

UNA STRUTTURA AL CAPOLINEA

Porto, un incontro con l'ingegnere capo del Genio civile

Operatori alla riscossa

E Torino propone un consorzio di gestione

Riceviamo e pubblichiamo.

Su la testa! Gli operatori del porto di Crotona non vogliono più soggiacere a fardelli ormai insostenibili, nonostante le spalle larghe. Così Bianca Ranieri, spedizioniere doganale e titolare dell'agenzia marittima Agemar di Crotona, si è posta alla testa del manipolo dei valorosi operatori portuali per condurli alla riscossa. La prima discussione si è svolta nella serata dell'11 febbraio nel Salone Margherita, dove l'intraprendente operatrice ha convocato le personalità politiche e amministrative ritenute capaci di appoggiare una giusta e certamente dura lotta.

Hanno accettato l'invito il dott. Dionisio Gallo, assessore regionale e candidato del centrodestra alla presidenza della Provincia di Crotona, il presidente del Consorzio di sviluppo industriale di Crotona Carlo Turino e Pietro Viviano, ingegnere capo del Genio Civile Opere Marittime di Reggio Calabria. Nel salutare e ringraziare i presenti, Bianca Ranieri ha puntualizzato che la riunione è stata preceduta da scambi di idee con diversi soggetti amministrativi e politici, senza aver fatto caso agli schieramenti politici e in queste occasioni ha potuto constatare che gli unici a dimostrare attenzione e volontà di risoluzione genuine sono stati proprio gli intervenuti al tavolo.

L'odissea dei resistenti

Esaurita la premessa e la presentazione degli intervenuti, ha invitato il sig. Osvaldo Sestito ad esporre i problemi che affliggono gli operatori portuali. L'elenco è lungo e sconcertante. Ci si chiede come ancora esista un'attività portuale, un'autentica odissea vissuta da puri "resistenti". Il più eclatante è il basso fondale del bacino e dell'imboccatura del porto, dovuto a fenomeni d'insabbiamento. Ciò impedisce l'approdo di navi importanti destinate a servire il territorio del crotonese. Di questa situazione se ne giova il porto di Schiavonea, dove finora sono finiti non meno di 3 milioni e mezzo di euro (circa 7 miliardi di lire). Altro problema è costituito dalla mancanza di un adeguato impianto d'illuminazione. Per le operazioni di carico e scarico nelle ore buie ci si arrangia con gruppi elettrogeni e faretto portati qua e là. E che dire dell'impianto idrico? Le navi devono approvvigionarsi mediante autobotti e, in caso d'incendio, bisognerebbe ricorrere a secchiate d'acqua di mare! Agli autotrasportatori provenienti da altre zone, vista l'inadeguatezza della segnaletica stradale non resta

che chiedere per strada: "Scusi, dov'è il porto di Crotona?". Una volta giunti nell'area portuale, ci si accorge che questa è un grande circo, accessibile a tutti, dove si possono praticare le più svariate attività, dal giocare a pallone all'appartarsi in macchina per contatti intimi. E' chiaro che occorre recintare tutta l'area, munirla di ingressi filtranti, in modo da poter lavorare in sicurezza. E poi le gru... una priva di adeguate fondazioni, l'altra posta nel cosiddetto porto nuovo, quindi anch'essa inutilizzabile. Altra preoccupazione destano la nave semi-affiorante nel porto e il relitto della bettolina fuori dal porto.

