

# Porti del Mezzogiorno anche i privati puntano sulla crescita dei flussi

## Ammodernamento delle infrastrutture e nuove gru per meglio rispondere alle esigenze della logistica e all'incremento dei volumi: 200 milioni per Gioia Tauro, 15 per Salerno

### LE INFRASTRUTTURE

Antonino Pane

I porti del Sud crescono, e anche i privati aumentano gli investimenti per renderli sempre più competitivi. Gli esempi sono tanti, i terminali di Napoli, Salerno, Gioia Tauro, ma anche Palermo, Messina, Bari, Taranto, stanno moltiplicando gli sforzi per essere pronti ad accogliere la sfida dell'aumento dei traffici tra Africa e Mediterraneo. E così, a mettere in ordine i recenti investimenti, alla Salerno Container Terminal del gruppo Gallozzi sono stati consegnati tre nuovi Reach Stackers prodotti da Cvs. Gru importanti destinate a potenziare le operazioni di yard-container pieni. Si tratta di tre macchine Mod. F500 RS3 Energy Saving con capacità di accatastamento di contenitori high-cube in sesta altezza e una capacità di sollevamento di 46 tonnellate. Queste tre macchine - secondo i dati forniti da Shipping Italy - sono parte del piano d'investimenti che prevede nel corso del 2025 la consegna di ben quattro reach stackers (semoventi di piazzale) per contenitori pieni, due frontali per contenitori vuoti, un Rtg (carro ponte) Liebherr da 10+1 file di container in larghezza per 6+1 in altezza, e una gru elettrica Gottwald capace di lavorare navi con 23 file di contenitori in larghezza (15mila Teu di portata) con un investimento complessivo di circa 15 milioni. Sempre secondo quanto reso noto dal terminalista la consegna delle tre nuove macchine coincide con le performance di un mese record: luglio 2025 ha evidenziato, rispetto allo stesso mese dello scorso anno, una crescita di circa il 18% nella movimentazione di container. «La nostra strategia commerciale e operativa specifica il presidente Agostino Gallozzi continua a confermare anno dopo anno la propria validità: costante miglioramento della qualità e crescita continua. Gli investimenti in tecnologia portuale avanzata, ora anche con il passaggio al tutto elettrico, assieme a risorse umane giovani e motivate (sono trenta le nuove assunzioni di quest'anno), vanno esattamente in questa direzione. I risultati notevoli di crescita registrati anche nel mese di luglio ne sono la migliore prova».

### GIOIA TAURO

Ed ecco Gioia Tauro. Il terminal contenitori con l'arrivo delle nuove gru semoventi, il porto di Gioia Tauro ha velocizzato e sta velocizzando notevolmente le operazioni di imbarco e sbarco. L'opera di ammodernamento degli impianti, in buona sostanza, segue un programma avviato nel 2019 che è andato avanti senza soluzioni di continuità con investimenti per circa 200 milioni di euro. Oggi, quindi, il terminal MCT può contare su 25 gru di banchina, oltre a 3 gru mobili (Mhc). Le nuove gru di banchina sono in grado sbracciare sulle grandi navi oceaniche anche da 25 mila teus e hanno un peso di 1.800 tonnellate, una distanza delle carrelliere (spread binari) di 30 metri, un'altezza di sollevamento sotto spreader di 54 metri, una corsa totale di sollevamento di 75 metri ed un'altezza complessiva di 95 metri e ben 141 metri con il braccio alzato, con capacità di sollevamento sotto spreader di 65 tonnellate.

### NAPOLI

E poi Napoli un porto che cresce nonostante i ritardi accumulati proprio nel nuovo polo della logistica. A Napoli, al di là delle strumentali polemiche sollevate in questi giorni per le richieste di aggiornamento dei termini di scadenza delle concessioni di Conateco e Soteco, i due più grandi terminalisti del porto di Napoli, l'unica reale certezza è che ci sono venti anni di ritardo. La richiesta del rinnovo delle concessioni si è resa necessaria per gli enormi ritardi accumulati (oltre 20 anni, appunto) per la realizzazione della nuova darsena di levante. Ora, se nel 2029 scadono le attuali concessioni, giustamente i terminalisti, visti i precedenti ritardi, si sono visti costretti ad inoltrare istanze di novazione dei termini di scadenza. Ma il nodo è la nuova darsena di levante il bubbone del porto di Napoli. Ritardi notevolissimi accumulati nei decenni passati, decine e decine di milioni di euro sprecati per i costi lievitati, ritardi nelle esecuzioni senza penalità, una voragine senza fine per il porto di Napoli generata anche da errori su cui, si spera,

prima o poi la Corte dei Conti farà la giusta chiarezza. La darsena fu assegnata a Conateco nel lontano 2006 e il terminalista si impegnò, già allora, a un investimento di 240 milioni di euro per attrezzarla e renderla efficiente per la movimentazione dei contenitori. Un accordo che, secondo un autorevole parere dell'Avvocatura dello Stato, chiesto dall'attuale governance guidata Andrea Annunziata, è ancora valido. Insomma, la darsena, grande più di 4 campi di calcio, sarà il nuovo polo contenitori del porto di Napoli grazie alla svolta che si è avuta con il Pnrr e a un rigido controllo sui tempi messo in campo dallo stesso Annunziata e dal segretario Giuseppe Grimaldi. E la Conateco ha già da tempo depositato il progetto aggiornato confermando l'impegno assunto nel 2006 ma senza soluzione di continuità. Per questo serve una novazione dei termini delle attuali concessioni proprio per consentire una migrazione delle attività senza contraccolpi per il mercato. Ma perché tutti questi ritardi? Diciamo subito che la struttura tecnica della vecchia Autorità Portuale fu accusata pubblicamente, anche da autorevoli presidenti e commissari, di non essere strutturata per seguire un'opera così importante. Affermazioni pesanti che trovano echi ancora oggi nel fatto che proprio l'Adsp del Mare Tirreno Centrale ha posto con forza il nodo delle retribuzioni dei dipendenti sollevando un caso nazionale. In pratica si verifica che tra enti pubblici, un pari grado dell'Adsp guadagna mediamente con premi ed altro, il doppio di un dipendente regionale. Tutto questo perché per i dipendenti delle Adsp si applica un contratto privatistico pur essendo essi dipendenti pubblici. Una situazione paradossale su cui lo stesso viceministro alle Infrastrutture Edoardo Rixi ebbe a dire che «prima o poi bisogna mettere mano». Una posizione di privilegio assoluto difesa dalla Fit Cgil che non ha esitato ad attaccare la governance dell'Adsp del Mare Tirreno Centrale definendo un «comportamento grave» la disapplicazione del contratto integrativo. Il resto lo hanno fatto i ritardi nei dragaggi, i conflitti con gli appaltatori, il cedimento di una parete di una vasca di colmata e altre vicende che hanno riempito le cronache di quegli anni. Insomma la nuova darsena di levante, da anni pesante palla al piede del porto di Napoli, potrebbe diventare il vero volano del suo sviluppo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA