



**I QU
ADE
RNI.**



Andrea Agostinelli



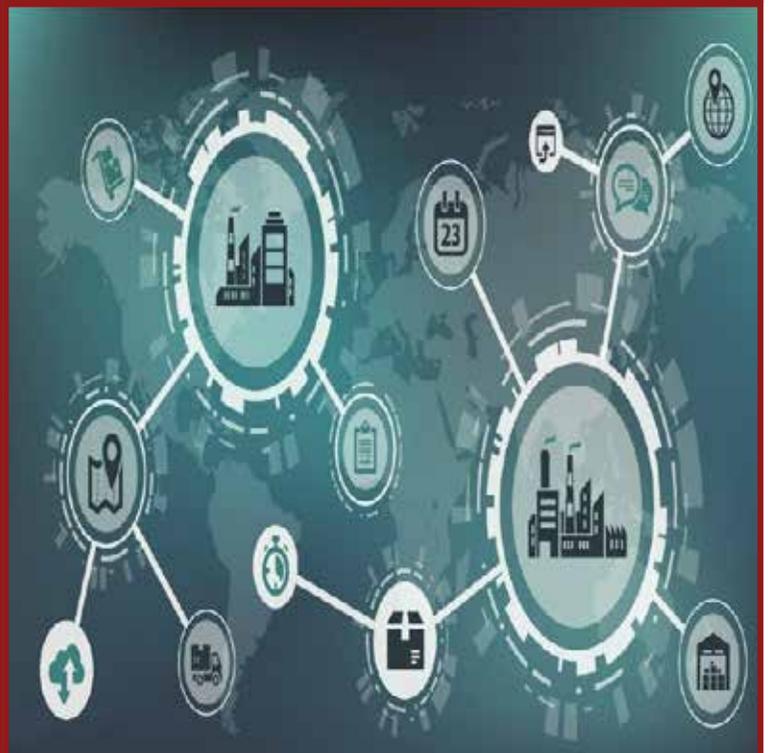
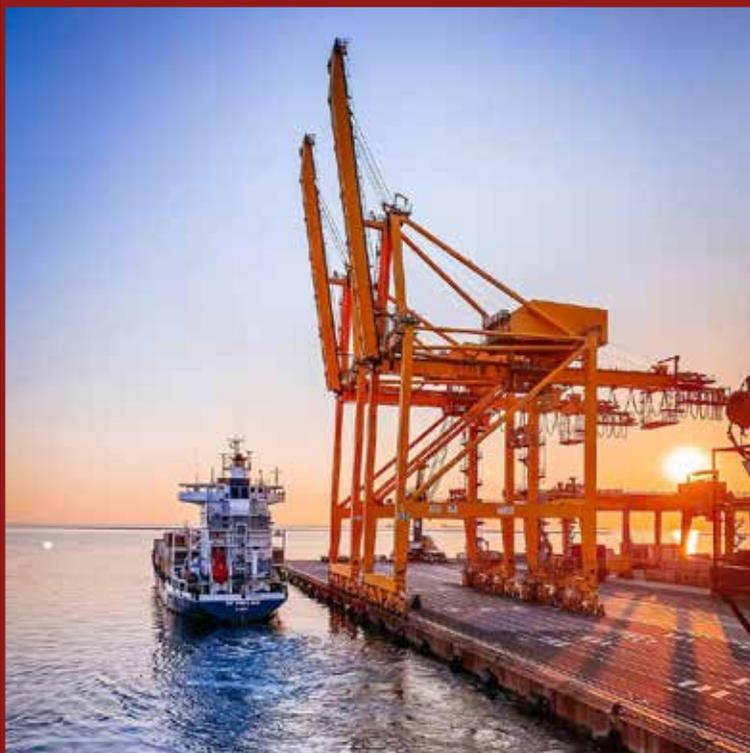
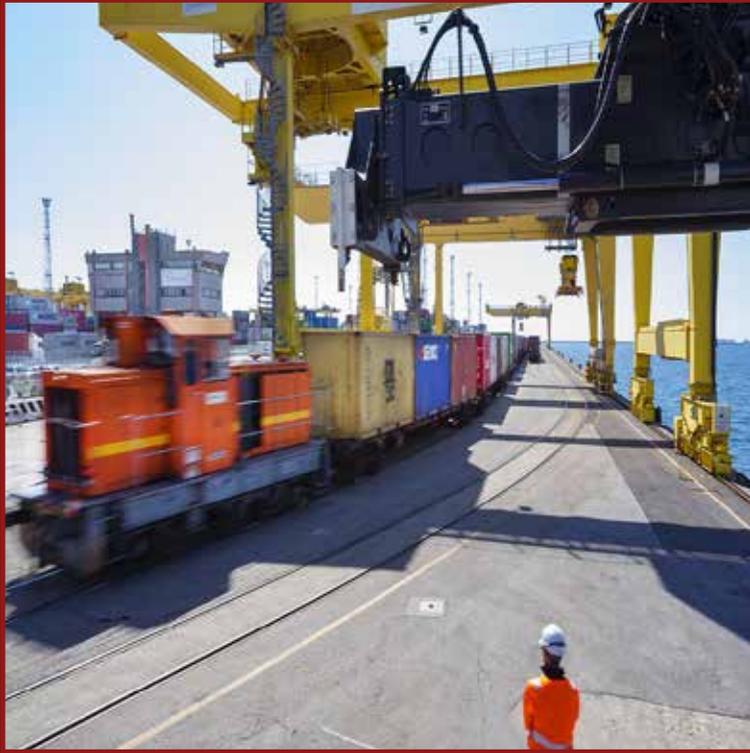
Gioia Tauro
**IL "QUASI"
MIRACOLO
ITALIANO**

Speciale Gioia Tauro 2023



T.O.DELTA

OUR NETWORK YOUR SUCCESS



✉ salesimp@todelta.it

☎ 39-0586243907

www.todelta.it

SOMMARIO

- 5 Quando il "gigante" corre sempre più
- 9 Studio sull'impatto delle misure Fit for 55 e proposte di modifica sui criteri di applicazione del meccanismo EU-ETS per scongiurare meccanismi elusivi o di delocalizzazione del transhipment
- 20 Scheda porto di Gioia Tauro
- 21 Cinque anni di crescita continua

LA GAZZETTA MARITTIMA

Organo ufficiale della «SPEDIMAR»,
Associazione fra le Case di Spedizioni Marittime

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm.
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

Direzione e redazione
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586893358 - Fax 0586892324

E-mail:redazione@lagazmar.191.it
Amministrazione e pubblicità
Società Editoriale Marittima a R.L.
57123 Livorno

 **USPI** Associata all'USPI
Unione Stampa
Periodica Italiana

È vietata la riproduzione
anche parziale di articoli, grafici
e fotografie senza citarne la fonte.

Fotocomposizione: «La Gazzetta Marittima» - Tel. 0586893358

Stampa: Centro Tipografico Livornese s.n.c. - Tel. 0586806376

Supplemento a
"LA GAZZETTA MARITTIMA"
n° 73 del 30 Settembre 2023 - P.I. 45%

Come nasce un gigante

Quante volte, in questi ultimi tempi, abbiamo visto citare il porto di Gioia Tauro a livello internazionale? Molte, e sempre con accenni di positiva meraviglia per il suo crescente sviluppo, malgrado l'ubicazione in una regione d'Italia che sulla portualità è stata sempre in ritardo.

Personalmente, mi ricordo della prima visita all'allora "misterioso" porto dei tanti dubbi. Fu come arrivare in zona di guerra, con i recinti intorno al piazzale allora semideserto ai quali non mancava nemmeno il filo spinato. Si raccontava in giro che il porto fosse il risultato di una serie di scambi politici: e c'era chi guarda che per farlo davvero funzionare sarebbe stato necessario arrivare a compromessi con la malavita. Oppure a rischiare ogni giorno la pelle.

Certo è che il porto, nato con un progetto regionale del 1974 in funzione di una costruendo polo siderurgico, è passato attraverso molte peripezie e altrettanti scetticismi. Quando il progetto siderurgico fu abbandonato, le strutture fondamentali erano già state realizzate, e uno degli assets che si sarebbero poi dimostrati determinante, i fondali, non era stato nemmeno cercato: era naturale della grande insenatura.

Storia lunga. Che oggi, quasi cinquant'anni dopo, è difficile ricostruire. La realtà odierna è quella del primo grande porto italiano in posizione strategica sulle rotte container del Mediterraneo centrale, decollato nel giro di una manciata d'anni dopo decenni vivacchiati, grazie proprio alla sua posizione e ai suoi fondali con spazi retro-banchina infiniti (secondo il metro degli scali nazionali, tutti o quasi soffocati dalle città) ma anche grazie a un management d'eccezione. D'accezione anche la durata dell'attuale presidente, l'ammiraglio Andrea Agostinelli: fu catapultato dal Corpo delle capitanerie come commissario governativo nel 2015, ha dimostrato non solo competenza e coraggio personale, ma anche di intravedere subito le enormi possibilità di quello scalo che si stava acccontentando, malgrado la felice ubicazione, di transhipment in concorrenza con La Valletta di Malta. Con Agostinelli, diventato presidente dell'AdSP nel maggio del 2021, non solo lo sviluppo si

è accelerato, ma la più grande Compagnia di Navigazione del mondo nel settore container (e non solo) la MSC della famiglia Aponte, ci ha pesantemente investito: e sta continuando a investire.

Oggi l'AdSP comprende un articolato sistema di porti che hanno specifiche specialità, ma stanno sviluppandosi anch'essi dalla pesca al diporto, dal turismo croceristico all'agroalimentare.

*

La circoscrizione portuale dello scalo principale - leggiamo sul sito - ha una superficie complessiva di mq 4.400.000 (ha 440), esclusi gli spazi acquei e le relative aree sono riportate in catasto ai fogli di mappa n. 1-3-7-8-13-19 e 20 del Comune di Gioia Tauro (RC) e n. 31 e 32 del Comune di San Ferdinando (RC).