Coagulare le energie

Il presidente del Consorzio di sviluppo industriale Torino, nel prendere atto delle spaventose condizioni delle attrezzature portuali e delle avversità che quotidianamente tormentano gli operatori del settore, riconosce che la misura è colma. Dalla data del suo insediamento, che risale alla scorsa Pasqua, ha cercato sempre di affrontare e risolvere con prontezza tutte le emergenze che sono emerse nel settore della produzione e delle attività di competenza del Nucleo. Non ci si è limitati al disbrigo dell'ordinaria amministrazione, contemporaneamente si è dovuto provvedere a correggere molte storture, una per tutte l'assurda coesistenza, gomito a gomito, di concerie e produzioni di mozzarelle! Sono state quindi attivate le procedure per concretizzare la creazione di una nuova area industriale, che abbia caratteristiche di razionale funzionalità. In questo contesto, le attività portuali costituiscono uno straordinario e irrinunciabile volano. Occorre perciò che il Nucleo di industrializzazione non rimanga spettatore, ma intervenga in modo significativo nel suo sviluppo. E' opportuno che piloti, ormeggiatori, rimorchiatori, agenzie marittime, scaricatori e trasportatori coagulino le loro energie e, sotto l'egida di un organismo creato appositamente, si facciano promotori di tutte quelle iniziative atte a rimuovere gli ostacoli per progresso del territorio crotonese. Il Nucleo è fortemente interessato affinché si costituisca tale consorzio di gestione, al quale non vuole rimanere estraneo. Il momento è propizio, vista la possibilità di accesso a cospicui fondi strutturali europei destinati alla marineria. Il presidente Turino sottolinea il fatto che con l'avvio a pieno regime delle nuove attività previste a breve termine, l'attività del porto potrebbe come minimo raddoppiare.

Da prendere in seria considerazione è la possibilità di prevedere uno scalo a Crotona del traghetto che attualmente serve direttamente la tratta Taranto-Catania. La nave passa ora a sole 7 miglia

dal nostro porto. Se si trova il modo di mettere in condizione gli operatori della zona a creare interessanti movimenti di merci, lo scalo a Crotona diventerebbe per la compagnia che gestisce il servizio di traghetto una ghiotta opportunità. I vantaggi per il trasporto sarebbero enormi. Basti pensare che la stessa tratta effettuata su gomma richiede anche 24 ore, mentre il traghetto la copre in sei ore. Torino lascia all'immaginazione dei presenti quali potrebbero essere i riflessi per le attività turistiche e per la nautica da diporto, davvero portentosi. Da uomo di fabbrica, abituato certo a sentire e a dire parole, nell'esposizione degli argomenti si impegna a far seguire fatti concreti, anche a costo di dure lotte. Cio' è possibile se di concerto si costituisce immediatamente il citato consorzio di gestione.

Interviene l'ing. Viviano, caldamente sollecitato a presenziare alla riunione dal dott. Dionisio Gallo. Conviene che la proposta del presidente Turino è da accogliere senza indugi, visto che è stata già sperimentata a Trapani e ha dato utilissimi frutti. Aggiunge che al consorzio non dovrebbe rimanere estranea la Camera di Commercio e offre la disponibilità del Genio Civile a concorrere per la sua istituzione. Riguardo le problematiche esistenti, espone in apertura di dibattito dal sig. Sestito, l'ing. Viviano espone le motivazioni che hanno prodotto tale situazione e i rimedi in atto. Il dragaggio del porto e dell'imboccatura sono operazioni che altrove sarebbero di facile e rapida esecuzione. Purtroppo il nostro sito è stato contaminato da svariati elementi, derivati dalle lavorazioni effettuate nelle fabbriche poste a nord.

