

Il futuro dello scalo in un convegno dei giovani imprenditori

Traffico marittimo decisivo ma nessuno governa il porto

Le potenzialità della nautica da diporto

“... la Regione ha già deliberato un progetto di estensione territoriale dell'ambito dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, includendovi i porti di Crotona e Corigliano... Ritengo comunque che, per dare corpo ad una iniziativa del genere, non si debba prevedere un disegno astratto su carta, ma piuttosto valorizzare le inclinazioni naturali dei porti e le specializzazioni acquisite dalle imprese che attualmente vi operano”. È stato questo il passaggio della tanto attesa relazione del nuovo presidente dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, **Giovanni Grimaldi**, che ha interessato Crotona e la sua infrastruttura principe. Per il resto l'intervento era stato dedicato alle prospettive di crescita dei traffici marittimi provenienti dal Far East ed alla spietata concorrenza che incombe da parte degli spagnoli, nonché all'implementazione delle connessioni intermodali.

• **Assente**, com'è abitudine l'Amministrazione comunale del capoluogo, è toccato al presidente della Provincia portare il saluto delle autorità e **Sergio Iritale** lo ha fatto anche parlando della vicenda del dragaggio, dell'inquinamento dei fondali del bacino nord, della caratterizzazione e della conseguente bonifica, senza trascurare gli aspetti relativi ad un allargamento dell'orizzonte nell'ottica del Mediterraneo tornato ad essere centro del mondo. Iritale ha sollecitato i soggetti interessati a fare una riflessione dopo il convegno e stabilire chi fa che cosa; una indicazione precisa poiché il problema del porto, soprattutto, è che non esiste un re-

sponsabile, se si eccettua l'autorità marittima i cui limiti operativi sono ben noti, ed ha richiamato l'attenzione sulla portualità diportistica, un settore in grande espansione, in linea con il piano strategico redatto dall'ente intermedio.

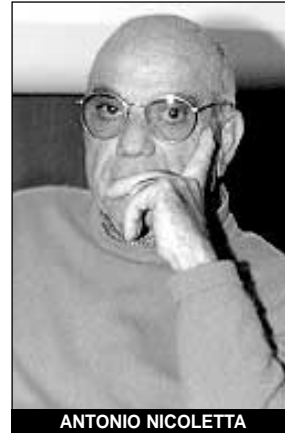
Il presidente del gruppo giovani imprenditori, **Tommaso Graziani**, promotore dell'iniziativa, ha fornito alcuni dati sulla sfida logistica che si è aperta nel Mediterraneo che vede il sud dell'Italia poco attrezzato per coglierla, pur sapendo che il settore marittimo è una componente importante del prodotto interno lordo. “Crotona può proporsi per catturare una quota importante dei traffici che si svilupperanno” ha aggiunto Graziani, che ha suggerito di scegliere un modello di sviluppo e concentrarsi su di esso. Moderatore degli interventi è stato il giornalista **Michele Albanese**, responsabile de *Il Quotidiano Marittimo*, supplemento mensile che si occupa dei problemi della portualità e dei trasporti via mare. **Giuseppe Mele**, del Centro studi di Confindustria, ha sottolineato il lavoro svolto dall'associazione imprenditoriale in tema di infrastrutture, puntando sulla loro funzionalità ed efficacia allo sviluppo dei territori; nel contempo ha ricordato che il porto, un por-



FRANCESCO DE BONIS



GIOVANNI GRIMALDI



ANTONIO NICOLETTA

to, è di per sé già un impianto produttivo che estende i suoi benefici su altre strutture.

“Infrastruttura, logistica, autorità” non sono questioni separate, ha detto **Luigi Siciliani**, presidente della Cciaa, nel suo intervento col quale ha voluto sgombrare il campo dal pensare ad un libro dei sogni, nel senso che si vuole tutto e subito, specie in termini di infrastrutture, pur sapendo che non si sono le risorse per farle, e suggerendo, di conseguenza, di individuare dei progetti selettivi, mentre per il porto bisognerebbe partire con l'inserirlo in un contesto regionale e nazionale, passando sotto l'Autorità di Gioia Tauro, ma con di-

versa specializzazione. Anche Siciliani, che della bonifica e del dragaggio si è interessato a lungo, ha riproposto questa vicenda all'attenzione delle istituzioni, ribadendo che lo sviluppo del porto turistico è strategico per il territorio.

• **Quest'ultimo** tema non poteva che essere anche l'argomento dell'intervento di **Antonio Nicoletta**, presidente regionale della Lega Navale (che ha sostituito il presidente locale, Giovanni Pugliese, impossibilitato ad essere presente). Nicoletta ha asserito che il problema del porto turistico può essere risolto in loco, non ha bisogno di interventi esterni al territorio, purché il bacino sud, quello

già attrezzato per la nautica da diporto venga declassato e trasferito alla competenza regionale. In Calabria, ha aggiunto, ci sono 18 porti turistici, ma non tutti funzionano, e quello di Crotona è un progetto rimasto a mezz'aria per i limiti della passata amministrazione comunale, eppure ogni estate passano da Crotona almeno 7/800 imbarcazioni che però non trovano i servizi adeguati, anche per colpa dello spezzettamento delle concessioni fatte dalla Capitaneria di Porto. Il dirigente dell'assessorato regionale ai Trasporti, in sostituzione dell'assessore Pasquale Tripodi, ha annunciato che l'assessorato, ora veramente ai trasporti e non più



solo alle autolinee, ha previsto un'agenzia per la logistica.

“Logistica, tutti ne parlano ma pochi sanno cosa sia effettivamente” ha esordito **Francesco De Bonis**, manager della Med Center, che ha “corretto” alcune affermazioni, a cominciare da quella secondo la quale solo da pochi mesi partono i treni da Gioia Tauro, mentre la verità è che quel tratto di linea ferrata che dal porto va alla linea principale non era elettrificata e di conseguenza comportava il disagio di operare la sostituzione delle motrici dopo un breve tratto. “Da qui al 2010

Continua a pagina 5



Segue da pagina 4

la domanda di movimentazione merci sarà superiore del 174 per cento rispetto all'offerta - ha insistito De Bonis - e allora dobbiamo chiederci: chi la intercetterà? Molto dipende dall'adeguamento delle infrastrutture, non solo quelle materiali ma anche quelle immateriali, perché senza informazione adeguata la logistica non serve.

• **Affrontando** il problema del porto di Crotona De Bonis si chiede: "A che cosa serve aumentare i fondali? Così facendo si prende il problema dalla coda, mentre qui c'è il

problema della governance, per cui ogni soggetto si fa il suo convegno ma poi nessuno va oltre, perché non si sa qual è il soggetto attuatore; occorre un ente incaricato della progettazione, cominciamo a fare qualcosa, perché qui non si fa nulla. E in Calabria siamo ancora all'abc della logistica, come dimostra il trasporto di auto prodotte nel sud dalla Fiat che però vengono imbarcate a Savona, percorrendo una distanza pari al doppio di quella con Gioia Tauro. Il Mezzogiorno ha una localizzazione che ne fa la porta d'ingresso dei traffici provenienti dal Far East, ma non si che cosa intercettare, non si conosce nemmeno il tipo di

merce e soprattutto bisogna tener conto che le strategie le fanno gli operatori, soppendo alle carenze che pur esistono". Ancora in riferimento al porto di Crotona, De Bonis suggerisce un aspetto che è quello della "sosta" dei container nel porto di Gioia Tauro per almeno 5/6 giorni, prima di essere avviati alla destinazione finale, qualche operatore potrebbe trovare conveniente anche trasferirli a Crotona e da qui imbarcarli, ma è solo un esempio.