Il porto è situato in posizione mediana lungo il litorale dell'omonimo golfo con esposizione dell'imboccatura ad Ovest identificata dalle coordinate: lat. 38°26'36"N e long. 15°53'30"E.

Presenta una configurazione a canale con una superficie dello specchio acqueo interno di 180 ettari ubicata parallelamente alla costa.

L'imboccatura ha una larghezza di circa 300 m, ed è ad essa contiguo un bacino di evoluzione del diametro di 750 m.

In direzione Nord si sviluppa il canale portuale della lunghezza di circa 3 Km e larghezza minima di 200 m, ampliato a 250 m nel tratto iniziale.

All'estremo Nord del canale si trova un ulteriore bacino di evoluzione del diametro di 500 m.

Dispone di 5.125 m di banchine di cui m 3.391 ricavate lungo il lato di levante, m 814 lungo il lato Nord e m 920 lungo il lato di ponente con fondali fino a -18 m (in corrispondenza della banchina alti fondali). Sono in corso anche grandi lavori della Fincosit sulla parte Nord del bacino, con prospettive di ulteriore, promettente sviluppo.

*

Non si pensi, a questo punto, che ormai sia diventato tutto facile per questo porto "miracolato" dalla posizione e dal management. Ci sono stati, e in parte ci sono, scontri anche violenti in tribunale, come recentemente hanno riferito le cronache, sia pure conclusi positivamente. C'è oggi lo sviluppo del terminalismo retroportuale che si sta specializzando in traffici di auto dalla Cina sulle quali il governo europeo minaccia ritorsioni. C'è, specialmente, e sempre da parte di Bruxelles, una "sciagurata" direttiva che dovrebbe difendere l'ambiente ma di fatto penalizza pesantemente i porti europei del Nord Mediterraneo - e in particolare proprio Gioia Tauro - regalando vantaggi tariffari e logistici agli hub della costa africana. Tutto per il momento in previsione: ma sufficiente per spaventare non solo i porti - Gioia Tauro per primo - ma anche gli operatori della grande logistica navale. Agostinelli ce ne parla anche nell'intervista che segue queste mie righe.

La conclusione? A giudicare dal vissuto, l'ammiraglio-presidente e il suo staff ce la faranno come ce l'hanno fatta fino ad oggi. Ma certo che, anche dove la Natura è stata generosa, certe velleità universalistiche (brutta parola, concordo) portate avanti senza i dovuti approfondimenti creano nuove tensioni, nuovi intoppi, nuove amarezze per chi tutti i giorni la sfanga in realtà già di per sé complesse.

Confidiamo che prevalga il buonsenso. Lo meritano tutto.

Antonio Fulv

NOSTRA INTERVISTA AL PRESIDENTE DI GIOIA TAURO AMMIRAGLIO AGOSTINELLI

Quando il “gigante” corre sempre più

GIOIA TAURO – *Andrea Agostinelli, ammiraglio ed esperto di portualità, a lungo commissario e finalmente presidente dell'AdSP del Tirreno Meridionale e pertinenze – uno dei sistemi più difficili ma anche più prestigiosi del “sistema nazionale” – risponde alle nostre domande in questa significativa intervista.*

Gioia Tauro è ormai lanciato come sistema logistico completo, riconosciuto sia dal Governo che all'estero come fondamentale hub Mediterraneo. Quali sono, a suo parere, gli attuali punti forti?

“Gioia Tauro è avviato a rivestire un ruolo di grande importanza in un sistema intermodale completo. Questo è sicuramente riconosciuto dal Governo italiano e all'estero dall'Unione europea. I punti forti sono la posizione geografica



Andrea Agostinelli

del porto di Gioia Tauro, le sue caratteristiche fisiche e tecnico nautiche, che consentono l'ormeggio delle più grandi navi porta contenitori e potenzialmente anche delle future più grandi navi porta-macchine che presto saranno varate ed entreranno in esercizio”.

Il suo impegno, fin dall'inizio del man-

dato, è stato quello di non fermarsi al transhipment ma di servire anche allo sviluppo del territorio. Come e fino a che punto il territorio risponde?

“Il territorio risponde, ma è difficile dare una risposta precisa perché bisognerebbe analizzare l'impegno che il territorio ha dato in termini di investimenti nelle aree retroportuali. Tra le aree retroportuali italiane quella di Gioia Tauro rappresenta la più grande, si estende su 440 ettari ed è sotto l'egida della Zona Economica Speciale. Attualmente stiamo osservando le modifiche legislative legate all'istituzione di una unica Zona Economica Speciale per il Mezzogiorno: vedremo se questa unificazione porterà benefici effetti anche nelle zone retroportuali, fermo restando che noi favoriamo in ogni senso le iniziative industriali,

MARITIME SOLUTIONS |
since 1895



WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

TOWAGE EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
OIL AND GAS OSV SERVICES
OIL SPILL RESPONSE

OILS AND CHEMICALS PRODUCTS
COASTAL STORAGE DEPOTS
PORT AND INLAND LOGISTIC TERMINALS



manfatturiere e commerciali all'interno del porto di Gioia Tauro e degli altri porti della Calabria.

Rispetto al transhipment, certamente non ci siamo fermati: voi sapete il nostro impegno a costruire, collaudare e mettere in esercizio un gateway ferroviario, quindi tre fasci di binari lunghi 1000 metri e abbiamo formato 800 convogli ferroviari nel 2022. La ferrovia portuale è perfettamente operativa e noi speriamo che con i lavori di RFI, legati al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, il discorso dell'intermodalità ferroviaria vada a pieno regime e consenta anche al porto di Gioia Tauro di acquisire quella qualifica gateway, oltre al "transhipment", che è così importante per noi e per i nostri commerci, che farebbero di Gioia Tauro un porto veramente completo".

Uno dei problemi storici nel Sud Italia è quello delle infrastrutture stradali e specie ferroviarie. A che punto è il porto sul tema della TEN-T europea? E quali aggiornamenti possono essere preziosi al piano originario?

"Il porto di Gioia Tauro potrebbe, e uso il condizionale per le ragioni già descritte, diventare un hub non solo nazionale ma addirittura di tutta una regione del Mediterraneo, ma per quanto riguarda il trasbordo di contenitori e di rotabili, purtroppo incombe su Gioia Tauro la normativa europea allegata alla European Emission Trading System, le certificazioni ETS. La penalizzazione che il porto di Gioia Tauro subirebbe da queste certificazioni così concepite è evidentissima con un effetto distorsivo a favore dell'ormeggio delle navi nei porti mediterranei della sponda Nordafricana, che non pagano o pagano la metà delle tasse legate a questi certificati ETS. Su questo aspetto il di-

battito politico è apertissimo, proprio in questi giorni. Vorrei anche aggiungere, che sin dal gennaio 2023, noi avevamo denunciato il rischio gravissimo per i porti di transhipment del Mediterraneo europei e quindi segnatamente del rischio che correva Gioia Tauro; ma questo non ha impedito all'Unione europea di emanare una direttiva che, ripeto, penalizza non solo Gioia Tauro ma anche altri porti di trasporto di Spagna, Portogallo, Grecia, Portogallo e Malta.

Rispetto alle infrastrutture, guardiamo con grande interesse agli investimenti di molte decine di milioni di euro che RFI deve pianificare e progettare e realizzare entro il 2026 nel raccordo ferroviario di Rosarno e lungo la direttrice tirrenica e ionica, per consentire ai nostri treni di conformare convogli sempre più lunghi e sempre più produttivi. Anche Anas ha un progetto del Pnrr che noi seguiamo con attenzione per creare uno svincolo autostradale all'altezza del porto di Gioia Tauro, il che avrebbe un significato non solo simbolico e assai importante".

È in corso un dibattito nazionale, magari sottotraccia ma vivace, sul tema della gestione pubblica delle AdSP o dell'eventuale ingresso nelle società di grandi investitori privati. Un'opportunità o un pericolo?

"Siamo così tanto oberati da problemi locali che, evidentemente, non abbiamo una tesi convinta sulla pubblicità o sull'intervento dei privati nella gestione di un'Autorità di Sistema Portuale, ma io ritengo che un'Autorità di Sistema Portuale debba continuare ad essere un ente pubblico. E ho però la convinzione che dovremmo avere dei margini di autonomia, specialmente un'autonomia finanziaria, più evidenti. Tutto questo mi

permette di ricollegarmi all'ultima domanda dove si parla di una vocazione al martirio dei presidenti delle Autorità di Sistema che non solo sono colpiti da indagini penali, come voi tutti sapete, ma anche il martirio di una burocrazia e di un peso di una burocrazia ormai divenuta insostenibile per il completamento di opere pubbliche legate alla portualità".

I porti italiani (e non) con forti traffici intercontinentali sono soggetti a ricevere droghe e anche armi nascoste in mille modi. Quali le difficoltà nella ricerca, anche sul piano della velocizzazione sempre più richiesta per le merci?

"Recenti operazioni della Guardia di Finanza e dell'Agenzia delle Dogane del porto di Gioia Tauro dimostrano come l'attenzione che le Istituzioni pongono alla tematica debba rimanere evidentemente altissima. Gli investimenti dell'Autorità di Sistema Portuale nella sicurezza del porto e nella tutela della legalità nel porto di Gioia Tauro sono investimenti onerosi. Ricordo l'acquisto di un secondo scanner che sarà dato in comodato alle forze dell'ordine per la scoperta delle sostanze stupefacenti, evidentemente nascoste nei contenitori e non. Però non dimentico mai di sottolineare come questa tematica sia stata anche artatamente gonfiata dai media nel passato. E ricordo solo a me stesso, come nel porto di Anversa nel 2022, con un numero di controlli assolutamente inferiore alle migliaia e migliaia di controlli che si svolgono quotidianamente a Gioia Tauro, sono state scoperte 120 tonnellate di cocaina a fronte delle 19 tonnellate di cocaina nel porto di Gioia Tauro: a dimostrazione che il problema del trasporto marittimo di sostanze stupefacenti è un problema globale".

(A.F.)





LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR



Lorenzini & C. Srl

Livorno 57123 (Italy)

Porto Industriale - Via Labrone, 19

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

Terminal Containers:

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

info@lorenzini-terminal.it
www.lorenzini-terminal.it



Studio sull'impatto delle misure Fit for 55 e proposte di modifica sui criteri di applicazione del meccanismo EU-ETS *per scongiurare meccanismi elusivi o di delocalizzazione del transhipment*

Premessa

Il c.d. FIT FOR 55 è un articolato pacchetto di misure allo studio della Commissione EU per raggiungere l'obiettivo di ridurre le emissioni di gas serra di almeno il 55% nel 2030, rispetto ai livelli del 1990. Le misure allo studio affrontano il tema con un approccio complessivo, coinvolgendo all'unisono le normative di settore afferenti: clima, energia, trasporti e fiscalità. Di seguito le principali iniziative normative:

A) Proposta di Regolamento per favorire la pianificazione e gli investimenti a lungo termine per l'uso dei combustibili rinnovabili e a basse emissioni nel trasporto marittimo - (COM (2021) 562) *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the use of renewable and low-carbon fuels in maritime transport and amending Directive 2009/16/EC (FUEL-EU)*;

B) Modifica del Sistema europeo di scambio di quote di emissioni nel trasporto [*European Emission Trading System (EU-ETS)*] – **l'inclusione del settore trasporto marittimo è stato adottato** Directive EU 2023/959;

C) Proposta di Direttiva sulla tassazione dell'energia [*Energy Taxation Directive (ETD)*] – **stop esenzione fiscale per oil fuels impiegate nel trasporto marittimo**; (COM(2021) 563) *Proposal for a COUNCIL DIRECTIVE restructuring the Union framework for the taxation of energy products and electricity (recast)*;

D) Proposta di un nuovo Regolamento sull'infrastruttura per i combustibili alternativi [*Alternative Fuels Infrastructure Deployment (AFID)*] - (COM (2021) 559) *Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council*.

E) Proposta di Direttiva di riordino in tema di energie rinnovabili - (COM (2021) 557) *Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive (EU) 2018/2001 of the European Parliament and of the Council, Regulation (EU) 2018/1999 of the European Parliament and of the Council and Directive 98/70/EC of the European Parliament and of the Council as regards the promotion of energy from renewable sources, and repealing Council Directive (EU) 2015/652*;

F) (in vigore) Regolamento concernente il monitoraggio, la comunicazione e la verifica delle emissioni di anidride carbonica generate dal trasporto marittimo [*EU-MRV*] - Regulation (EU) 2015/757 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2015 on the monitoring, reporting and verification of carbon dioxide emissions from maritime transport, and amending Directive 2009/16/EC.



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

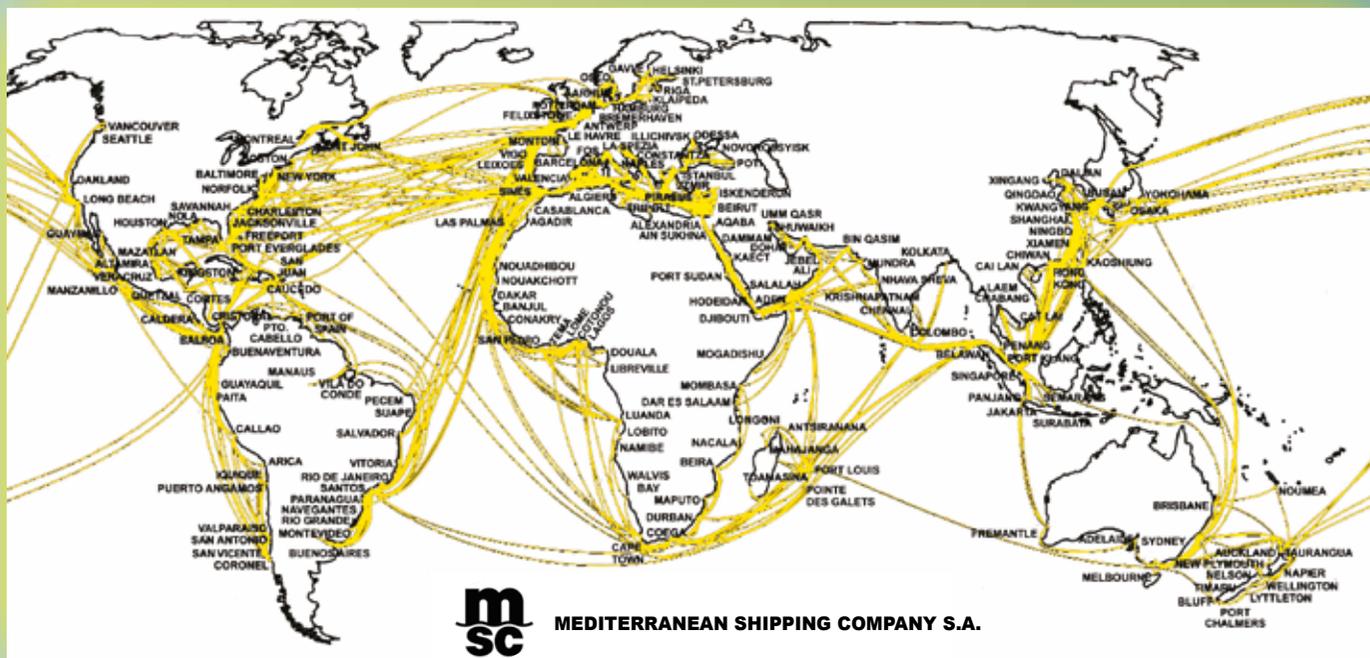
AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGO DEI DOTTI

**DA OLTRE 50 ANNI CON MSC
AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA, VERSO
LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO**



**LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it**

1 – Perché un porto transshipment come Gioia Tauro è strategico

Motivazioni di livello globale:

- Il porto di Gioia Tauro è l'unico nel territorio italiano a consentire la partecipazione dell'Italia a tutti i livelli all'architettura di interscambio dei container. GT può ricevere anche la più grande nave che il mercato ha individuato, ad oggi, quale dimensionalmente idonea a condurre tale *business*.
- Il fenomeno del gigantismo navale è principalmente indotto dai livelli del costo del trasporto. Pertanto, alla luce della congiuntura attuale e futura, possiamo attenderci che esso venga ulteriormente incrementato/consolidato. Non è certamente attendibile un'inversione del *trend*.
- Il gigantismo navale, più che limiti di natura tecnico-costruttiva, ha limiti dettati dalla percorribilità degli istmi geografici principali (in particolare, nel nostro caso, Suez). I limiti di GT sono migliori dei limiti di Suez.

Motivazioni di livello regionale:

- Nell'ambito delle navi che coprono le rotte trans-oceaniche (*deep-sea vessels*), vi sono anche navi di dimensioni inferiori alla più grande nave portacontainer. Ci troviamo nel range tra 17.000 e 24.000 TEUs. A seconda dei vari porti, alcune di queste navi potrebbero scalare altri porti della regione e non solo GT per finalità di *transshipment*. Tuttavia, i porti storici italiani (in particolare quelli liguri ma non solo) soffrono della scarsità di spazi per lo svolgimento delle operazioni logistiche che necessariamente si svolgono nelle adiacenze della nave. La peculiarità del *transshipment*, a differenza delle altre dinamiche logistiche-commerciali relative ai *container*, è quella di interessare (o meglio "occupare") principalmente i piazzali adiacenti la nave. Essi, infatti, dopo un primo sbarco, vengono reimbarcati su altre navi. In tale ottica, GT ha il prezioso ruolo di "polmone" *transshipment* per tutto il sistema portuale a valle, che consente l'ottimizzazione dei traffici ma anche degli spazi di banchina dell'intera catena logistica regionale.

Motivazioni di mercato:

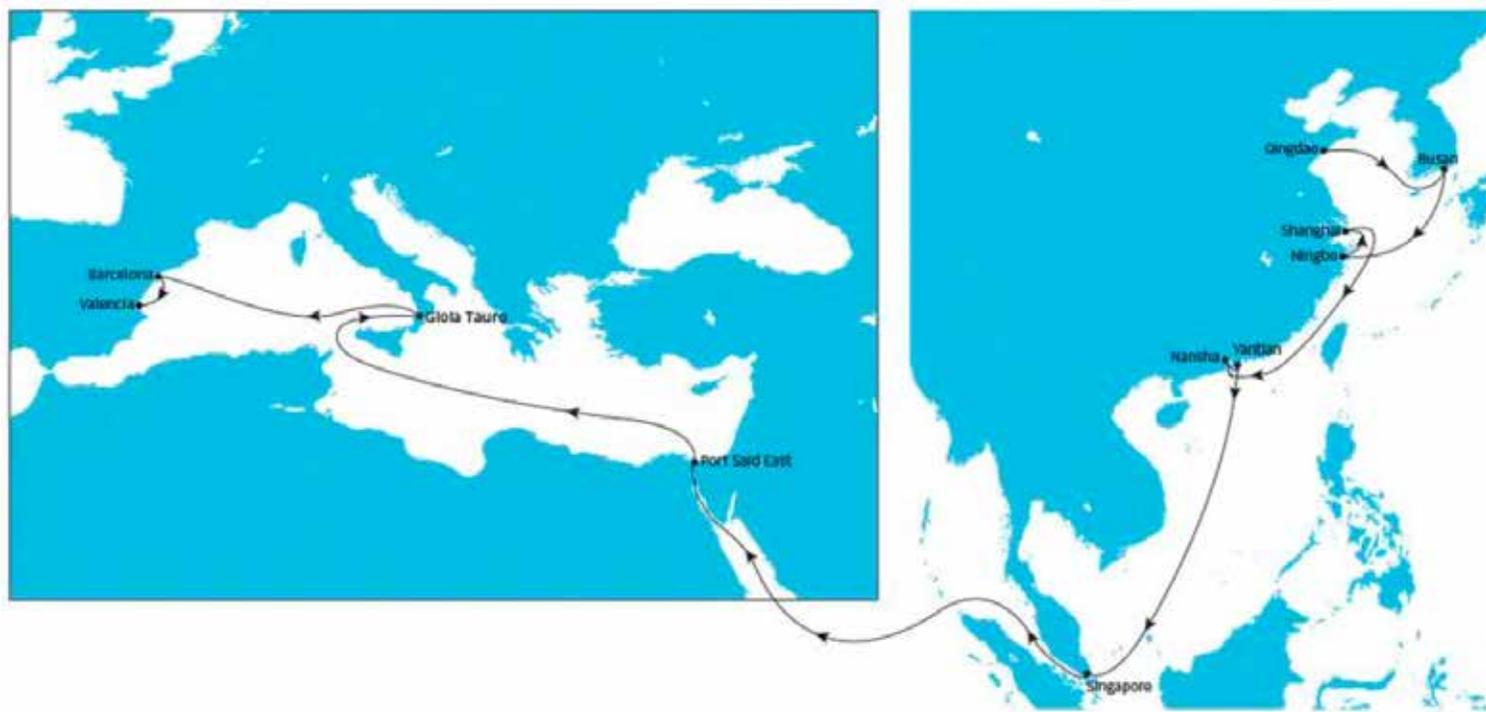
- La politica economica di settore ha, a suo tempo, individuato (con politiche attive di supporto agli investimenti) 3 porti a vocazione *transshipment*, per svolgere quel ruolo di "polmone" strategico per i porti regionali a valle. Essi erano GT, Cagliari e Taranto. In base ai dati statistici sui volumi delle merci¹, pubblicati annualmente da Assoport, si evince come il mercato abbia sovvertito la politica economica, imponendo il ruolo di GT come "unico" attore *transshipment*. Basti notare nella tabella sotto che il secondo porto dopo GT, per quote di traffico *transshipment*, registra una differenza a tre zeri nel numero di movimenti. Inoltre, **il movimentato di GT, da solo, rappresenta quasi il 28% del totale generale del segmento container nazionale ed il 77% di quello container *transshipment*.**

Porti italiani 2021 - fonte ASSOPORTI					
mercato totale container IT		11.296.707			
mercato totale transshipment IT		4.101.294		36,30521709 % sul totale	
	PORTO	TEU	% del mercato		
1	Gioia Tauro	3.146.533	76,72049358	27,85354174	% sul totale
2	Genova + Vado	359.039	8,75428584		
3	Trieste	227.503	5,547102939		
4	Livorno	204.313	4,981671638		
5	La Spezia	61.780	1,506353848		
6	Salerno + Napoli	55.662	1,357181416		
7	Cagliari	32.462	0,79150629		
8	Taranto	11.841	0,288713757		
9	Ravenna	2.157	0,052593157		

elaborazione AdSP MTMI

¹ https://www.assoport.it/media/10423/adsp_movimenti_portuali_2021_agg28022021.pdf

Sempre il mercato ha deciso che GT fosse idoneo ad accogliere l'insediamento logistico-produttivo ad oggi presente, in ragione della sua posizione geografica. La deviazione marittima² di GT è risultata compatibile con il sistema logistico globale. GT, in particolare, è inserita nel dispositivo commerciale *AE11 Westbound*³.



Motivazioni economiche:

- Ricaduta occupazionale diretta ed indiretta nel territorio nazionale;
- Rilevanti entrate per l'erario, sia da tassazione diretta che indiretta.

Motivazioni strategiche:

- I porti extra EU-EEA ricadenti nella regione europea, ad esclusione di quelli britannici, sono da considerarsi moderatamente stabili sotto i profili geo-politici.

Il mercato dei porti *transshipment* è comunemente definito "*competitive and footloose*", pertanto in continua evoluzione e soggetto a repentini cambiamenti.⁴ L'introduzione del dispositivo EU-ETS, così come proposto, comporterebbe l'inserimento di un extra-coste nel mercato dei porti *transshipment* e solo per i porti EU-EEA, pur mantenendo emissioni uguali o finanche maggiori a livello regionale.

² <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/ports-and-container-shipping/maritime-deviation/>.

³ <https://www.maersk.com/local-information/shipping-from-asia-pacific-to-europe/ae11-westbound>.

⁴ <https://porteconomicsmanagement.org/pemp/contents/part1/ports-and-container-shipping/deviation-main-shipping-route-mediterranean-container-ports/>.

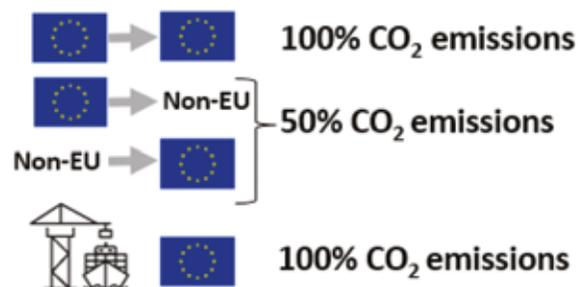
2 – Perché sarebbe concreto ed attuale il rischio di abbandono del porto di Gioia Tauro

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

- Il meccanismo si applica al gestore della nave, se maggiore di 5.000 ton. lorde. Non rileva la bandiera della nave o la nazionalità del proprietario o dell'armatore;
- Il meccanismo opera secondo le tabelle di emissione per tipo di nave, individuate applicando il sistema di calcolo EU-MRV elaborato da EMSA⁵. In sostanza, si moltiplica la tratta in miglia sia con il fattore di emissione di quella nave che con la quotazione di mercato del EUA⁶.

Il meccanismo si applica al:

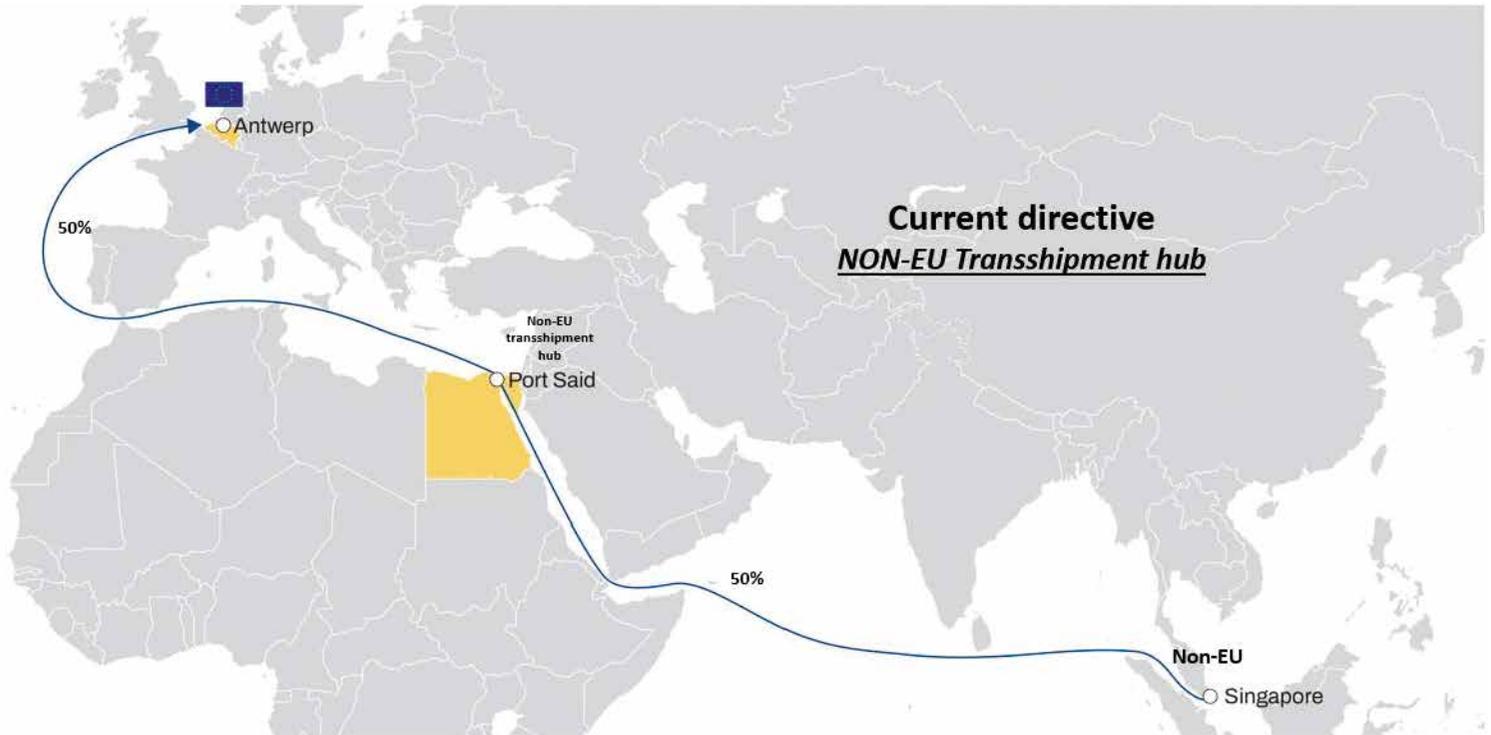
- 100% della tratta tra porti interni all'area EU-EEA;
- 50% della tratta quando solo uno tra i porti di provenienza / destino è interno all'area EU-EEA;
- 0% della tratta quando nessuno tra i porti di provenienza / destino è interno all'area EU-EEA;
- alcuni porti nord-africani (Port-Said e Tangeri),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



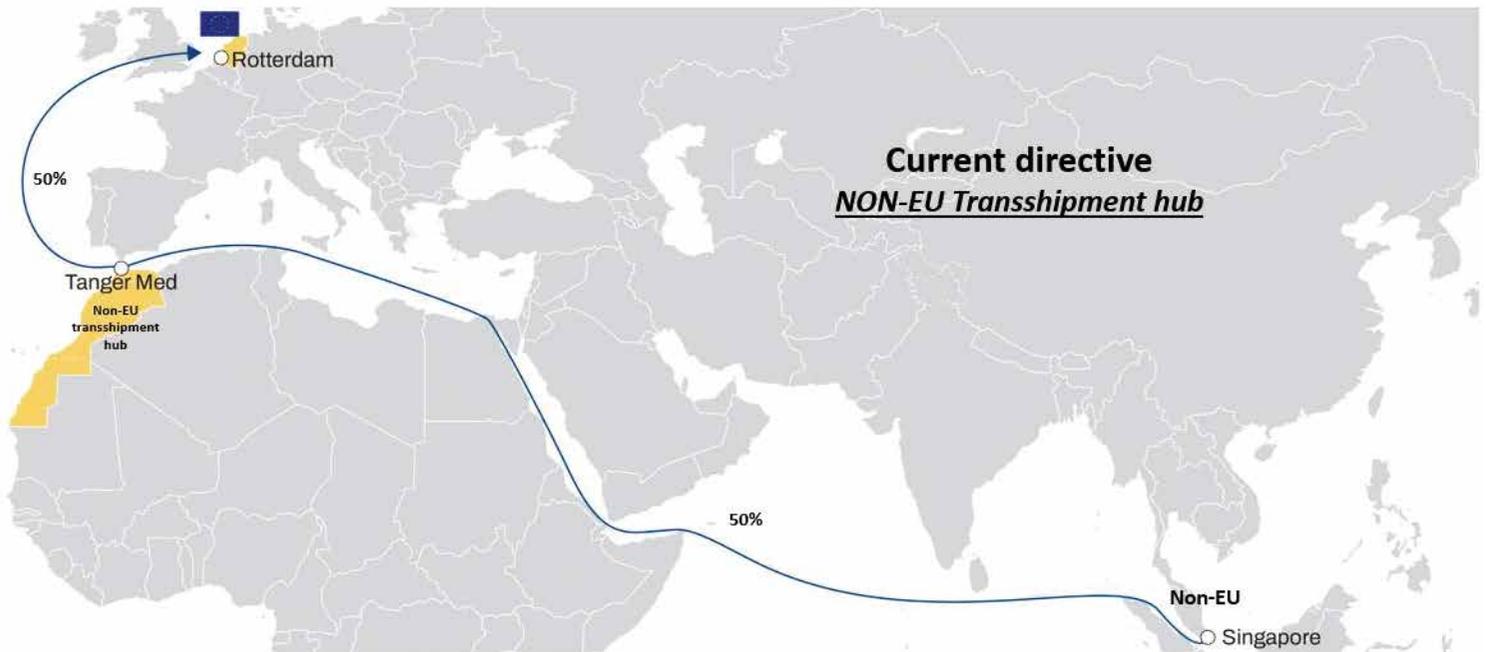
Tratta Singapore-Gioia Tauro: tassata al 50%; Tratta GT-Antwerp: tassata al 100%.

⁵ European Maritime Safety Agency.

⁶ European Union Allowances, equivalenti a 1 ton. di CO eq.

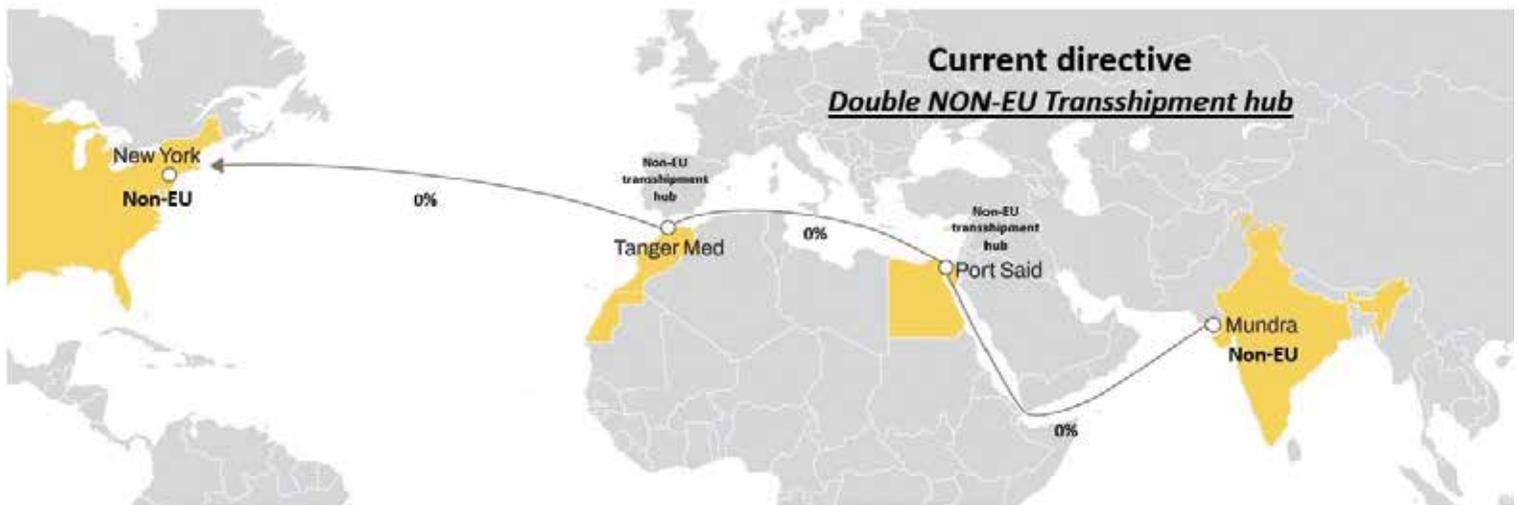
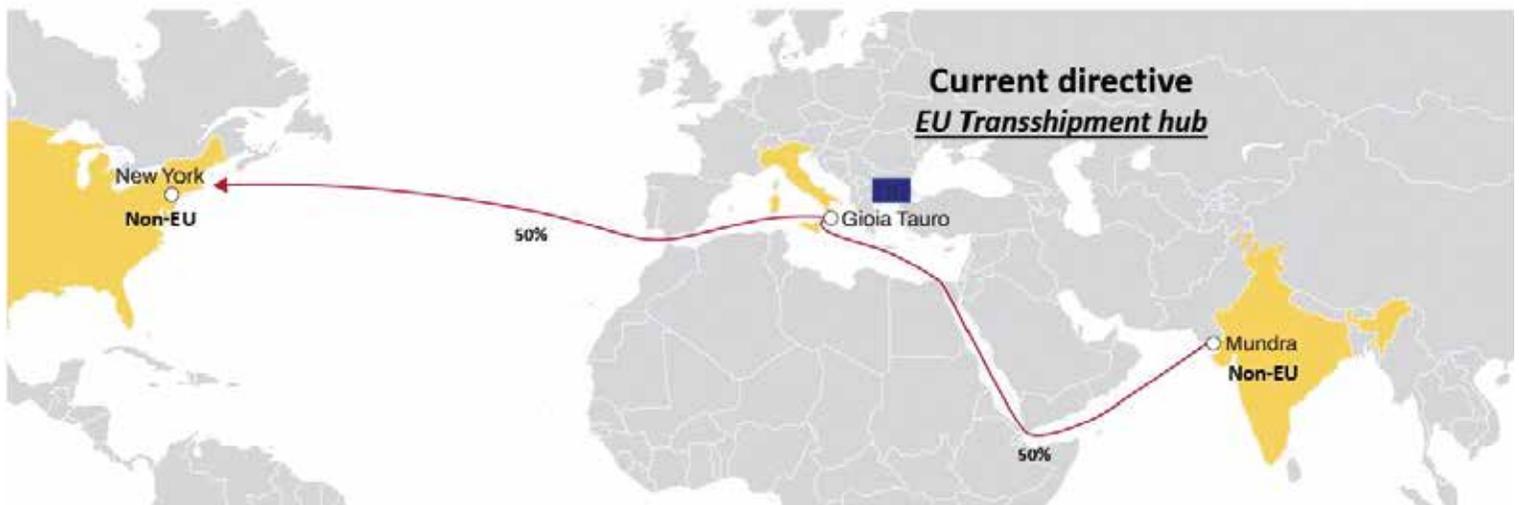
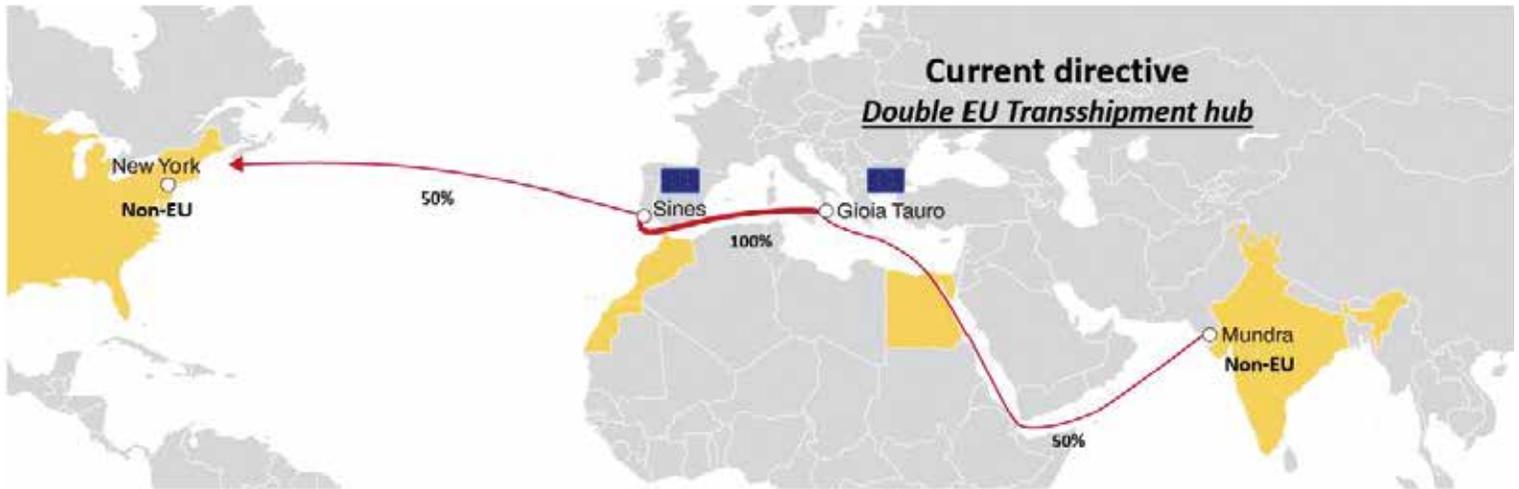


Tratta Singapore-Port Said: tassata al 50%; Tratta Port Said-Antwerp: tassata al 50%.



