

L'analisi di Soriero (Svimez) sulle cose fatte e su quelle indispensabili ancora da realizzare

Un punto di forza per la Calabria

La grande opportunità legata al sistema dei porti, partendo da Gioia Tauro

di PINOSORIERO*

NOTIZIE rilevanti sono scaturite dalla Conferenza sul ruolo delle zone franche nella Rete Logistica Internazionale, tenuto per due giorni a Gioia Tauro, luogo simbolico di rilievo internazionale. "Il primo porto di transhipment del Mediterraneo", al di là delle più recenti difficoltà, è oggi il punto più avanzato dello sviluppo grazie al quale il Sud e la Calabria sono stati percepiti, a livello mondiale, in maniera del tutto nuova rispetto al passato ribaltando il tradizionale stereotipo di area isolata e indolente, che sa solo chiedere l'aiuto nazionale ed europeo.

Gioia Tauro in soli 4 anni (1996-99) è diventato 1° scalo del Mediterraneo, 15° nel mondo, grazie ad una intesa lungimirante tra Governo, Regione, azienda Contship esindacati.

Nonostante la crisi degli ultimi anni, il porto di Gioia Tauro resta il "cancello d'Europa nel Mediterraneo"; esso comunica con 120 località diverse e a fine 2013 potrà superare di nuovo i 3 milioni di contenitori.

La Calabria che si apre al mondo e può dare agli altri, deve essere messa in condizioni di valorizzare le proprie risorse. In questo quadro Gioia Tauro si presenta

La zona franca deve aiutare il sistema coordinato della logistica



Una veduta del porto di Gioia

contemporaneamente come una risorsa da capire, sostenere e far crescere in una prospettiva utile all'Italia e all'Europa.

I promotori della Conferenza hanno il merito di aver approfondito una riflessione aggiornata sulle esperienze più avanzate di "Agevolazioni complesse su aree vaste" che sinteticamente si indicano come Zona Economia Speciale (ZES). Risultati convincenti sono stati illustrati da rappresentati provenienti da altre nazioni, dalla Spagna al Marocco, dalla Serbia, alla Lituania, agli Emirati Arabi.

Quali sono le condizioni perché questo porto possa configurarsi come "volano" per l'intero Mezzogiorno e riferimento fondamentale per l'interobacino del Mediterraneo?

E' giusto oggi discutere di zona franca come un provvedimento che agevoli non solo alcune imprese e alcune aree, ma contribuisca anche a rafforzare il sistema coordinato della logistica nazionale; una proposta insomma che sappia parlare a Genova e Livorno, a Venezia come a Taranto. Il Consiglio regionale ha già approvato una proposta di legge con la quale si chiede al Governo di attivare le procedure per la istituzione della ZES.

Ora dobbiamo lavorare per conquistare un'attenzione positiva argomentando la nostra funzione utile all'Italia e all'Europa. I recenti dati della Svimez offrono due argomenti validi:

1) i porti italiani devono affrontare la nuova sfida aperta tra la logistica del Nord Europa e il bacino del Mediterraneo, che può raddoppiare in dieci anni i movimenti di merci.

La nuova rete trans-europea che Spagna e Francia hanno pensato in collegamento diretto con la Germania ricolloca anche Genova come scalo secondario. E Genova non può risolvere i suoi problemi pensando di roscicare a Gioia Tauro una quota di movimenti.

L'Italia tutta quindi può e deve osservare con sufficiente lungimi-

Dotazione di infrastrutture portuali rispetto alla popolazione (Numeri indici: Italia = 100,0)

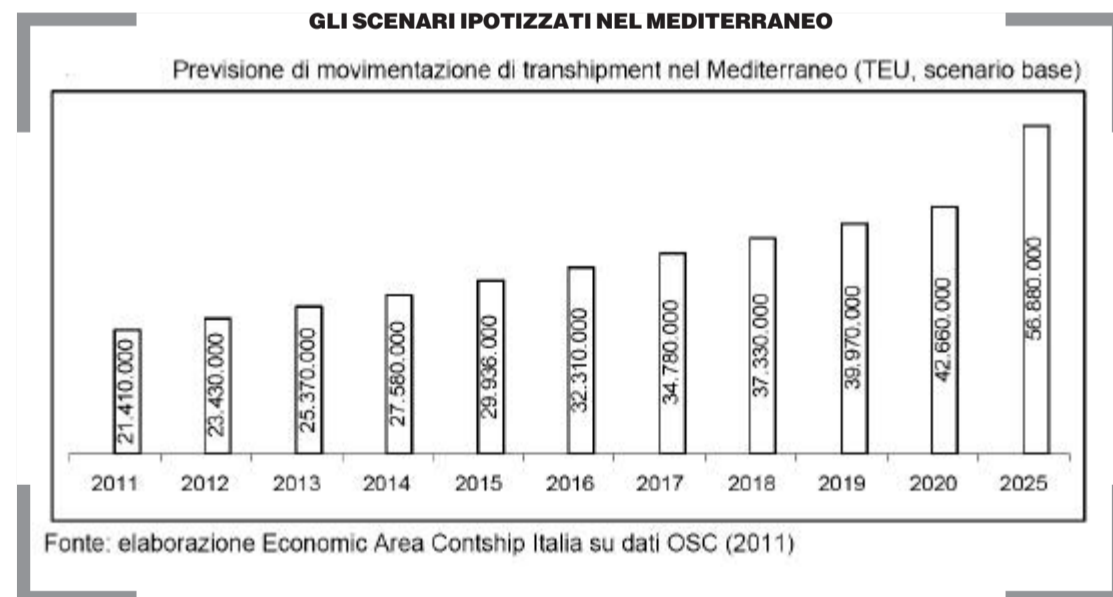
Aree territoriali	Porti	Accosti		Piazzali	Magazzini	Indice sintetico (a)
		N.	Superficie			
Abruzzo	98,6	54,1	60,3	42,9	1,4	26,8
Molise	96,2	98,5	87,3	51,1	0,0	31,5
Campania	109,1	64,7	62,7	24,8	34,7	29,1
Puglia	177,6	138,9	150,5	111,3	36,4	82,3
Basilicata	52,0	7,6	2,8	0,0	0,0	0,0
Calabria	200,0	144,0	152,5	267,2	4,0	162,4
Sicilia	254,2	232,2	187,2	122,1	20,1	82,8
Sardegna	381,8	407,8	479,0	248,6	50,9	173,7
Mezzogiorno	185,9	153,2	150,5	107,8	26,1	76,2
- Sud	138,4	95,0	98,9	86,2	25,4	62,4
- Isole	285,4	275,2	258,7	153,1	27,6	105,1
Centro-Nord	50,9	69,6	71,1	95,6	142,2	113,6
- Nord-Ovest	16,7	39,4	37,5	71,6	41,1	59,2
- Nord-Est	45,8	94,7	106,2	191,8	396,2	247,1
- Centro	102,3	87,3	84,3	38,5	43,2	40,9
Italia	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Elaborazioni SVIMEZ su dati Istat 2011

Anno	Contenitori movimentati (TEUS) a Gioia Tauro
1995	16.400
1996	486.946
1997	1.448.531
1998	2.304.982
1999	2.253.401
2000	2.652.701
2001	2.448.332
2002	2.954.571
2003	3.148.662
2004	3.261.034
2005	3.160.981
2006	2.938.176
2007	3.445.337
2008	3.467.772
2009	2.857.440
2010	2.851.261
2011	2.304.982
2012	2.721.000

Fonte: Elaborazione di Lucia Franco su dati MedCenter Container Terminal S.p.A.

GLI SCENARI IPOTIZZATI NEL MEDITERRANEO



ranza a ciò che deriva nei porti del Mediterraneo dall'impetuosa spinta proveniente dalla Cina e dall'India, definendo nuove mete comuni che aiutino la crescita e il lavoro nel Nord come nel Sud.

Non si può dire che già oggi la Calabria non faccia la sua parte, a livello nazionale. In base all'indice sintetico elaborato dalla SVIMEZ nel 2011, fatto pari a 100 il valore nazionale medio, la Calabria si situava a 162,4, raggiungendo un punteggio doppio del valore nazionale in merito proprio alla dotazione di porti.

La Calabria ha un nuovo punto di forza: il sistema dei porti.

L'enorme disponibilità di territorio libero attorno al porto di Gioia può trasformarsi in un punto di forza per l'intero Sistema Italia.

Ma il vantaggio di posizione geografica non è sufficiente, è necessario infatti procedere il più rapidamente possibile ad attrezzare al meglio la piattaforma intermodale di Gioia Tauro. L'Italia deve agire come Sistema, giacché la competi-

zione nel mondo è oggi sistemica.

Non solo tra imprese o alleanza di imprese, ma è tra inter-sistemi territoriali (Rotterdam, Hong Kong, Panama, Suez) che ridisegna gli equilibri tra le grandi aree del mondo.

Per il Mezzogiorno e per l'Italia è questo il momento per osare di più e conquistare nuovi mercati all'industria italiana, innanzi tutto verso l'area dove il PIL aumenta oltre il 5% dal Marocco alla Tunisia. Significativa, in tal senso, l'attività BLG che nel porto di Gioia ha incrementato il traffico di autovetture di 20.000 unità al mese, con un aumento superiore al 100% rispetto all'anno precedente, grazie alla ripresa dei mercati in Algeria e in Libia. Poiché i dati statistici mostrano che Paesi con una migliore prestazione logistica sperimentano una crescita di valore aggiunto di 2 punti, è assolutamente necessario un intervento del Governo a sostegno di un sistema integrato di trasporto, manipolazione, stoccaggio e deposito merci quale fattore di crescita, che permettano l'ero-

gazione di servizi logistici a valore aggiunto. E le Ferrovie italiane dovranno essere indotte a comprendere il collegamento veloce con Verona e col Brennero è nell'interesse del Nord dell'Italia e della MittelEuropa e della stessa modalità ferroviaria.

In quest'ottica la Zona Economica Speciale a Gioia Tauro può essere un punto di forza per l'intero Sistema, in linea con il programma esposto in Parlamento dal nuovo ministro Trigilia per accelerare l'utilizzo più qualificato di ben 30 miliardi di fondi europei.

Abbiamo già dimostrato all'Italia e all'Europa che da Gioia Tauro è possibile promuovere progetti di sviluppo integrato.

Negli anni 1996-98 Governo e Parlamento hanno concentrato verso Gioia Tauro impegni davvero eccezionali e concreti contro la mafia, per il lavoro e lo sviluppo:

1. Il Comitato Interministeriale per Gioia Tauro presso Palazzo Chigi, che operava anche sul fronte della legalità in stretto raccordo con la Prefettura di Reggio Cala-

bria;

2. Il primo Master Plan elaborato nel 1997, su richiesta dell'UE, cui il tempo ha dato ragione. Dieci anni dopo infatti i 3 milioni di Teus previsti dal Plan sono ampiamente superati nella realtà produttiva dell'area.

Non mancarono certo gelosie e polemiche da altre zone d'Italia, ma, con buona pace di ogni infondata diffidenza, il transhipment a Gioia Tauro è cresciuto assieme a quello di Genova, di Livorno, di Napoli, di Salerno e non contro di essi.

Oggi la ZES può essere determinante per mettere in circuito tutte le risorse della intera Filiera territoriale logistica proposta mesi fa dalla SVIMEZ (e studiata dall'Università di Catanzaro) da Gioia Tauro, al grande aeroporto di Lamezia, ai porti di Crotona e Corigliano.

A condizione che:

1. La Regione Calabria sappia esprimere subito un salto di qualità sia progettuale che operativo, superando ogni conflittualità tra gli Enti attuatori nella spesa delle ingenti risorse già previste dall'APQ e dal "Distretto logistico" per l'innovazione e la nuova industrializzazione.

2. Il Governo, dopo aver ottenuto da Bruxelles il superamento della Procedura d'infrazione, e lo sblocco d'importanti risorse per l'occupazione giovanile, sappia conquistare adesso dall'Europa il nulla osta per la Zona Economica Speciale.

3. L'intera comunità politica e sociale sappia condurre la sfida su Gioia Tauro, al di là delle visioni localistiche, come occasione irripetibile per essere "Regione d'Europa", considerata utile cioè dai sistemi europei economici, finanziari, dell'informazione, della scienza e della cultura, insomma da ogni cittadino europeo.

*Comitato di Presidenza SVIMEZ
Docente Università Magna Graecia di Catanzaro