Nel 2018 il Porto di Gioia Tauro si presentava come un'infrastruttura fortemente **sottoutilizzata** , neanche al 50% delle proprie potenzialità.



I volumi di container continuavano a diminuire a dei livelli mai raggiunti negli ultimi anni: nel primo trimestre del 2018 erano calati del 14%, dopo una riduzione del 12% registratasi nel 2017.

A settembre 2018, insieme all'allora Ministro Toninelli ho intrapreso un percorso di costante confronto con la realtà portuale allo scopo di mantenere i livelli occupazionali, **rilanciando l'economia** dello scalo. Grazie al premuroso interesse dimostrato dal Governo Conte per la ripresa della realtà portuale e all'ottimo lavoro svolto dal commissario dell'Autorità Portuale Agostinelli, in meno di un anno si è sbloccata la situazione di stallo in cui versava lo scalo da troppi anni. Soltanto nel periodo aprile/ottobre 2019 si è registrato un
incremento di traffico di oltre il 15%

, rispetto allo stesso periodo del 2018.

Lo scalo gioiese è stato interessato da un poderoso piano di investimenti che ha interessato il rinnovo del parco macchine operanti nel piazzale. A dicembre 2019 sono arrivate al porto di Gioia Tauro dalla Cina tre gru di ultima generazione.

È stata forte l'emozione che ho provato nell'alzare lo sguardo ed osservare le tre gru di oltre 87 metri di altezza, tra le più grandi al mondo, con un braccio d'estensione in grado di manovrare fino a 24 file di containers e capaci di lavorare navi da 22 mila Teus. L'arrivo delle nuove gru ha rappresentato una delle tappe del percorso rivolto a traguardi ancora più ambiziosi. Fin da subito ho compreso l'importanza di **riqualificare e ammodernare** l'intera area industriale del retroporto.

A dicembre 2019, con un emendamento a mia prima firma, è stata inserita nella manovra finanziaria la spesa di 6 milioni di euro per il triennio 2020-2022, per la realizzazione di opere di riqualificazione, in particolare nell'ambito della **viabilità**, dei **trasporti**, della **logistica** e del **dec oro urbano**
di tutta l'area del retroporto di Gioia Tauro.

Nonostante il 2020 sia iniziato con l'emergenza sanitaria tuttora in atto, il Porto di Gioia Tauro solo nei primi 4 mesi del **2020** ha registrato una notevole **impennata dei volumi di traffico**: sono stati movimentati 1.007.938 teus, che hanno determinato un aumento dei volumi dei traffici portuali superiore al 52,5%. A maggio 2020 al porto è approdata la Msc Sixin, una delle più grandi navi portacontainer al mondo con 400 metri di lunghezza e 61 di larghezza, arrivata con un carico da 23.600 Teus.

Nei 12 mesi precedenti erano arrivate al porto altre 79 grandi navi, ma questa è la più grande in assoluto mai arrivata in un porto italiano. Un record per il nostro Paese e per il Porto di Gioia Tauro, che continua la sua ascesa nel circuito internazionale del transhipment. Lo scalo gioiese, con i suoi 18 metri di profondità di canale risponde, infatti, alle esigenze del **mercato internazionale** che
richiedono profondità di fondali necessarie per dare accesso ai cosiddetti giganti del mare dotati di capacità superiore ai 20 mila teus.

Un ulteriore obiettivo che ci si siamo posti, consapevoli delle enormi potenzialità del Porto di Gioia Tauro, è stato l'ampliamento della mera **attività di transhipment** dello scalo con il trasferimento delle merci anche su ferro, attraverso il
potenziamento della linea ferroviaria
affinché il porto diventasse intermodale. La fine del 2020 ha visto il Porto di Gioia Tauro protagonista di un nuovo successo: l'avvio del Gateway ferroviario con l'arrivo del primo treno.

Dunque, lo scalo calabrese non più solo transhipment ma è diventato uno **scalo gateway**, ossia un'area di sdoganamento merci che ha il compito di intercettare parte dei traffici movimentati tra l'Estremo Oriente e l'Europa. Senza dubbio una svolta epocale per il nostro porto che oggi si ritrova
in vetta alle classifiche internazionali
dei traffici marittimi, al pari di Rotterdam, Anversa, Shanghai, King Abdullah Port, Tangeri.

Articolo di Giuseppe Auddino tratto dal TN 2/2021 anno XXIII

© TN Trasportonotizie - Riproduzione riservata