

Il porto incompreso

La Calabria è la punta più avanzata dell'Europa nel Mediterraneo, ma nessuno è riuscito a prevedere il gran fermento che attraversava la sua sponda Sud. Non è una chiara dimostrazione di inadeguatezza della sua classe dirigente e delle istituzioni accademiche?

Le trasformazioni in atto nell'area del Maghreb e dell'Asia Occidentale nascono da un profondo malessere sociale associato alla crescita culturale delle nuove generazioni che ha prodotto naturali rivendicazioni per più democrazia e più libertà. Era facile ipotizzare uno scoppio, difficile intuirne l'esatto momento ed ancor più complicato prevederne la sua rapida diffusione nell'intera area. Ciò ha colto impreparati non solo le istituzioni e gli studiosi locali, ma l'intero Paese - distratto com'è da un ventennio di conflitti interni permanenti - ed ancor di più l'intera Europa. Se a questo associamo la scarsa vocazione mediterranea e l'incapacità progettuale dei governi nazionali e locali e di taluni partners europei - i cui interessi politici ed economici risiedono in aree diverse ed opposte - si capisce che dall'apparente negligenza passiamo al dolo. Ma le responsabilità primarie vanno ricercate in loco, dove anziché rimbocarsi le maniche e individuare ruoli e funzioni positive da svolgere nell'interesse dell'intero Paese, continuano in sterili politiche di rivendicazione di risorse che poi si trasformano in nettare per clientelismo e malaffare. Un circolo vizioso da cui si esce solo invertendo l'impostazione politica. In questo, i partiti del Sud, sono deleteri e ripropongono un meridionalismo vecchio, logoro ed imprevedibile che relega il Mezzogiorno in una condizione di perenne subalternità.

Il porto di Gioia Tauro entra in crisi proprio mentre i suoi concorrenti più temibili (come Port Said), attraversano un momento di grande debolezza e di rappresentatività. Cosa rende così fragile il nostro porto?

Dovessimo essere cinici e localistici, potremmo senz'altro dire che dalla "primavera araba" giunge una bella boccata d'aria fresca per i porti della sponda Nord del Mediterraneo. Ma questo non muta la necessità di un radicale mutamento della fisionomia dei porti europei, in primis Gioia Tauro. I conflitti e la lunga ed indecifrabile transizione che si apre in quei paesi registra di già un rallentamento degli investimenti predisposti, senza però, allo stato, segnali di serio disimpegno e di default, tant'è, che i volumi di traffico, dai primi dati, sostanzialmente sembrano rimanere invariati. Questo deve indurre ad una duplice riflessione per la portualità italiana specie se consideriamo che i nostri hub non hanno tratto giovamento da questo quadro di instabilità a differenza ad esempio di Algeciras o Barcellona. In primo luogo la necessità di competere con questi sul piano dell'offerta



Una morte per incompetenza

Saverio Zavettieri
una mente lucida e spesso controcorrente, ma che ha il coraggio delle proprie azioni e di esprimere opinioni provocatorie
«La nostra classe politica è inadeguata per un problema così importante come il porto»

e dei servizi e secondariamente creare una rete ed una diversificazione delle funzioni tra i diversi porti al fine di garantire una gamma completa. Gioia Tauro, paga anche questo. Un porto di transhipment può essere facilmente sostituito da un altro porto che svolge la medesima funzione. Ma una struttura che ha alle sue spalle un retro porto ed un sistema di collegamenti e di smistamento gom-

ma/ferro difficilmente riuscirà ad essere rimpiazzato, specie se si trova in una posizione strategica come quella dello hub calabrese. A questo si aggiungono gli errori base frutto anche di opportunismi, di un sostanziale disinteressamento istituzionale nonché da una commistione di interessi che dalla seconda metà degli anni novanta hanno caratterizzato l'attenzione della politica sul porto. In questo contesto il terminalista unico (con una concessione con una durata spropositata e insensata) ha piegato gli interessi dello scalo a quelli propri aziendali. La concorrenza è il sale del mercato è questa la regola base e vale ancor di più nel campo del commercio marittimo.

Quali sono gli interventi necessari per un rilancio? È sufficiente ed adeguato l'Apq, quasi esclusivamente rivolto alla Rfi, per una infrastruttura che dovrebbe rientrare tra gli investimenti ordinari dell'azienda?

Già molto prima che esplodesse giustamente tutta questa attenzione mediatica, come socialisti, avevamo dedicato il nostro impegno a Gioia Tauro, tant'è che ci siamo attivati per predisporre uno studio geo-economico sugli scambi internazionali via mare concentrando analisi e riflessioni sul ruolo che l'infrastruttura calabrese può rivestire in questo contesto formulando una serie di proposte da compiere in concreto diversificando le azioni nel breve e nel lungo periodo. Da questo è scaturito finanche un opuscolo semplice e compatto con cui abbiamo voluto sensibilizzare l'opinione pubblica e le istituzioni regionali. Le risposte che abbiamo ivi indicate sono oggi, alla luce dei nuovi accadimenti, valide ed ancor più necessarie ed attuali. Alla situazione attuale abbiamo ritenuto necessario creare una sorta di Road Map che scandisca ed espliciti i primi e necessari interventi da fare. Si dovrebbero considerare due tipi di interventi: quelli con ricadute nel breve periodo e quelli con ricadute nel lungo periodo. Le azioni nel breve periodo dovrebbero rilanciare il traffico di containers nello scalo. È impensabile abbandonare l'attività principale fin ad oggi svolta.

