

*Dibattito sul ruolo all'interno dell'autorità di Gioia Tauro*

# Il futuro è nei cereali

## *La specializzazione del porto crotonese potrebbe farlo convivere con Corigliano*

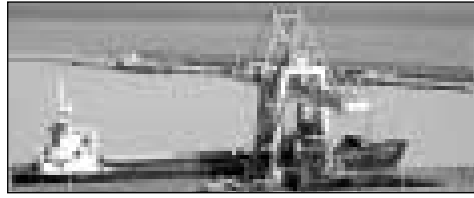
Se l'intento degli organizzatori era quello di avere autorevoli pareri sulla proposta di adesione del porto di Crotona all'autorità portuale di Gioia Tauro, non v'è dubbio alcuno che l'obiettivo dichiarato dal presidente del Propeller Club Port of Crotona, **Piero Castelliti**, è stato ampiamente raggiunto. Un po' meno quello di ascoltare i diversi pareri degli operatori e delle istituzioni del territorio, per la semplice ragione che, fatte salve rare eccezioni, erano assenti quasi al completo.

"Il sistema dei porti calabresi alla luce della revisione della legge 84/1994", era questo il tema del convegno organizzato dal Propeller Club, considerato che quella legge, che oggi si sta rivisitando, sicuramente ha dato ottimi risultati; da allora la portualità italiana, soprattutto grazie alle nuove autorità istituite, è esplosa, ma presentava alcuni limiti e, a detta dei tecnici, la revisione in corso ne presenta altri ancora maggiori per i porti del sud, poiché rischiano di non avere finanziamenti. E nei porti del sud c'è Crotona, anzi, c'è il sistema, o meglio quello che dovrebbe diventare un sistema portuale della portualità calabrese.

Da qualche anno è stata affacciata, su questo giornale ma non solo, l'ipotesi che il porto di Crotona possa aderire all'autorità portuale di Gioia Tauro e, di conseguenza, avere una gestione più imprenditoria-

le, ma soprattutto godere della "centralità" del grande porto della Piana, attraverso il quale s'identifica non solo la Calabria, ma anche l'Italia nel complesso mondo dei traffici marittimi. Ipotesi osteggiata da posizioni inutilmente conservatrici, quando non addirittura da ripicche personali e di piccolo cabotaggio, senza che siano seguite da proposte alternative. Alternative, è bene ricordarlo, al nulla dell'esistente, al deserto che caratterizza qualche chilometro di banchine, insieme all'inadeguatezza di strutture e servizi.

Il panel dei relatori messo insieme dal Propeller Club, è stato di tutto rispetto, a cominciare dal neo nominato sottosegretario agli affari del porto di Gioia Tauro, **Giuseppe Nola**, al presidente dell'autorità portuale, **Giuseppe Guacci**, all'ex assessore regionale **Aurelio Misiti**, al responsabile nazionale dei Ds per la logistica nel Mezzogiorno, **Pino Soriero**. Quest'ultimo concludendo i lavori ha sottolineato come la Calabria possa rompere l'isolamento nel quale versa solo attraverso le vie del mare, quegli 800 chilometri di costa più volte citati, ma mai presi in seria considerazione. Ora, però, è arrivato il momento di rilanciare i porti calabresi mettendoli a sistema, superando i limiti denunciati dalla legge 84/1994 in ordine alla specializzazione e alla gerarchia dei porti, e questo ha frustrato le enormi potenzialità che l'Italia ha nell'era della globalizzazione che vede l'apertura degli scambi commerciali bidirezionali con Cina e India, che



hanno dato origine, con la loro crescita, ad un sommovimento economico.

Partendo dalla posizione geografica dell'Italia e, quindi, della Calabria, **Pino Soriero** ha rimarcato come il nostro Paese rappresenti naturalmente l'approdo dell'Europa e la Calabria la cerniera delle grandi comunicazioni transeuropee. Da qui nasce la domanda sempre più elevata di utilizzare il porto di Gioia Tauro che, necessariamente, non può non agire in termini di sistema portuale calabrese. In quest'ottica il porto di Crotona deve compiere un salto di qualità e ripensare al suo ruolo, approfondendo la sua stessa funzione. "Crotona deve fare una scelta" ha aggiunto Soriero, affidando a Giuseppe Nola il messaggio da portare alla Giunta regionale: utilizzare i fondi europei, che stanno per essere revocati, per un qualificato programma di intervento sui porti calabresi per adeguarli alle nuove esigenze che si affacciano sul Mediterraneo.

