013 Gioia Tauro (RC) - Italia

Ginevra, 29 aprile 2025

Gentile Ammiraglio,

La ringrazio molto per il Suo messaggio, in quanto abbiamo voluto nominare una nostra nave col nome del porto al quale tengo particolarmente.

La mia affezione al porto, ai suoi portuali, alle autorità portuali e regionali è dovuto al supporto ricevuto durante tutti questi anni. È grazie alla Sua fiducia e quella dei lavoratori, che abbiamo investito economicamente ed umanamente, sicuri di poter far diventare "Gioia Tauro" il porto più importante del Mediterraneo.

Sono contento che i nostri sforzi comuni ci abbiano permesso di raggiungere i traguardi prefissi e c'incoraggino ad ambire a traguardi più ambiziosi.

Purtroppo, impegni improrogabili non mi permetteranno di essere presente alla cerimonia di arrivo, ma Le sarei profondamente grato se ringraziasse a mio nome tutti i lavoratori portuali, i piloti, la capitaneria, gli ormeggiatori e tutti coloro che hanno collaborato per far diventare "Gioia Tauro" una realtà internazionale.

Nel ringraziarLa sempre per la Sua disponibilità e per aver creduto nel rilancio del terminal, colgo l'occasione per augurarLe un felice evento, unitamente a tutti i Suoi collaboratori.

Cordiali saluti

Gianluigi Aponte

Un'eccellenza marittima
internazionale
a Genova



**m
SC**
ITALIA

Genova Headoffice

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

Mediterranean Shipping Company Italia

Via Balleydier, 7N, 16149 Genova

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

mscitalia.it



VERONA INTERPORTO
**QUADRANTE
EUROPA**

**La “città delle merci”
più grande d'Italia**



QUADRANTE SERVIZI
Business Partner



QUADRANTE EUROPA
Verona Interporto



QUADRANTE EUROPA
TERMINAL GATE



ZAILOG
Innovation Hub