

*Fuori mercato rispetto agli altri scali calabresi e a quello di Taranto i costi di attracco*

# Crotone, il porto più caro

*Tariffe proibitive per i servizi*



LA DIFFERENZA COMINCIA A SENTIRSI DALLE 3.500 TSL IN SU'

Porto/Servizio	Taranto	Corigliano	Vibo V.	Crotone	Reggio C.
<b>Stazza lorda fino a 3.500</b>					
Pilotaggio	205,12	370,92	100,15	455,39	209,71
Ormeggio	202,45	221,04	265,46	221,04	311,94
Rimorchio		404,93	332,60	404,93	
<b>Totale</b>	<b>407,57</b>	<b>996,89</b>	<b>698,21</b>	<b>1.081,36</b>	<b>521,65</b>
<b>Totale E+U</b>	<b>815,14</b>	<b>1.993,78</b>	<b>1.396,42</b>	<b>2.162,72</b>	<b>1.043,30</b>
<b>Stazza lorda fino a 6.500</b>					
Pilotaggio	264,39	611,15	158,97	750,93	359,26
Ormeggio	321,24	284,05	443,12	284,05	405,94
Rimorchio		1.472,62	397,67	1.472,62	
<b>Totale</b>	<b>585,63</b>	<b>2.367,82</b>	<b>999,76</b>	<b>2.507,60</b>	<b>765,20</b>
<b>Totale E+U</b>	<b>1.171,26</b>	<b>4.735,64</b>	<b>1.999,52</b>	<b>5.015,20</b>	<b>1.530,40</b>
<b>Stazza lorda fino a 20.000</b>					
Pilotaggio	442,16	1.089,44	293,56	1.381,52	567,83
Ormeggio	403,87	1.227,62	623,88	1.227,62	866,13
Rimorchio		2.560,24	555,47	2.560,24	
<b>Totale</b>	<b>846,03</b>	<b>4.877,30</b>	<b>1.472,91</b>	<b>5.169,38</b>	<b>1.433,96</b>
<b>Totale E+U</b>	<b>1.692,06</b>	<b>9.754,60</b>	<b>2.945,82</b>	<b>10.338,76</b>	<b>2.867,92</b>

Il porto di Crotone costa caro. È il più caro di tutta la Calabria ed anche dello Ionio. Un raffronto tra le tariffe portuali dei quattro porti calabresi assimilabili (Corigliano, Crotone, Reggio Calabria e Vibo Valentia) ai quali abbiamo aggiunto anche il porto di Taranto, rivela che non è solo la barra di sabbia all'imboccatura del bacino nord a bloccare l'attività portuale, ma una mano sostanziosa la danno anche le tariffe per i servizi di pilotaggio, ormeggio e, ove occorra, rimorchio. Quest'ultimo è stato reso obbligatorio dalla Capitaneria di porto, sia per Corigliano che per Crotone, ricadenti nello stesso compartimento marittimo, a partire dalle navi che hanno una stazza lorda di tremila tonnellate. A Reggio Calabria l'impiego del rimorchiatore per entrare ed uscire dal porto è a discrezione del comandante della nave; a Taranto l'obbligo è per navi superiori a 20 mila tonnellate di stazza lorda. Mentre a Vibo l'obbligo parte dalle duemila tonnellate di stazza lorda, determinando uno scarto minimo dei costi superiore a quelli di Crotone.

Ma quando si arriva alle navi da 3.500 Tsl, la differenza comincia a sentirsi: 766 euro in meno a Vibo, 1.119 euro in meno a Reggio Calabria, 1.347 euro in meno a Taranto e, persino, 169 euro in meno a Corigliano, che pratica una tariffa per il servizio di pilotaggio più bassa di quella di Crotone. E le navi di questa stazza sono ormai le più frequenti in circolazione per le esigenze dei porti come il nostro, vedi i mezzi utilizzati per il trasporto di cereali, soda caustica, acido solforico, sabbia silicica e allumina idrata, oltre che per il cemento (ma già Cementir non rifornisce più il deposito di Crotone per mare, preferendo il trasporto gommato). Per navi da settemila Tsl la differenza di costi assume proporzioni ancor più rilevanti poiché un'entrata ed uscita a Crotone costa 5.488 euro, contro i 1.171 (+4.317) di Taranto, i 5.208 (+280) di Corigliano, ma anche i 1.999 (+3.488) di Vibo Valentia e i 1.530 (+3.958) di Reggio Calabria. A 20 mila tonnellate tra Crotone e Taranto c'è una differenza di costi di 8.646 euro, rispetto ai 10.338 pagati a Crotone; tale differenza è di 7.471 euro con

Reggio Calabria e di 7.393 euro con Vibo Valentia, mentre scende a 564 euro con Corigliano.

Da qualunque parte si leggano, questi numeri, che rappresentano le tariffe ufficiali delle Capitanerie di porto e che, quindi, sono a conoscenza di tutti i vettori marittimi, sono sicuramente un ostacolo rilevante al traffico marittimo, poiché se le navi arrivano o partono fuori orario (oltre la fascia 8:00/17:00), le tariffe subiscono una maggiorazione del 50 per cento, che arriva al 100 per cento per orario notturno ed al 150 per cento nelle giornate festive. Basta un contrattempo qualsiasi, che obblighi la nave ad entrare od uscire fuori orario, dunque, per far diventare il divario stratosferico, poiché un conto è maggiorare i costi (con nave fino a 3.500 Tsl) con i 815 euro di Taranto o i 1.396 euro di Vibo Valentia, altro è avere come moltiplicatore i 2.162 euro di Crotone.

Andrebbe rivista la genesi storica di queste tariffe, quando le utenze portuali si assoggettavano a tutte le richieste che venivano dal fronte del porto, ma che oggi non si giustificano più, perché difficilmente un'azienda accetta di pagare qualche migliaio di euro in più, solo per entrare ed uscire dal porto, fermo restando che poi intervengono altri costi, perché vuole approdare a Crotone. È vero che sono costi che in prima istanza sopporta il vettore, ma è anche vero che poi vengono scaricati sul committente e, quindi, sulle produzioni, rendendole sempre meno competitive e decretandone l'uscita dal mercato, come la storia degli anni Novanta ci ha insegnato.

E se di lezione si tratta, occorre, invece, farne tesoro, rendersi conto che per rilanciare il porto non basta liberare l'imboccatura, ma occorre togliere altri ostacoli che, purtroppo, nel tempo l'hanno penalizzato. All'orizzonte si intravedono nuove potenzialità di traffici portuali, ma prima che ciò avvenga è necessario che ad ogni occasione vengano spalancate le porte, solo così si potrà sperare in un recupero di produttività in grado di ridurre i costi fissi e di mantenere, quindi, la stessa redditività ai servizi portuali.

DOMENICO NAPOLITANO