Tratta Singapore-Tanger Med: tassata al 50%; Tratta Tanger Med-Rotterdam: tassata al 50%.

Di seguito ulteriori esempi che palesano lo **svantaggio competitivo** determinato sui porti *transshipment* europei. Si rammenta che Gioia Tauro ha percentuali di transshipment sul totale dei contenitori movimentati pari al 95%. Pertanto, è la tipologia di porto che gli armatori saranno più incentivati a sostituire/evitare.



In questo caso di evasione, già allo studio delle “linee”, la “nave madre” scaricherà i contenitori da avviarsi a *transshipment* solamente in porti non EU-EEA. Con tale strategia l’armatore porterà a zero i costi da ETS, tuttavia mantenendo le emissioni in Mediterraneo.

FROM 3 GENERATIONS, YOUR WORLD IN OUR HANDS!



**SERVIZIO COURIER - STICCO SPED SRL C/O
CENTRO ORAFO OROMARE
SP.22 - Km 1,75
81025 Marcianise (CE)**

Tel. 0823 1643888
Fax 0823 1643880
email: mbe649@mbe.it

SPEDIZIONI COURIER CONSEGNA IN 24 ORE!

CONTACT US AT

Tel. 0039 0815109403 - Fax 0039 0815109434
email: info@sticcosped.com - web: www.sticcosped.com

UFFICI E MAGAZZINI

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

SEDE LEGALE

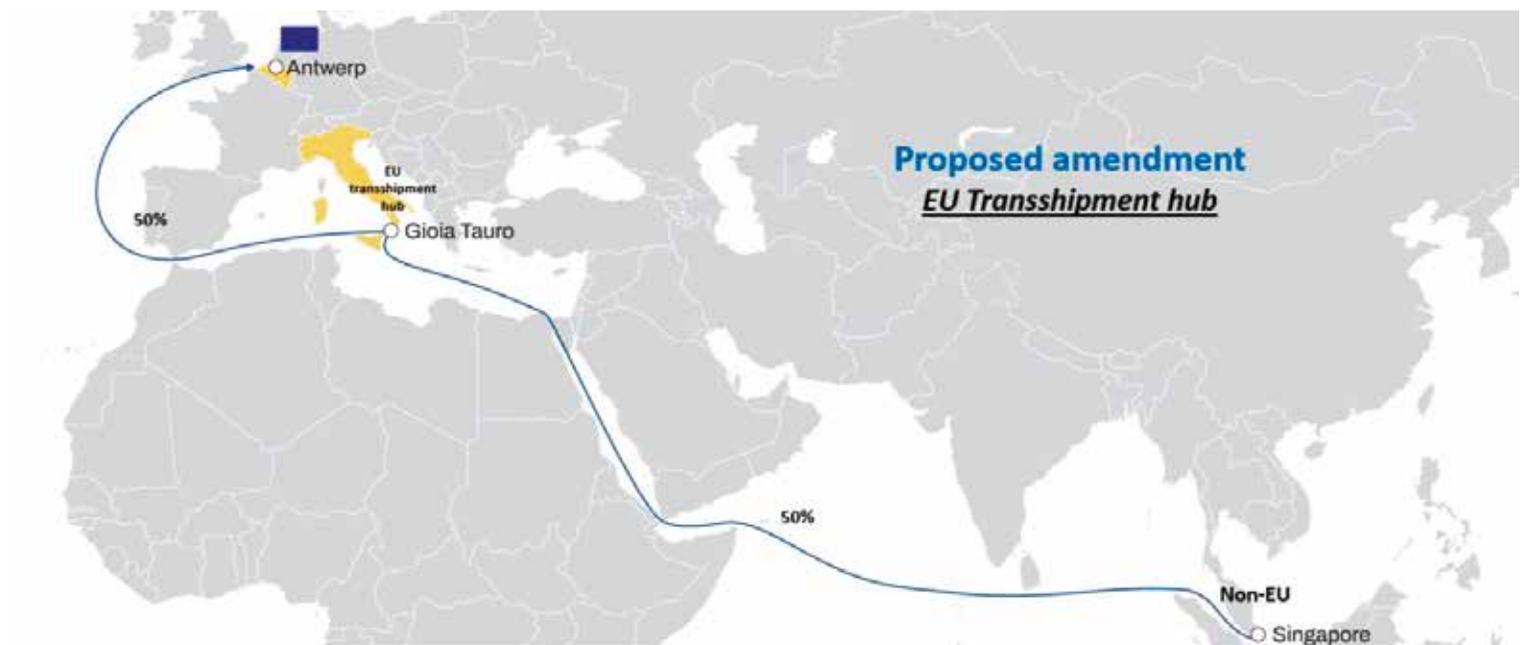
Via Vespucci 78 - 80123 Napoli (NA)

3 – Proposta: mantenere l'impianto complessivo della norma, estendendo le condizioni applicate a Port Said e Tangeri anche a Gioia Tauro (e altri porti EU simili)

Al fine di scongiurare distorsioni del mercato, di fatto idonee a declamare l'antieconomicità ad investire, o ad aver investito, nelle infrastrutture di terminal *transhipment* localizzati in territorio europeo, si ritiene pacifico sostenere che **il regime applicato a Port Said e Tanger Med vada semplicemente esteso, identico, a Gioia Tauro** e ad altri porti europei simili (Malta, Sines, Malta, ecc.).

Nel presente paragrafo esporremo sia la logicità della proposta in termini pratici mediante esempi, sia la sua compatibilità con alcune previsioni normative già presenti nella Direttiva EU 2023/959, da emendarsi.

Si veda, nei seguenti esempi, come la modifica proposta consenta di garantire pari condizioni ai porti *transhipment* operanti in Mediterraneo:





Proposta di emendamento alla Direttiva:

Il testo normativo adottato, in tema di *port of call* ovvero “porto di scalo”, prevede testualmente:

z) “porto di scalo”, il porto dove la nave si ferma per caricare o scaricare merci o imbarcare o sbarcare i passeggeri, o il porto in cui una nave offshore si ferma per dare il cambio all’equipaggio; sono esclusi: le soste per il solo scopo di rifornirsi di carburante o viveri, il cambio di equipaggio di una nave che non sia una nave offshore, le soste in bacino di carenaggio, le riparazioni alla nave, alle sue attrezzature o ad entrambe, le soste in porto perché la nave necessita assistenza o è in situazione di pericolo, i trasferimenti da nave a nave effettuati al di fuori dei porti, le soste per il solo scopo di trovare un riparo da condizioni meteorologiche avverse o rese necessarie da attività di ricerca e salvataggio e le soste delle navi portacontainer in un porto di trasbordo di container limitrofo elencato nell’atto di esecuzione adottato ai sensi dell’articolo 3 octies bis, paragrafo 2;

Si suggerisce, nella parte evidenziata, di aggiungere dopo “un porto di trasbordo di container” e prima di “limitrofo” la parola “europeo o”.

Il testo così emendato risulterebbe: “...le soste delle navi portacontainer in un porto di trasbordo di container europeo o limitrofo elencato nell’atto di esecuzione adottato ai sensi dell’articolo 3 octies bis, paragrafo 2”.

Ciò consentirebbe, nell’ambito dell’atto di esecuzione di prevista revisione al 31 dicembre 2023, di inserire Gioia Tauro nello stesso elenco in cui sono inseriti Tanger Med e Port Said, applicando il medesimo requisito di uno *share transshipment* > di 65% sul totale dei contenitori movimentati.



4 – Cosa significherebbe “perdere” Gioia Tauro

Il periodo 2022/2023 rappresenta uno spartiacque storico per il porto di Gioia Tauro. Con la creazione delle infrastrutture di ultimo e penultimo miglio realizzate dall'AdSP, il porto di GT si affaccia con ambizione anche al mercato *gateway*. Sebbene il processo di potenziamento della capacità della rete ferroviaria insistente tra il porto e gli interporti sia da completare, già oggi partono dal porto 80 treni la settimana.

