

# Porta Ovest, Gallozzi: “Opera fondamentale ma ritardi eccessivi”

Sono passati dieci anni dall'inaugurazione dei primi posti barca a Marina d'Arechi e per l'occasione il presidente della Gallozzi Group, Agostino Gallozzi, ha voluto fare il punto della situazione su quello che è stato e quello che potrà essere.

Gallozzi parla dalla congiuntura sfavorevole degli ultimi anni, a cui il suo gruppo è riuscito a rispondere con grande efficacia. “Per il porto commerciale, tra covid, guerra, rincari energetici e lockdown dei porti, stiamo mantenendo le posizioni pre-covid. Nel porto sono state completamente le attività di riqualificazione, anche se col timing sbagliato: sono operazioni che si sarebbe dovute fare già cinque anni e col quale avremmo sfruttato il momento favorevole. In ogni caso, nel 2022 abbiamo fatto investimenti per sei milioni di euro (in macchinari) per Salerno Container Terminal, nonostante i rincari del 15-20% in appena due anni.” Tra le novità presentate da Gallozzi per quanto riguarda il porto, “c'è la realizzazione e completamento – a spese nostre – del Centro di Controllo Frontaliero: una grande struttura realizzata secondo le norme dell'UE per i controlli sanitari sulle merci destinate al consumo umano. Si tratta di una unità che ancora non c'era a Salerno e che era fondamentale per evitare il blocco dell'import. Avessimo aspettato i tempi del Pubblico, non ce l'avremmo fatta. L'obiettivo è fare controlli più efficienti, ottimizzando i tempi e la qualità dell'intervento. Poi, sempre a spese nostre, stiamo realizzando l'impianto di illuminazione della diga. Abbiamo installato anche un sistema di videosorveglianza estremamente forte a cui avrà libero accesso tutto il corpo delle forze dell'ordine, nell'ottica del contrasto ai traffici illeciti.”

A una domanda riguardo le dichiarazioni dell'Antimafia, circa il porto di Salerno come crocevia di traffici criminali, Gallozzi è fermo: "Io non penso che ci siano dei "crocevia": in ogni frontiera c'è un tentativo di far passare delle merci in forma illecita, dalle borse contraffatte fino alle sostanze stupefacenti. Vogliamo contrastare in maniera preventiva questi fenomeni: da qui, la piena collaborazione, totale, con le forze dell'ordine, a cui possono accedere alle registrazioni 24 ore su 24. È un obiettivo comune perché il traffico illecito danneggia tutti."

Oltre alle opere in corso, il presidente di Gallozzi Group si sofferma sulle opportunità di lavoro per le donne. "Con il progetto "Women at work" ci siamo posti come obiettivo da qui a cinque anni di raggiungere la piena parità di genere nelle posizioni lavorative operative all'interno del porto. Ci auspichiamo un incremento di 100 unità lavorative femminili nel giro di pochi anni. Prima faremo una campagna pubblicitaria per rendere nota questa opportunità e poi ci metteremo all'opera con gli annunci e con relativi corsi di formazione."

Sui progetti futuri, Gallozzi si mostra fiducioso, nonostante le critiche – non tanto velate – al settore Pubblico. "Per il 2023 abbiamo messo in preventivo un investimento di altri 10 milioni di euro, che mira a una espansione dei traffici, mi auspico sia nel Mediterraneo che con gli Stati Uniti. Ovviamente aspettiamo Porta Ovest, così come aspettiamo il Boulevard di Salerno Est. Stiamo aspettando dai tempi di Fulvio Bonavitacola quando era presidente dell'autorità portuale, parliamo del 1994. C'è un disallineamento temporale "violento" tra i tempi del pubblico e quelli dell'economia. Lo sviluppo economico è essenziale per lo sviluppo sociale. Sarebbe un'opera essenziale: le sfide di oggi si vincono sulla gestione competitiva della mobilità, di uomini e cose. L'infrastrutturazione è la base per la mobilità competitiva nell'epoca della globalizzazione."

Gallozzi chiude con una precisazione su come la guerra abbia influenzato l'import/export, con focus sul grano. "A Salerno, sbarchiamo 250mila tonnellate di grano all'anno, che si dirigono ai silos di Casillo per poter essere utilizzati dai pastifici Amato. È tutto grano non-ucraino: proviene dal Canada e dall'Europa quindi non c'è stata una variazione di quantità, anche se ovviamente c'è stato un incremento di prezzo. I nostri traffici marittimi, anche con la Russia, sono stati molto marginali. Sono invece molto forti con la Cina, il Canada, l'Europa, gli Emirati Arabi e gli Stati Uniti. L'export prevalente è verso l'Europa Occidentale. È vero che la congiuntura, tra i rincari e blocchi, ha provocato un aumento dei costi."