Dal canto suo il presidente dell'autorità portuale, **Giuseppe Guacci**, dopo aver ricordato la posizione assunta da Gioia Tauro a livello mondiale, ha sollecitato la definizione di programmi e progetti che



**Giuseppe Guacci**, presidente dell'autorità portuale di Gioia Tauro, e Aurelio Misiti



sarà una richiesta enorme di cereali nell'area mediterranea" ha aggiunto Nola, ricordando che Crotona in questo settore vanta una tradizione.

**Aurelio Misiti**, cui certo non difetta una visione ad ampio raggio delle problematiche calabresi, ha messo in evidenza come l'unica fetta consistente di ricchezza in Calabria derivi dal terziario, dai servizi, quindi anche dai trasporti, non a caso da sempre i porti sono stati ritenuti a ragione veicoli essi stessi di ricchezza; ciò non toglie che anche agricoltura e industria abbiano a che fare con i porti. La Calabria con Gioia Tauro ha assunto un ruolo centrale, il punto di contatto con il mondo, ma tutto il sistema portuale calabrese deve concorrere allo sviluppo, potendo operare sia sul corridoio 1 che sul corridoio 8. Misiti ha parlato esplicitamente di accordi operativi tra i porti calabresi (anche quelli turistici, ancorché aggrediti dalla delinquenza organizzata) e vede Crotona come interfaccia con la Grecia e la Turchia, due paesi che hanno complessivamente 80 milioni di abitanti, quindi traffico crocieristico, con conseguente valorizzazione della Sila. Occorre però attrezzarsi per tempo, prima del 2010.

Nel dibattito introdotto e moderato dal giornalista **Michele Albanese**, sono intervenuti anche il deputato **Dorina Bianchi**, il vice presidente della Provincia, **Emilio De Masi**, il sindacalista **Antonio Veneri**, e l'imprenditore nautico **Pierluigi Balzano**. In apertura dei lavori è intervenuto il vice presidente nazionale del Propeller Club, **Maurizio Tricoli**.

(d.n.)

ne eliminino le strozzature, e soprattutto ha illustrato la opportunità/necessità che il grande porto della Piana assuma sempre più un ruolo mondiale, ma per far questo ha bisogno di poter contare sugli altri porti calabresi che devono operare in maniera diversificati ma complementare. "Corigliano e Crotona, diversamente specializzati possono trovare una loro configurazione, ma solo nell'ambito di un sistema unico", ha affermato Guacci, ammonendo che la revisione della legge sui porti prevede che i porti meridionali si debbano autofinanziare, ma partono già da una condizione di squilibrio economico, quel che è peggio, però, sono le divisioni locali, che non producono decisioni, mentre il primo obiettivo che si dovrà raggiungere è quello di stare tutti insieme.

Proprio il delegato al porto di Gioia Tauro, ma con esperienza imprenditoriale nella Sibaritide, ha posto con convinzione il problema di allargare l'autorità portuale di Gioia Tauro all'intera Calabria, sempre nell'ottica della specializzazione di ognuno ed ha comunicato che dalla Lucania, da Metaponto è stato chiesto al porto di Corigliano la disponibilità a partecipare all'impresa ed avere a disposizione una banchina per i loro traffici. Corigliano, come porto specializzato nell'agroalimentare, Crotona, che già in parte svolge questo ruolo, come porto cerealicolo. "Nei prossimi anni ci

*Il Cda dell'aeroporto Sant'Anna ha approvato il bilancio 2004 e varato l'aumento di capitale*

# Più capitali per spiccare il volo

*Nel conto economico il contributo regionale  
Con i nuovi investimenti pista di 3 chilometri*

L'assemblea dei soci della società "Aeroporto S. Anna" tenutasi lunedì pomeriggio potrebbe aver segnato la svolta, rispetto al passato più recente, non solo in ordine all'operatività, tracciata con il piano industriale, quanto sul piano economico finanziario che si avvarrà di un aumento di capitale fino a cinque milioni di euro. Un altro elemento positivo, tutt'altro che secondario, di questa svolta è rappresentato dal consenso unanime che l'assemblea ha dato alle proposte del consiglio di amministrazione.