Siamo di fronte ad una crisi strutturale o un investimento adeguato è in grado di consentire al porto di superare l'attuale momento di difficoltà?

Bisogna tenere presente che un porto di transhipment per essere scalato e scelto dalle grandi companies deve essere "meno caro" e/o "più efficiente" degli altri. Non si può intraprendere alcuna strategia senza tenere nel debito conto le strategie attuate dei porti concorrenti, primi fra tutti, quelli nord africani notoriamente più economici e da qualche anno più dinamici. Le scelte delle grandi companies e delle società terminalistiche non prescindono mai dal contesto del mercato globale e dalla convenienza economica. Le proposte nel lungo periodo sono di rilancio, innovazione ed investimento. I porti del Northern Range ci insegnano che la progettazione e le idee chiare sono alla base di



Saverio Zavettieri

Il porto incompreso

tutto. Per gestire un hub come Gioia Tauro è importante utilizzare le migliori risorse a disposizione. Soltanto sapendo dove si vuole andare e quale strada percorrere sarà possibile rilanciare lo scalo e fare di Gioia Tauro il fulcro del rilancio socio economico della Provincia di Reggio Calabria e dell'intera Regione. Adesso è il momento delle risposte, dei piani e dei programmi. Lo scalo gioiese e il suo sviluppo retro portuale sono troppo importanti perché le istituzioni possano abbandonarle al proprio destino e affiancarle senza idee e competenze. Una risoluzione di questa emergenza che non sia pretenziosa, ad ampio raggio e di pieno e consapevole rilancio sarebbe un errore ingiustificato e imperdonabile.

Ritene che la Regione Calabria abbia fatto quanto necessario per difendere e rilanciare il porto?

In questo contesto, l'impegno profuso della Regione Calabria a garantire l'attuazione dell'Apq del 2010, già siglato con Rfi, è significativa e coerente, ed avrebbe comportato la presenza di Rfi, società controllata dal ministero del Tesoro, al tavolo del confronto nazionale convocato dal Governo, per affermare unitamente alla Regione la responsabilità degli organi istituzionali nella programmazione e nella scelta delle priorità infrastrutturali. È paradossale che il governo che controlla Rfi scarichi questa responsabilità solo alla Regione. Lo snodo ferroviario alle spalle del porto è indispensabile per la crescita e la diversificazione delle attività dello scalo. Ovviamente non è esaustiva come risposta infrastrutturale. Indispensabili sono degli interventi sulla rete stradale e la creazione del noto corridoio europeo tirrenico che dovrebbe collegare il sud Italia al resto dell'Europa. Importantissimo è la progettazione e la creazione di un Interporto che alle spalle dello scalo permetta lo smistamento delle merci utilizzando il sistema di trasporto intermodale. È facilmente intuibile quanto la progettazione nazionale sia indispensabile.

La recente riunione romana con la decisione di ricorrere alla casa integrazione straordinaria per i lavoratori, che scenari apre?

La Cassa integrazione così com'è stata proposta rappresenta una misura certamente utile ai fini della garanzia del reddito dei lavoratori ma di ripiego rispetto alla natura della crisi del porto. In concreto mancano ancora le misure idonee al rilancio dello scalo. La maggiore mancanza, da quanto si evince dall'accordo siglato, è data dall'intervento del Governo che di fatto si limita ad inserire Gioia Tauro nelle aree di crisi (legge 2009) ed alla predisposizione di uno studio sul transhipment. Manca qualsivoglia atto che sveli e chiarisca il ruolo che lo scalo calabrese dovrà svolgere nel contesto della Logistica Nazionale. Il ruolo del Governo in questa fase è indispensabile. Gioia Tauro è il più grande hub italiano e uno dei più grandi e importanti del Mediterraneo non si può non predisporre una strategia e un intervento governativo in merito. Poco chiaro ancora il ruolo di Mct che anche se gestore unico delle banchine portuali non ha ancora esplicitato i propri progetti verso lo scalo. Per fortuna la procedura di cassa integrazione prevede che la società debba presentare un piano di rilancio. Finalmente in quella fase saranno chiariti molti aspetti indispensabili per la progettazione futura dello scalo. Fanno ben sperare due aspetti. Il primo. Il tavolo nazionale rimane convocato quindi sarà possibile nelle prossime riunioni presentare i piani di rilancio dello scalo e le posizioni in merito. La seconda. L'effettivo impegno dimostrato dalla Regione Calabria, nella figura del presidente Scopelliti, anche se sarebbe necessaria una struttura tecnica che segua costantemente lo scalo e crei i piani di sviluppo.

(OP)

