

Un bilancio dei 15 anni di Gioia Tauro, simbolo delle speranze e dei problemi del Mezzogiorno, nell'intervista al consigliere Giuseppe Soriero



Le forti tensioni in corso in questi giorni tra lavoratori e aziende del porto di Gioia Tauro ripropongono con drammatica attualità le difficoltà di creare sviluppo e fare impresa al Sud, anche in un caso di successo come quello dello scalo calabrese.

A 15 anni dall'inaugurazione del porto di Gioia Tauro, proviamo a tirare le somme di quanto è stato fatto. Lo facciamo traendo spunto da un saggio pubblicato sul numero 2 del 2009 della Rivista Economica del Mezzogiorno. L'autore è il consigliere SVIMEZ Giuseppe Soriero, già sottosegretario ai trasporti e navigazione, Presidente del Comitato Interministeriale per l'area ed il porto di Gioia Tauro negli anni 1997-2000. Nel saggio si propone una ricostruzione storica che esalta gli ottimi risultati ottenuti, ma che non nasconde i punti di debolezza (ancora più segnati dalla crisi del traffico mondiale), i conflitti locali per le attribuzioni di competenze, i rischi di incrinare il primato conquistato negli anni.



Nel saggio si propone una ricostruzione storica che esalta gli ottimi risultati ottenuti, ma che non nasconde i punti di debolezza (ancora più segnati dalla crisi del traffico mondiale), i conflitti locali per le attribuzioni di competenze, i rischi di incrinare il primato conquistato negli anni.

1) Partiamo dagli ultimi dati, purtroppo non positivi, sui traffici commerciali a Gioia Tauro. Secondo quanto riportato dal "Quotidiano della Calabria" negli ultimi due mesi, nel 2009 i traffici nel porto sono crollati del 30%, spingendo le aziende a mettere in cassa integrazione centinaia di dipendenti. Il giornalista Michele Albanese - a cui va la mia personale solidarietà per le minacce di morte ricevute per i suoi articoli sui fatti di Rosarno - ha parlato di "crisi dell'Eldorado del Mediterraneo". Le compagnie di trasporto iniziano a guardare con profondo interesse ad altri porti, da Cagliari a Malta alla Spagna o al Nord Africa, Tangeri e Port Said in testa. Il primato di Gioia Tauro, insomma, corre il forte rischio di essere superato. Una prospettiva da evitare, nell'interesse

della portualità nazionale e del sistema Italia.

2) Facciamo adesso un passo indietro e torniamo alle origini. Come e perché nasce il porto di Gioia Tauro? Chi decide e con quali (e quanti) finanziamenti?

La costruzione del porto di Gioia Tauro ha inizio nella prima metà degli anni '70 nell'ambito del Progetto Speciale per la realizzazione delle infrastrutture sul territorio della Provincia di Reggio Calabria (Delibera CIPE 1974). Obiettivo di sviluppo era la realizzazione prima del V Centro siderurgico, poi di una megacentrale a carbone. Superata la prima ipotesi a seguito della crisi del settore e bocciata la seconda da un referendum autogestito, nasce allora l'idea di sfruttare tutte le potenzialità del porto. Negli anni '90 prende corpo il «Grande scalo di Transhipment», con l'intervento nel settore della privata Contship Italia S.p.A. In rapporto stretto con il Governo e in coerenza con le tendenze del mercato e con le potenzialità di Gioia Tauro, l'azienda partecipa con risorse proprie allo sviluppo del progetto e al potenziamento delle infrastrutture e degli impianti. Nel Protocollo d'Intesa sottoscritto il 2 dicembre 1993 dal Presidente del Consiglio dei Ministri, dal Presidente della Regione Calabria e dal Presidente della Contship Italia l'investimento previsto era di 420 miliardi, di cui 132 pubblici, in parte provenienti dai fondi Ue.

Oggi questa realtà portuale costituisce un esempio emblematico di quella “*public-private partnership*” perseguita nella politica europea delle infrastrutture. Rappresenta comunque la rottura dell'isolamento atavico della Calabria aprendo nuovi scenari di comunicazione e di progresso.

3) Un investitore privato in una terra difficile. Eppure le difficoltà maggiori sono venute proprio dagli enti italiani, i vari livelli di governance locale e nazionale. Nel saggio pubblicato sulla Rivista Economica del Mezzogiorno si ripercorrono tutte le tappe e i soggetti coinvolti nella vicenda. In sintesi li possiamo ricordare?

Fu una escalation senza uguali: in soli tre anni 1996-98 diventa il 1° scalo del Mediterraneo e il 18° nel mondo : il terminal e il porto sono entrati in esercizio a settembre 1995, con un movimento di 18.584 Teu e 73 navi, che nel 1997 arrivava a 1.449.000 Teu e 2.830 navi. Grazie alle leggi di riforma del Governo e del Parlamento (Doppio Registro, riforma dell'autotrasporto, PGT, Conferenza nazionale dei trasporti) proprio i porti italiani si sono avvantaggiati. In quegli anni il Governo ha dimostrato verso Gioia Tauro un'attenzione davvero eccezionale (Comitato Gioia Tauro presso Palazzo Chigi, che operava anche sul fronte della legalità in stretto raccordo con la Prefettura di Reggio Calabria, e il primo Master Plan elaborato nel 1997 cui va riconosciuto il merito di previsioni attendibili). Dieci anni dopo infatti i 3 milioni di teus previsti dal Plan sono riscontrati nella realtà produttiva di quell'area.

Ma quello sforzo eccezionale in seguito è scemato sia a Roma che in Calabria e quindi si cominciano a scontare ritardi. A partire dal 2002 è iniziato un braccio di ferro tra il consorzio ASI e il Ministero dei Trasporti. Il consorzio riteneva illegittimo il verbale in base al quale venivano inclusi nella definizione del demanio marittimo aree di sua proprietà su cui aveva effettuato dei lavori, mentre per il Ministero le aree erano di proprietà statale e il consorzio aveva solo avuto l'incarico di realizzare le opere. Questa conflittualità continua tra A.S.I. e Autorità portuale ha rallentato lo sviluppo dell'area portuale e retro portuale. Attualmente si procede con piani di sviluppo triennali, su cui ha lavorato nei mesi scorsi il commissario nominato dal governo. Di recente la Giunta regionale ha chiesto al governo l'apertura di un tavolo istituzionale, ma è auspicabile che anche la Regione riesca a seguire con maggiore attenzione e tempestività le vicende di questo importantissimo porto. E' l'unico insediamento calabrese valutato con interesse in tutti gli ambienti internazionali.

4) Certo, il significato di Gioia Tauro è molto forte. Porto leader nel Mediterraneo, l'unico in Italia a ospitare i grandi container, negli ultimi anni ha vissuto un incremento nel traffico merci senza oscillazioni. Eppure la concorrenza dei porti spagnoli, francesi, nordafricani, inizia a farsi sentire. Cosa serve per mantenere la leadership?

Innanzitutto c'è bisogno di alcune misure immediate, come la riduzione delle tasse di ancoraggio, per evitare di farci spiazzare dai nostri concorrenti più immediati. Ma non basta: ci vogliono interventi strutturali, evitando dannose forme di competizione fra Autorità Portuali (troppo numerose in Italia) e gerarchizzando i ruoli delle strutture portuali in una logica di sistema. Si tratta inoltre di realizzare concretamente l'intermodalità Mare-Ferrovia sull'intera penisola italiana, adeguando le infrastrutture e i relativi livelli di servizio, eliminando strozzature di linea e di nodo, dando sostanza alle funzioni interportuali. Si tratta cioè di sostenere l'impegno dei privati attualmente impegnati (da Contship a BLG logistica che ha di recente concluso importanti accordi internazionali).