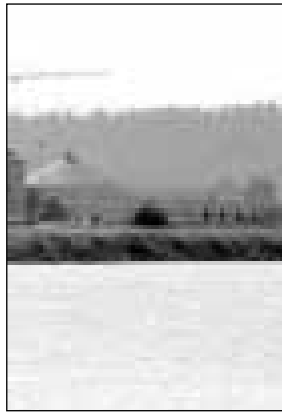
Il dragaggio del bacino

Ecologia, che merita tutta l'attenzione possibile se vogliamo un futuro vivibile per le generazioni a venire, è una scienza molto recente. Per decenni le fabbriche a nord hanno prodotto in assenza di normative che regolassero convenientemente lo smaltimento delle scorie, per il semplice fatto che l'ecologia non era ancora nata, o non era sentita una necessità primaria come lo è oggi. Di conseguenza, non è pensabile eseguire oggi un dragaggio senza tener conto della presenza di scorie, quali metalli pesanti e sostanze tossiche di vario genere, che si annidano nei fondali. In alcuni casi non è neanche possibile utilizzare draghe aspiratrici, ma solo benne, dalla produttività limitata. Chiaramente occorrono sondaggi, analisi e piani di smaltimento di tali sostanze dragate. Ciò richiede tempo e danaro, che in altri siti non si rendono necessari ed ogni paragone temporale è fuori luogo. E' stato approvato, e sarà prontamente finanziato, un accurato studio per individuare le caratteristiche geomeccaniche

della costa, che ci indirizzerà ad eseguire i lavori nel modo più opportuno, per evitare che si riformino gli insabbiamenti. La prima operazione prevede di portare la profondità effettiva del bacino a 12 m., ma è eseguibile solo a partire dal 20 aprile, con un tempo lavorativo di quattro o otto mesi, a seconda che vengano impiegati uno o due mezzi. Inizialmente si avranno 10 m di profondità, successivamente si raggiungeranno le quote previste. Con lo sblocco di circa 20 milioni di euro di finanziamenti sarà possibile avviare i lavori per la realizzazione dell'impianto d'illuminazione, con la realizzazione di nuove torri faro. La trave sottogru sarà munita di adeguate fondazioni su pali per consentirne il corretto



A sinistra, il presidente del Consorzio per il nucleo industriale di Crotona Carlo Turino; sopra e a destra, la costruenda banchina di Spiaggia delle forche i cui lavori sono fermi da oltre un anno



funzionamento. Entro il mese di marzo è previsto l'appalto per la sistemazione della pavimentazione. Si potranno eseguire i lavori di sistemazione della recinzione e dello spostamento della gru dal porto nuovo. L'ing. Viviano si impegna a farsi promotore per la realizzazione di un efficiente impianto idrico, con il supporto delle autorità politiche. A tale proposito l'ing. Viviano auspica che il dott. Gallo possa essere il prossimo Presidente della Provincia di Crotona, visto che i finanziamenti statali previsti per la difesa e la riqualificazione costiera saranno trasferiti prima alla Regione, dove attualmente il dott. Gallo ricopre la carica di assessore, per poi passare di competenza della Provincia. In tale contesto si potranno rimuovere i relitti presenti nel porto e fuori dal porto. L'ing. Viviano prevede che i lavori menzionati si esauriranno nell'arco di un anno.

Occorre rifare tutto l'edificio

La riunione si chiude con l'intervento del dott. Dionisio Gallo. Nella premessa ha ringraziato Bianca Ranieri, per essersi fatta carico di evidenziare le esigenze degli operatori che gravitano intorno al porto e ha espresso apprezzamenti per l'operato del presidente Turino, che ha saputo far ingranare le marce giuste al Nucleo di industrializzazione, troppo spesso precedentemente in folle. Un ringraziamento particolare lo ha rivolto ai presenti: piloti, or-

mezzatori, rimorchiatori, agenzie marittime (Agemar, Bruzia di navigazione, Carimar, Ingemar) Ausimare, Biomasse Italia Spa e Compagnia Portuale di Crotona.

Preso atto della situazione così come esposta negli interventi precedenti, il candidato di centrodestra alla presidenza della Provincia di Crotona ha ribadito che bisogna puntare di più su questa realtà lavorativa portuale, per la grande rilevanza che detiene nell'ambito dello sviluppo del territorio provinciale. Se finora ci si è arrangiati mettendo bacini a raccogliere acqua

sotto il tetto cadente, è il momento non di rifare il tetto, ma tutto l'edificio! Si è visto che si sono rese disponibili delle risorse. Sono state utilizzate? Ma soprattutto, sono state utilizzate a dovere? Questo è il compito che gli compete, al quale si appropria con umiltà, non essendo un "tutologo" ma anche con ferma determinazione. Gestendo al meglio le risorse attinte e quelle fruibili con il contratto d'area ed altri strumenti, tutti i 180.000 abitanti della Provincia di Crotona potranno vivere in un futuro migliore.

Roberto Taverniti

UNA STRUTTURA AL CAPOLINEA



L'autorità portuale potrebbe favorire lo sviluppo della struttura

Decisiva l'autonomia

Ma a garantire i traffici è la concorrenza

Riceviamo e pubblichiamo.

E' da anni che si discute periodicamente delle sorti del porto di Crotona che sopravvive appena con un traffico ridotto a causa della deindustrializzazione. Il più piccolo porto di Manfredonia proprio in questi giorni ha costituito la propria Autorità portuale nonostante la vicinanza geografica al porto di Bari, già Autorità portuale da diversi anni. In questi stessi giorni, come si evince dalla stampa locale e regionale, la discussione si è fatta più incalzante ed emerge come proposta risolutiva del problema l'estensione della competenza dell'Autorità portuale di Gioia Tauro anche

al porto di Crotona. Si sostiene che in questo modo il porto di Crotona, così come quelli di Corigliano e Reggio Calabria, rientrerebbe in un sistema integrato di porti calabresi creato strumentalmente per bypassare le incertezze burocratiche dell'Autorità Marittima (Capitaneria). Coloro che propongono questa soluzione, inoltre, si dichiarano certi che questa adesione rilancerebbe definitivamente ogni porto e le città coinvolte con una conseguente esaltazione delle tipicità e caratteristiche di ogni struttura.

Ora, pur apprezzando sempre e comunque, quanti provino a trovare soluzioni per il rilancio del porto in questione, mi pare che qualche elemento sfugga ad alcuni promotori di questa sfida. E' be-

ne non dimenticare che l'Autorità portuale è semplicemente una società di gestione che non garantisce per definizione un sicuro incremento dei traffici navali dal momento che le navi approdano lì dove c'è convenienza economica secondo le regole del mercato. Ci sono porti senza Autorità portuale, gestiti da società consortili, con traffici molto intensi e porti con Autorità portuale che comunque vedono diminuire i loro traffici marittimi per la concorrenza dei porti limitrofi. I porti, come pure gli aeroporti, non si possono sottrarre alle regole della concorrenza che si attua con fatica invogliando questa o quella compagnia di navigazione con l'offerta di servizi, piazzali, banchine, convenienze delle tariffe, ecc., tipico è il caso tra il porto di Genova e quello di La Spezia.

Storicamente la gestione unitaria di strutture naturalmente concorrenti non ha sortito i risultati sperati. In questi ultimi mesi, dopo anni di stasi, nel porto di Crotona si sta assistendo ad un incremento dei traffici in entrata e in uscita grazie ad un rinnovato apparato produttivo. Condea, cereali, Gress, rinfuse varie e, dragaggio permettendo, il cippato per le centrali di biomasse non sono altro che traffici esclusivi, spe-

riamo in aumento, del porto di Crotona che non proviene da nessuna Autorità portuale esterna. La particolare posizione costiera di Crotona consente di realizzare collegamenti stagionali con la Grecia. I reperti archeologici e le bellezze naturali marine e montane, con una buona azione di marketing territoriale, potrebbero attrarre parte del crescente traffico crocieristico presente nel Mediterraneo. Anche queste sono tipicità che non possono provenire da nessuna Autorità portuale esterna camuffata da promotrice di un territorio che le è estraneo.

Ritornando a Gioia Tauro, il più importante porto del Mediterraneo specializzato solo nel traffico dei containers (non potrebbe essere diversamente, per posizione geografica e per la mancanza di un apparato industriale nelle vicinanze), è stato creato in pochissimo tempo grazie agli investimenti statali e non già perché esisteva l'Autorità portuale. A questo si aggiunge che oggi, come ieri e come domani, la leadership di Gioia Tauro può essere intaccata da altri porti jonici concorrenti quale Taranto che da qualche anno lo fa con successo. Eppure Gioia Tauro è Autorità portuale. Ci sono porti che sono diventati sub-Autorità, vedi Milazzo con Messina, che hanno visto da un giorno all'altro le loro maestranze sostituite da quelle dell'Autorità con tutte le attrezzature al seguito e che rimpiangono la loro autonomia.

Occorre riflettere. Da pochi giorni il porto di Manfredonia, più piccolo di quello di Crotona è comunque con un traffico che non raggiunge il livello necessario consentito dalla legge per richiedere l'Autorità è diventato Autorità portuale autonoma nonostante la vicinanza dell'Autorità portuale di Bari. Questo vuol dire che lo scenario futuro dei porti italiani cambia. Si può procedere alla costituzione delle Autorità portuali in deroga alla legge anche con quote di traffico molto più basse del consentito. Allora perché non creare anche per il porto di Crotona uno strumento di gestione autonomo? E se non può essere Autorità portuale che sia una società di gestione.

Io credo che questo sia il momento decisivo per realizzare questa autonomia e penso che l'incalzante volontà all'adesione che emerge dai dibattiti sia da valutare con grande cautela. Certo i tempi sono stretti e bisogna decidere. Se poi sarà necessario aderire a Gioia Tauro si faccia pure, ma bisognerà poi ricordare che Crotona ha consegnato la sua più grande struttura, ancora una volta, agli amati forestieri.

Sandro Monti
Direttore Associazione Mediterraneo Crotona



Qualcuno pensa di ripararsi sotto l'ombrello di Gioia Tauro, qualcun altro invece pensa al pennacchio

Porto, una inutile guerra d'indipendenza

Da anni su queste colonne, in splendida solitudine, proviamo a tener desta l'attenzione delle istituzioni e dell'opinione pubblica sullo stato di abbandono in cui versa la struttura portuale, ricordando a noi stessi, ma anche ad altri, che la diversità di Crotona, protrattasi per tre quarti di secolo, trae origine, come la sua fondazione ad opera dei greci, per l'approdo marittimo. Di tutto questo, salvo qualche sporadico convegno, che non ha prodotto alcuna conseguenza, non si è mai discusso né nelle stanze dei bottoni, né tra gli operatori industriali e commerciali, fatto salvo l'ultimo anno e mezzo, da quando l'Assindustria prima e la Camera di Commercio, più di recente, hanno preso a cuore il problema, coinvolgendo le istituzioni locali.

Ciò premesso occorre anche ricordare che alcuni anni orsono sia le istituzioni (Provincia, anche come responsabile del Contratto d'area), Assindustria e sindacati incaricarono l'allora presidente della Cciaa di procedere alla costituzione di un consorzio misto, pubblico - privato, per affrontare la gestione del porto. Di quella vicenda si sono perse nel tempo le tracce, salvo emergere da qualche parte che l'incarico era stato "girato" esclusivamente a soggetti privati che avevano costituito tra loro un consorzio, limitando l'adesione solo a coloro i quali espletano la loro attività sul porto, con traffici marittimi che vengono creati da altri, sia a-

ziende industriali che commerciali, le quali sono state tenute debitamente a distanza.

Il consorzio, dunque, era stato concepito come una sovrastruttura che avrebbe riversato i suoi costi sull'utenza portuale, aggravando una situazione tariffaria di per sé già oltremodo onerosa, come abbiamo dimostrato su queste colonne mettendo a confronto le tariffe con quelle degli altri porti della Calabria, ed anche della vicina Taranto.

Ebbene, da qualche tempo in qua soggetti che hanno titolo hanno intravisto l'opportunità di "ripararsi" sotto l'ombrello dell'Autorità portuale di Gioia Tauro. E questo per una molteplicità di considerazioni, prima fra tutte, l'affranchamento dall'autorità marittima che con la sua burocrazia, non disgiunta dai continui avvicendamenti del personale di vertice, ha rappresentato negli anni e ancora rappresenta un freno allo sviluppo. Basterebbe solo il recente episodio della fornitura di energia elettrica alla banchina di molo Giunti, per capire come vanno le cose. Con questo non si vuole colpevolizzare alcun soggetto in particolare, ma chi conosce poco poco le vicende del porto sa che ancora oggi non si ha un piano regolatore della struttura, sebbene la pratica sia stata aperta non meno di dieci anni orsono. Da allora al comando della Capitaneria di porto si sono avvicendati quattro comandanti.

D'altra parte non si può nemmeno

chiedere agli ufficiali della Capitaneria di porto di promuovere lo sviluppo di uno scalo marittimo, di fare operazioni di marketing, di interessarsi presso il ministero perché siano progettati e realizzati interventi che sono vitali per la struttura. Questo ce lo ha insegnato l'esperienza. Da venti anni, ormai, non si riesce a risolvere il problema della trave che sostiene il binario di corsa della gru a gancio del molo sottoflutti; eppure quella banchina è stata anche utilizzata per spettacoli canori, senza che qualcuno rilevasse pericoli. Così come da anni esisteva un progetto redatto dal Consorzio industriale per la rete idrica e, se non ricordiamo male, per la compagnatura della tettoia per il ricovero dei mezzi meccanici, di proprietà del Consorzio e ceduti alla Capitaneria che li ha girati alla Cooperativa dei lavoratori portuali. Ma di quei progetti non si è saputo più nulla, perché nessuno se n'è interessato, poiché nessuno ha competenza per farlo. E anche quando i bisogni del porto sono stati evidenziati, ripetutamente, su queste colonne, nessuno si è mosso. Quasi che il porto fosse meno importante della Ferrovia, della 106 e dell'aeroporto.

C'è poi un motivo di "marketing" (si dice così?) che spinge in direzione dell'Autorità portuale di Gioia Tauro. Quel porto è esclusivamente dedicato al transhipment, quindi non ha nulla a che fare con altri tipi di trasporto che non siano i containers, e però Gioia Tauro è conosciuto in tut-

to il mondo come il porto della Calabria, non a caso riceve richieste di movimentazione di merci di ogni genere; richieste che non può evadere, mentre allargando la sua operatività a tutti i porti calabresi avrebbe l'opportunità di smistare sui diversi scali, a seconda delle specifiche richieste navi e merci. Il tutto per raggiungere quei quantitativi di merci movimentate che consentiranno di chiedere, a giusta ragione, l'istituzione di un'autonomia Autorità portuale. E però noi ci preoccupiamo del "pennacchio", temiamo di perdere la sovranità sul nulla, ma quel nulla è tutto nostro e ce lo vogliamo tenere ben caro. C'è già chi si preoccupa qualora, domani, dovesse essere costretto a rivolgersi a Gioia Tauro per spostare una nave da una banchina all'altra, e preferisce che di navi non ce ne siano né da spostare né da caricare e/o scaricare.

Per intanto, mentre i medici studiano il malato è con i piedi nella fossa. Il porto di Crotona ha perso in un decennio almeno l'80 per cento dei traffici, la Cooperativa dei lavoratori portuali è al dieci per cento della sua originaria forza lavoro, i rimorchiatori praticano tariffe impossibili perché devono far fronte ai costi fissi con poche operazioni, i piloti e gli ormeggiatori pure. Alla fine quando il porto sarà definitivamente "chiuso" avremo vinto la nostra guerra d'indipendenza, forse, ma il porto servirà per pescare con la canna o per farsi le canne.

DOMENICO NAPOLITANO