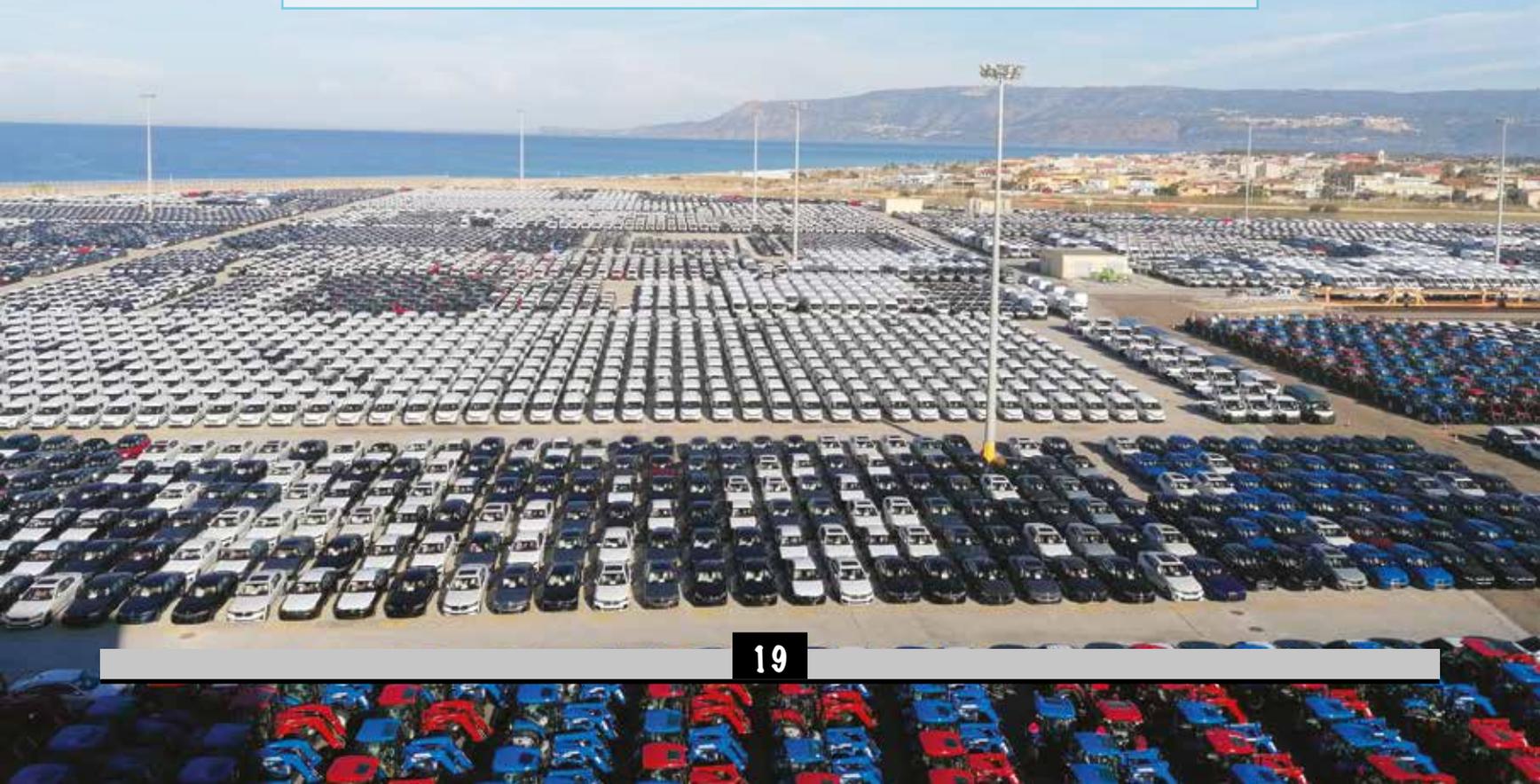
Tale circostanza, congiuntamente con la decisa campagna di investimenti del terminalista, si ritiene possa essere elemento di forte radicamento dei fondamentali economici del porto. A ciò si aggiungono le scelte strategiche ed ambiziose dell'AdSP nel puntare ad un'elevata infrastrutturazione, finanche al supporto logistico delle navi in quanto tali. Si pensi, ad esempio, alla creazione del bacino di carenaggio capace di ricevere, per le manutenzioni, le navi di cui si è a lungo trattato in questo documento; generando lavoro ed occupazione in un territorio, la Calabria, che ne ha un indubbio bisogno.

Per tali motivi di politica attiva (*gateway*, infrastrutturazione, investimenti, bacino di carenaggio), congiuntamente alle evidenze economiche mostrate riguardo alla selezione che il mercato ha già fatto nell'isolare ed elevare GT fra vari *competitor*, si ritiene che GT abbia solidi fondamentali economici che gli consentano di guardare con fiducia al futuro.

Tuttavia, si è ritenuto opportuno contribuire alla discussione avanzando la proposta contenuta al paragrafo precedente. Tutti sono concordi nel ritenere che la peggiore ipotesi connessa all'entrata in vigore delle nuove misure, in particolare la EU-ETS, sia da individuarsi nell'elusione del dispositivo mediante la delocalizzazione dei porti *transshipment* al di fuori dell'ambito europeo. Peraltro, ciò avverrebbe mantenendo le medesime emissioni a livello regionale o eventualmente aumentandole (non applicandosi neppure le norme relative ai carburanti a minori emissioni nei porti extra EU-EEA). La stessa Commissione, nei documenti analitici a supporto della proposta di legge, ha riferito che tale rischio è concreto e non può essere escluso (*“it cannot be ruled out”*). Pertanto, pur con la fiducia affermata in precedenza sulla solidità del complesso *hub* infrastrutturale di GT, si ritiene doveroso riconsiderare la norma per evitare dinamiche distorsive del mercato, con il rischio non solo di non ridurre le emissioni, ma di perderne totalmente il presidio.

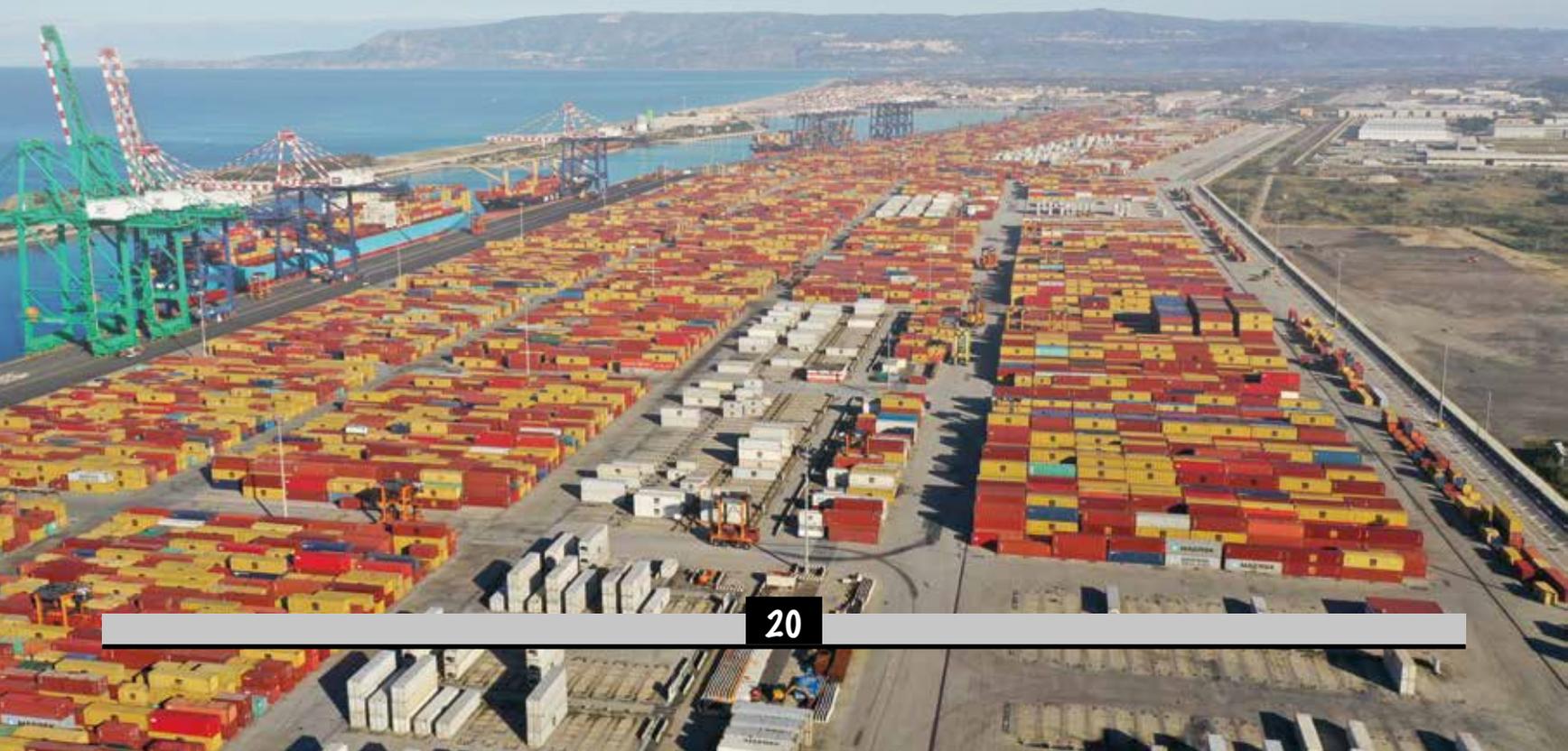
Per riprendere le espressioni contenute nei documenti preparatori della Direttiva, oltre al cd. *carbon leakage*, assisteremo anche ad uno *strategic and economic leakage*. Una perdita strategica perché gli Stati nord africani, certamente meno stabili dell'area EU-EEA, ospiteranno i nodi logistici a valle dei quali si collocherà la logistica del sistema produttivo europeo. In merito alla perdita economica si riportano alcuni dati relativi a Gioia Tauro:

– occupazione diretta:	1.600 lavoratori portuali;
– occupazione indiretta:	4.000 unità;
– commesse pubbliche negli ultimi 20 anni:	179.000.000 €;
– investimenti dei terminalisti negli ultimi 10 anni:	230.000.000 €



Scheda porto di Gioia Tauro

Superficie Ambito Portuale	(Mq)	3.500.000
Superficie Specchio Acqueo	(Mq)	1.732.000
Superficie Area Industriale	(Mq)	3.600.000
Diametro bacino di espansione	(m)	750
Diametro Bacino di evoluzione	(m)	450
Larghezza canale	(m)	250
Lunghezza Banchine Container	(m)	3.395
Piazzali terminal container	(mq)	1.800.000
Prese frigorifere	n°	2.350
Profondità Fondali	m	
Banchina container "Alti fondali" - (400 m)		18
Canale zona centrale - (1.100 m)		17
Zona centrale nord - (1.895 m)		14,5



Cinque anni di crescita continua

GIOIA TAURO – Ci sono gli impegni, ci sono le buone volontà, ma ci sono – prima di ogni altra cosa – le fredde cifre.

Nelle tabelle sui traffici (a pag. 22) degli ultimi cinque anni – quelle relative all’ultimo completo, il 2022 – c’è l’evidenza di una crescita continua, malgrado si sia trattato di un quinquennio tra i più difficili e turbolenti per la logistica di tutto il mondo, dalla pandemia alla crisi aperta dalla guerra in Ucraina, fino alla progressiva inflazione che ancora ci condiziona.