E a proposito degli scenari mondiali si presti più attenzione intanto al fatto che dal 2004 i grandi porti nordeuropei e spagnoli, i concorrenti a noi più prossimi, sono ritornati in posizioni di rilievo. Diversamente dal nostro Paese, in cui stenta ad affermarsi una logica di sviluppo sistemica e programmatica, in Spagna e in Francia lo sviluppo della logistica dei porti ha avviato iniziative tese a promuovere il rilancio della portualità. Si ricordano a riguardo i consistenti investimenti nei porti di Barcellona, Algeciras e Valencia, e le iniziative lobbistiche tese a dare forte valore operativo all'attività dei porti quali i collegamenti con i centri intermodali del porto e delle altre nazioni (FerrMed). Quanto alla Francia, si ricordano i forti investimenti per il porto di Marsiglia. Non va taciuto inoltre lo spettacolare sviluppo della portualità del Nord Africa, che sta strutturando al proprio interno e tra i paesi confinanti reti logistiche internazionali. Se non correttamente raccordate con i nostri porti mediante opportune strategie e collaborazioni, tali reti si porranno come le nostre terribili e più pericolose concorrenti. Questo rischio va assolutamente evitato, altrimenti quando si farà sentire in modo ancora più forte sarà troppo tardi per intervenire e recuperare.

5) Perché Gioia Tauro, nonostante i vantaggi acquisiti, non è riuscito a fare scuola?

Le gru nel porto di Gioia Tauro sono il simbolo eloquente della contraddizione del Sud: per anni hanno rappresentato lo sviluppo e la modernità; oggi con le drammatiche proteste degli operai e dei cassintegrati smettono di far sognare. Le potenzialità dell'intera area sono certamente vistose. Nel 2008 i porti del Sud hanno movimentato oltre il 50% dei quasi 11 milioni di tn relativi al traffico container nazionali.

E però proprio nel Sud del nostro Paese ci sono ancora notevoli carenze: mancanza di interporti e di una rete ferroviaria efficiente capace di integrarsi con i porti. Come fare un salto in avanti per "riprenderci" il Mediterraneo? Anche in questo periodo di forte crisi internazionale, quell'area che Fernand Braudel definì "il fronte del sole" è oggi tra le più emergenti, in grado di attrarre investimenti dall'esterno, specie dall'India. Non a caso il Marocco sta attrezzando un nuovo grande porto vicino a Tangeri proprio per potenziare i traffici con il subcontinente asiatico. Cosa aspettiamo? Il 9 dicembre scorso a Bruxelles è stato deciso di accelerare la liberalizzazione degli scambi tra i 43 paesi che si affacciano sull'area.

Vogliamo chiedere finalmente che l'utilizzo dei tre grandi porti meridionali, Gioia Tauro, Taranto e Cagliari supporti l'Italia a cimentarsi come vero e proprio sistema con le nuove sfide aperte nell'area euromediterranea?

Ricordiamolo sempre: nell'ultimo decennio, grazie all'impulso fornito dal porto di Gioia Tauro, è stato possibile accrescere movimenti e occupazione nell'intera rete dei porti nazionali, da Genova a Trieste, da Livorno a Palermo, da Catania a Ravenna.

Le potenzialità a Gioia Tauro sono ancora tutte in campo: per le sue caratteristiche baricentriche offre il migliore “transit-time” nel mediterraneo ; e questi elementi di spiccata competitività sono rafforzati dalla dislocazione dello scalo che dispone di ampi spazi per gli investimenti industriali e commerciali, non occlusi da aree urbane congestionate né da residui di impianti industriali a elevato rischio ambientale.

Per tali ragioni ribadisco che la vertenza Gioia tauro è un caso nazionale. Non può essere lasciato a sé stesso il forte segnale di cambiamento cresciuto proprio in un’area tra le più difficili ed esposte, dove la mafia è ancora insidiosissima, come hanno dimostrato nei giorni scorsi le tristi vicende di Rosarno. E’ arrivato il momento di un sostegno senza precedenti alle energie positive presenti sul territorio e che non si rassegnano. Gli operai in lotta oggi dentro il porto appesi su le gru sono il segno del coraggio e di una mentalità nuova, che non si adagia sulla cassa integrazione ma invoca più solide prospettive di lavoro e di sviluppo . E’ un pezzo di quella Calabria che proprio nei giorni scorsi ha tratto nuova linfa proprio dal forte messaggio di incoraggiamento espresso a Reggio Calabria dal Presidente della Repubblica nel corso della sua visita recente. Perché, sia chiaro, è interesse dell’Italia e dell’Europa che in questa zona strategica del Sud sviluppo e legalità, crescita e trasparenza siano elementi fortemente intrecciati dentro un disegno unitario e nazionale.

Elisa Costanzo