Per **Nicola Adamo**, vice presidente della Regione ed assessore all'economia, il convegno è un'occasione importante perché più soggetti hanno modo di confrontarsi, e nel caso della portualità occorre superare l'idea del singolo porto e parlare di sistema, anche in ragione della situazione della finanza pubblica che non dispone di molte risorse, ma anche per dare un senso alle iniziative volte a creare un sistema infrastrutturale ed a quali funzioni finalizzarle. Per far sistema, secondo Adamo, è necessario partire dalle vocazioni dei territori, ma non si può non assumere Gioia Tauro come capofila, badando a come rendere fruibili gli altri porti, magari attraverso collegamenti terrestri, però sempre nell'ottica di stabilire delle priorità e rifiutare la logica della frammentazione.

(d.n.)

Tema sottovalutato anche dagli operatori

Occasione persa

Manifestate solo idee generiche

Il tema era di quelli più attuali che mai, ed il panel dei relatori era al massimo della rappresentatività e della competenza, eppure alla fine il voto non può essere ben al di



sotto della mediocrità perché un po' tutti sono usciti fuori tema. "Il porto: quale futuro?" era questo il tema del convegno organizzato con grande dispendio di energie dal gruppo giovani imprenditori di Confindustria Crotona, ma dopo poco meno di tre ore all'importante infrastruttura che ha dato vita e fatto grande questa città si è parlato solo di sghimbescio, avendo preferito i relatori parlare delle infrastrutture in genere, sia quelle materiali che immateriali, e tra le prime della statale 106 o E90, della ferrovia e anche dell'aeroporto. E si è parlato tantissimo, invece, del porto di Gioia Tauro.

Eppure la vicenda del porto di Crotona che ormai si avvia alla sua totale paralisi, avrebbe dovuto essere il clou del convegno, anche inquadrando il tema al di fuori di un'ottica municipalistica ed all'interno di un sistema portuale regionale che è ormai non più rinviabile, alla stessa stregua di quello aeroportuale, perché è impensabile che una regione con scarsi due milioni di abitanti possa mantenere in vita tre scali ae-

roportuali distinti e concorrenti tra di loro, oppure cinque porti commerciali senza un minimo di coordinamento.

Per la verità è forse anche comprensibile lo "scivolamento" fuori tema, giacché l'ampia sala del centro Dentalia era pressoché deserta (al massimo una cinquantina di persone, ulteriormente diminuite quando si sono allontanati i candidati, di entrambi gli schieramenti, alle prossime elezioni comunali). E quel che è peggio nello scarno uditorio era ancor più evidente l'assenza, pressoché totale, degli operatori portuali di vario genere, insieme all'utenza portuale, quella in essere e quella potenziale, perché è anche vero ciò che più di qualcuno ha comunque sottolineato: che fare del porto? quali traffici? quale gestione?

Di indicazioni ne sono state sciorinate più di qualcuna, ma senza approfondire la discussione, senza centrare l'argomento. Si è tornato a parlare del porto di Crotona per la movimentazione di rinfuse (merci alla rinfusa), ciò che già avviene per alimentare qualche piccola industria, ed anche di un ruolo nell'agroalimentare, in parallelo con il porto di Corigliano, ignorando che Crotona ed il suo territorio, l'antico Marchesato, non rappresentano più il granaio della Calabria.

Eppure le intenzioni degli organizzatori erano le migliori, ovvero affrontare il problema del dragaggio, che impedisce l'arrivo di navi di grossa stazza e perciò vengono dirottate a Corigliano, rendendo antieconomica la produzione, in questo caso di energia, perché oltre al trasporto via mare c'è un'altra movimentazione su gomma per un centinaio di chilometri e su quella "autostrada" che è la 106, anche se si chiama E90.

Un'occasione ed un'opportunità sprecate che andrebbero recuperate, perché dal futuro del porto, sia commerciale che turistico, dipende il futuro di questa parte della Calabria, verso la quale c'è sempre minore attenzione da parte dei diversi livelli di governo della cosa pubblica.

DOMENICO NAPOLITANO