È una crescita inoltre che, analizzando le singole tipologie di merci, conferma, non solo la vitalità del primo hub container dell’Italia, ma anche e specialmente la crescita della sua multi-funzionalità, dove le conseguenze del “congelamento” dovuto al Covid sono state smaltite – con la sofferenza di tutto lo scibile che non ha certo evitato Gioia Tauro – in solo due anni. Se si considera che i traffici ro-ro erano nel 2019 di 213 mila unità ed erano poi calati drammaticamente nei due anni della pandemia (fino al minimo di 81.963 unità nel 2021) la ripresa a 242-382 unità dell’anno scorso è la testimonianza di una ripresa che si conferma – malgrado l’inflazione e i tempi attuali tutt’altro che rosei in campo mondiale – negli otto mesi di questo 2023 registrati. Basta osservare l’ultima colonna della tabella (a pag. 22), quella relativa ai totali dei ro/ro dei primi otto mesi del 2022 e confrontarla con i primi otto mesi di quest’anno per avere un

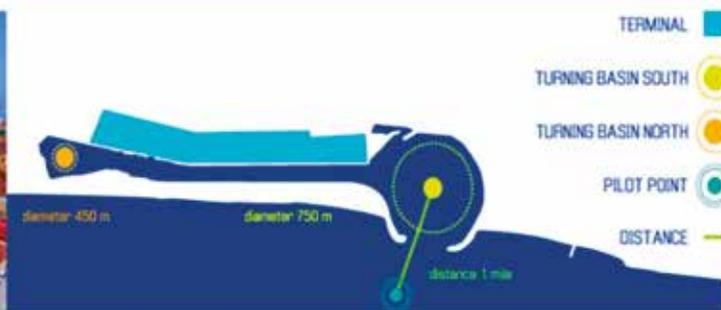
quadro di consolante crescita.

I 322.189 Teu registrati un mese fa (agosto 2023) sono di più anche nel migliore dei mesi dell’anno scorso. Può anche darsi che si tratti di oscillazioni: ma quando sono verso l’alto, ci va bene e ci fanno sperare.

C’è ancora un punto sul quale sarebbe forse opportuno soffermarsi di più: la conclusione, prima della fine dell’anno, degli importanti lavori di costruzione e potenziamento della nuova banchina nella parte superiore del porto, quella che era fino a pochi anni fa (si vedano le vecchie planimetrie) semplicemente un muro di sponda. La foto (ricavata dal drone di Scovavento, g.c.) che riportiamo anche in copertina dell’attuale stato del porto, testimonia che i lavori aggiungeranno almeno un quarto – se non più – di banchina praticabile ad alto fondale, con spazi adeguati alle spalle. La stessa crescita del terminalismo alle spalle dei piazzali storici, con le migliaia di auto (quasi tutte elettriche cinesi destinate a invadere l’Europa Meridionale) conferma che non solo il porto cresce, ma che l’aspirazione a potenziare il ruolo multi-purpose anche al servizio del territorio sta diventando ben più di una semplice aspirazione. Sono fatti.

(A.F.)

YOUR MEGA HUB IN THE MED



Handling Capacity  4.2 million TEUs		Length of Quay  3,391 m		Terminal Area  1,600,000 m ²	
Water Depth  up to 18 m	Quay Cranes  22 Gantry Cranes (up to 24 rows) 3 Mobile Cranes (up to 120 Tons)	Yard Equipment  140 Straddle Carrier 4 Reach Stackers, 9 Front Stackers, 10 Multi-trailer, 14 Tractors	Reefer Plugs  2,671 plugs		

	Merci totali (t)			Containers (nr. TEU)			Ro-Ro units (nr.)		
	IN	OUT	TOT	IN	OUT	TOT	IN	OUT	TOT
gen-19	1030754	1029977	2060731	82101	91436	173.536	4744	13.013	17.757
feb-19	668615	695709	1364324	56424	59485	115.909	10.275	6.115	16.390
mar-19	1115521	1146238	2261759	101805	97108	198.913	12.077	14.602	26.679
apr-19	1193585	1195250	2388835	104600	100568	205.168	7.689	11.862	19.551
mag-19	1210826	1283441	2494267	102730	111874	214.604	10.429	12.574	23.003
giu-19	1444486	1399666	2844152	122934	120952	243.886	10779	10.123	20902
lug-19	1360393	1329567	2689960	130542	120430	250.972	9975	11.526	21.501
ago-19	1192555	1198573	2391128	110556	107669	218.225	3994	4.142	8.136
set-19	1174256	113195980	114370236	102676	98822	201.498	9.637	8.119	17.756
ott-19	135732310	1422063	137154373	124075	122762	246.837	8.056	6.839	14.895
nov-19	1199596	1268021	2467617	105575	112798	218.372	7.461	7626	15.087
dic-19	1337690	1435316	2773006	110223	124732	234.954	4.796	6.589	11385
totale 2019	148660587	126599801	275260388	1254241	1268636	2.522.874	99912	113.130	213.042
gen-20	1510089	14260	1524349	129.401	123.299	252.700	6.268	4.088	10.356
feb-20	13890	1535543	1549433	119.747	132.728	252.475	8.428	8.901	17.329
mar-20	1531076	1593624	3124700	124.371	126.392	250.762	8552	4504	13.056
apr-20	1491894	1617989	3109883	123.776	129.794	253.570	1.355	6.492	7.847
mag-20	1925764	1794158	3719922	146726	145490	292.216	466	208	674
giu-20	1898671	1911774	3810445	143980	152159	296.139	118	305	423
lug-20	1735760	1783749	3519509	148663	137745	286.407	420	495	915
ago-20	1668349	1597578	3265928	141698	130459	272.156	228	396	624
set-20	1485405	1355682	2841088	135837	118073	253.910	110	536	646
ott-20	1503693	1531541	3035235	126701	126546	253.247	6187	6129	12316
nov-20	1567919	1696557	3264477	129246	139059	268.304	10610	4817	15427
dic-20	1537078	1745623	3282702	125129	136345	261.474	9718	11695	21413
totale 2020	17869588	18178078	36047671	1.595.275	1.598.089	3.193.360	52.460	48.566	101.179
gen-21	1.601.402	1.358.053	2.959.456	125143	108028	233.171	5.042	8.922	13964
feb-21	1.135.707	1.176.107	2.311.814	89.792	91.372	181.164	4.715	3.933	8.648
mar-21	1.338.732	1.407.854	2.746.587	107.781	111.568	219.349	2.373	1.101	3.474
apr-21	1.656.285	1.714.493	3.370.779	128.285	131.100	259.385	4.646	5.211	9.857
mag-21	1.682.343	1.617.029	3.299.372	139.918	134.769	274.687	758	1.613	2.371
giu-21	1.757.508	1.613.590	3.371.099	136.563	144.359	280.922	28	1.546	1.574
lug-21	1.730.265	1.745.131	3.475.396	140.978	146.959	287.937	2.477	1.520	3.997
ago-21	1.675.966	1.690.469	3.366.436	144.104	146.367	290.470	701	1.981	2.682
set-21	1.607.157	1.524.297	3.131.455	147.485	137.903	285.388	85	47	132
ott-21	1.656.518	1.802.668	3.459.186	139.328	147.439	286.767	2.412	2.025	4.437
nov-21	1.672.592	1.650.117	3.322.710	144.100	141.447	285.546	5.720	3.695	9.415
dic-21	1.531.762	1.616.291	3.148.053	137.286	124.461	261.747	11.943	9.469	21.412
Totale 2021	19.046.237	18.916.106	37.962.343	1.580.763	1.565.772	3.146.533	40.900	41.063	81.963
gen-22	1.768.399	1.646.836	3.415.236	147.197	135.317	282.514	4.317	7.757	12.074
feb-22	1.337.428	1.565.315	2.902.744	117.950	131.951	249.902	6.812	7.309	14.121
mar-22	1.664.526	3.302.962	4.967.488	136.609	142.753	279.362	7.631	5.364	12.995
apr-22	1.808.618	1.764.702	3.573.320	147.923	140.199	288.122	9.238	11.131	20.369
mag-22	1.821.468	1.850.198	3.671.666	153.753	156.262	310.015	8.032	9.020	17.052
giu-22	1.786.689	1.650.453	3.437.143	141.279	141.743	283.021	6.129	9.061	15.190
lug-22	1.880.269	1.787.524	3.667.794	153.110	157.342	310.452	10.613	6.291	16.904
ago-22	1.682.089	1.734.501	3.416.591	140.712	154.424	295.136	10.323	9.320	19.643
set-22	1.691.051	1.639.079	3.330.130	144.873	153.302	298.175	5.478	5.003	10.481
ott-22	1.541.094	1.583.478	3.124.573	124.496	143.137	267.633	13.347	10.849	24.196
nov-22	1.321.640	1.278.234	2.599.875	107.617	122.729	230.346	23.691	21.497	45.188
dic-22	1.592.179	1.754.847	3.347.026	136.834	148.540	285.374	18.452	15.717	34.169
Totale 2022	19.895.450	21.558.129	41.453.579	1.652.353	1.727.699	3.380.052	124.063	118.319	242.382
gen-23	1.602.785	1.482.007	3.084.792	137.100	119.193	256.292	7.186	16.114	23.300
feb-23	1.511.553	1.615.635	3.127.188	114.678	131.774	246.451	12.514	7.430	19.944
mar-23	1.832.847	1.797.077	3.629.924	152.689	149.556	302.245	17.697	17.950	35.647
apr-23	1.861.110	1.982.953	3.844.063	158.892	153.598	312.490	15.542	13.679	29.221
mag-23	1.879.659	1.868.418	3.748.069	161.603	153.110	314.713	11.682	12.805	24.487
giu-23	1.902.103	1.652.946	3.555.050	159.549	146.071	305.620	23.021	11.344	34.365
lug-23	1.726.754	1.761.532	3.488.286	157.642	157.818	315.460	14.534	16.094	30.628
ago-23	1.798.889	1.820.173	3.619.062	159.630	163.559	322.189	18.093	20.139	38.232



GRIMALDI LINES



La **PRIMA COMPAGNIA**
Ro-Ro **GREEN** nel **MEDITERRANEO**

130

Autostrade del Mare
e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:

+39081496777 | cargo@grimaldi.napoli.it | <http://cargo.grimaldi-lines.com>

Un'eccellenza marittima
internazionale
a Genova



Agenzia Marittima 
LE NAVI

Genova Headoffice

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

Agenzia Marittima Le Navi S.p.A.
Via Balleydier, 7N - 16149 Genova

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



www.lenavigroup.it