Presente, in proprio e per delega, circa l'89 per cento del capitale sociale, si è proceduto all'approvazione del bilancio chiuso al 31 dicembre 2004, con un risultato, ante imposte, di 7.552 euro di utile, a fronte della perdita, dell'esercizio 2003 di 1.539 milioni di euro; il conto economico considera anche il contributo di 500 mila euro, in conto esercizio, approvato dal Consiglio regionale e rimasto incagliato nelle maglie interpretative della burocrazia. I ricavi per prestazioni hanno registrato un incremento del 53,14 per cento, altri ricavi del 35,59; il dato ancor più significativo, dell'inversione di tendenza è rappresentato dalla diminuzione dei costi di produzione



(- 19,48%), di cui il 4,07 dei costi per il personale "in presenza di un aumento dell'attività operativa e di un aumento delle unità lavorative...".

Il presidente Fabrizio Criscuolo ha spiegato i motivi dello slittamento dell'assemblea, oltre i termini previsti: "per presentare oltre al bilancio il piano industriale che ci permetterà di assumere impegni nei confronti dei soci, in vista della ricapitalizzazione della società. Un piano industriale realistico, prudentiale, che punta al potenziamento del traffico passeggeri e ad attivare il movimento merci".

Il piano industriale, redatto dai tecnici della Deloitte

Consulting, prevede un incremento del traffico passeggeri nel quinquennio dagli attuali 100 mila a 180 mila unità, puntando sull'ampliamento del bacino di clientela che comprenda una vasta area della provincia di Cosenza, da Cariati a Montegiordano, a San Giovanni in Fiore, con una popolazione quasi pari a quella della provincia di Catanzaro, più la fascia costiera della provincia di Catanzaro, da Botricello a Catanzaro Lido. A patto, però, che in entrambi i casi ci siano dei collegamenti dedicati, insieme alla convenienza dei collegamenti.

Nella parte straordinaria dell'assemblea è stata approvata la proposta di aumento

del capitale sociale, dopo la riduzione di quello attuale a 350 mila euro, a 1,850 milioni di euro, come prima tranche, autorizzando il consiglio di amministrazione a completare l'intera operazione per altre tranche di aumento nella misura di 2,5 milioni di euro nei quattro anni successivi. L'assemblea ha quindi accolto la proposta di riservare a nuovi soci istituzionali 50 mila euro di capitale, di offrire ai vecchi soci 1,4 milioni di euro e di prevedere un sovrapprezzo per eventuali nuovi soci di un euro.

L'aumento di capitale, oltre che per ripianare le perdite, è giustificato dalla necessità di dotare la società

delle risorse necessarie a portare avanti i programmi di investimento previsti dall'accordo di programma quadro Stato-Regione, che richiedono un'anticipazione da parte della società di gestione. Al termine degli interventi previsti lo scalo aereo crotonese sarà dotato di una pista lunga 3.300 metri, in grado di accogliere anche i Boeing 777 (il velivolo maggiormente utilizzato nei voli charter), sarà dotato dei nuovi piazzali di sosta per gli aerei, del sistema di sicurezza dell'area aeroportuale e dei servizi. In una parola sarà un "piccolo ma efficiente" aeroporto in grado di avere almeno sei voli giornalieri, e di attrarre oltre ai charter le compagnie

low cost che hanno bisogno di scali attrezzati di tutto punto, per non essere soggetti a dirottamenti e/o cancellazioni.

Le premesse, indicate nel piano industriale, insieme all'impegno della compagine sociale, che finora ha sopportato il peso dell'avvicinamento 8e non una sola volta) dell'attività, sono elemento di garanzia perché si ponga la parola fine alla precarietà che ha caratterizzato la fase precedente e che ha visto cancellare, nel 2004, ben 42 voli per motivi ascrivibili alla compagnia ed altri 40 per motivi tecnici, e questo ad opera della più importante compagnia nazionale, anzi la compagnia di bandiera, come veniva chiamata un tempo. L'ultimo importante appuntamento è quello della gara per gli oneri di servizio, ovvero il contributo che il ministero dei Trasporti erogherà alla compagnia area che effettuerà i collegamenti Crotona-Roma e Crotona-Milano, ma senza trascurare i nuovi collegamenti, con Bologna e Verona che si stanno rivelando più efficaci del previsto, e che assicurano un'offerta diversificata necessaria anche ad allargare quel bacino di utenza necessario a mantenere in vita l'aeroporto.

(d.n.)