

AGORA

Il capitano Matarazzo: maggiore è il traffico del porto minori saranno i prezzi applicati

Tariffe legate al numero di navi

Ma in questa maniera le poche che approdano devono sostenere i proibitivi costi fissi dei servizi

Caro Direttore, faccio seguito all'articolo pubblicato martedì 21 ottobre relativo ai servizi del porto di Crotona ed ai loro costi.

Ritengo doveroso fare alcune precisazioni, non fosse altro che per la correttezza dell'informazione alla quale tutti i lettori penso abbiano diritto. La mia posizione è quella di pilota del porto di Crotona e quindi quanto segue è relativo ai costi di questo servizio, anche se penso che nell'analisi completa dei costi di uno scalo sarebbero dovute rientrare sia le Agenzie marittime che gli oneri di imbarco/sbarco delle merci.

Nel suo articolo il porto di Crotona viene confrontato oltre che con le realtà di Corigliano e Vibo, anche con Taranto e Reggio Calabria. Il nostro sistema tariffario è strutturato in modo che maggiore è il numero delle navi, minore è la tariffa applicabile. Reggio Calabria fa parte della Corporazione di Messina/Gioia Tauro, quindi porto con traffici di rilevanza europea, Taranto allo stesso modo ha una realtà industriale con raffinerie, acciaierie ecc. che non è minimamente paragonabile a Crotona, e quindi capisce bene che è come se la piccola bottega sotto casa volesse fare la concorrenza all'ipermercato. Ritorniamo alla nostra realtà, ed allora prendiamo in esame Crotona, Corigliano e Vibo. Il sistema tariffario prevede per Crotona sconti su approdi successivi, non previsti per Corigliano e Vibo Marina, in quanto questi non sono sedi di Corporazione ma di Stazione Pratici Locali. La tabella dà un'idea di quanto detto.

Dalla tabella si evince chiaramente che non è poi così sconveniente venire a Crotona, specialmente se si tratta di traffici di linea che rientrano negli sconti tariffari. Lei ha anche sollevato il problema del pagamento di prestazioni in notturno. Ebbene, nel 2003, ad oggi 26.10.03, su 190 movimenti, solo 18 sono stati effettuati in notturno per un ammontare totale di 2.038 euro, considerando che abbiamo avuto mezzi dell'Agip che hanno operato h/24 senza sosta, per circa 2 mesi, si comprende come rimanga ben poca cosa di traffico merci. Stesso discorso vale per le domeniche e festività nazionali. Mentre per quanto riguarda il fuori orario la informo che da più di un anno per il pilotaggio non è più previsto. Inoltre vorrei farle notare un'altra cosa, e cioè una nave di una certa stazza, tipo la *Keoyang Majesty* che abbiamo avuto a Crotona il mese di giugno, impiega meno tempo e mezzi per

l'ormeggio/disormeggio a Crotona rispetto a Corigliano, semplicemente perché Corigliano Calabro ha una conformazione strutturale che richiede una manovra più lunga e complessa e quindi necessita dell'ausilio di un terzo rimorchiatore sia per l'entrata che per l'uscita, ed in alcuni casi della seconda ora di manovra per pilota e rimorchiatori e questo naturalmente si tramuta in costi, per cui la stessa identica nave che utilizzi i servizi di pilotaggio, ormeggio e rimorchio in realtà ha costi notevolmente maggiori rispetto al nostro scalo.

Quindi come può notare caro Direttore, venire a Crotona non sarà certamente come andare a Rotterdam, ma sicuramente non proibitivo da deviare traffici su altri scali. Ci si chiederà piuttosto perché a Crotona non arrivano più neanche i carichi parziali di cippato di legno destinato alle centrali del comprensorio, facendo viaggiare prodotto su gommato al costo di circa 7 euro alla tonnellata con un aggravio sui costi di circa 140.000 euro per ogni carico di 20.000 tonnellate. O ci si chiederà anche perché le società che hanno commissionato la ristrutturazione e la costruzione di nuovi silos del cemento, che sicuramente si saranno fatti dei preventivi per conoscere i costi di scalo delle loro navi e che quindi hanno proceduto alla ristrutturazione ed alla costruzione, oggi decidono di far viaggiare il cemento su camion. Come mai? Le tariffe non sono aumentate dalla sera alla mattina. Allora cosa è stata: incompetenza nel farsi due conti da lavanderia o ci sono altre motivazioni ed interessi di cui non è dato sapere? Non saranno questi i costi che non ricadono sul vettore e che poi vengono scaricati sul

PRIMOPIANO

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

Crotona, il porto più caro

Tariffe proibitive per i servizi



	Crotona	Corigliano	Vibo
...

DA IL CROTONESE N. 80 DEL 21-23 OTTOBRE

PRIMOPIANO

Sette milioni di vecchie lire per spostare il rimorchiatore di Crotona

Ma se il porto del capoluogo è caro il pontile di Cirò Marina... è salato



DA IL CROTONESE N. 81 DEL 24-27 OTTOBRE

COSÌ A CROTONE, CORIGLIANO E VIBO

	Crotona	Corigliano	Vibo
Fuori Orario 06-08 17-20			
Maggiorazione 40%	Non prevista	si	si
Sconto 35% dopo il 2° scalo	si	Non applicabile	Non applicabile
Sconto 40% dopo il 10° scalo	si	Non applicabile	Non applicabile
Tariffe ulteriormente agevolate per traghetti cargo/passeggeri	si	Non applicabile	Non applicabile

committente e quindi sulla produzione, decretando l'uscita dal mercato?

Ritorniamo perciò al vero problema che affligge questo porto. Il problema lei lo conosce molto bene e si chiama dragaggio. Le navi nel porto di Crotona non vengono semplicemente perché non ci "passano". Quindi che si scuotano gli animi dei soggetti interessati e che mettano mano ai lavori che sapevamo dovessero iniziare a settembre, ma al 26 di ottobre nessuno ne parla più! Mi creda, queste sono le vere vergogne che fanno la differenza tra Crotona ed il resto del mondo

Flavio Matarazzo

E già siamo diventati, come porto, una piccola bottega, nella quale il negoziante che vende poca merce ritiene di dover guadagnare, comunque, quel che guadagna un supermercato. Ma non è proprio questa logica che fa nascere i supermercati e chiudere le piccole botteghe? Non è forse questa la solita storia del cane che si morde la coda? Siccome le navi che arrivano sono poche, quelle poche devono sostenere i costi fissi dei servizi che, nel frattempo sono diventati proibitivi. E già che ci siamo mi si consenta di correggere un errore contenuto nel precedente articolo, quello sul pontile di Cirò Marina: i sette milioni riferiti al rimorchio si intendono solo per l'andata, perché per il ritorno

ne vogliono altrettanti: quindi una nave di 2.500 tonnellate di stazza lorda paga 14 milioni solo per il servizio rimorchio, più tutto il resto. Capisco che forse il costo del pilota non è proprio quello che fa sobbalzare, ma è l'insieme di quel sistema tariffario che il capitano Matarazzo ricorda, invece, che fa pensare che se si continua così ci sarà una sola nave che entrerà ogni mese nel porto di Crotona e toccherà a questa pagare il personale di tre rimorchiatori, il pilota e gli ormeggiatori.

Concordo sul fatto che il dragaggio dell'imboccatura del bacino nord è l'elemento che penalizza maggiormente lo scalo marittimo crotonese, ma nel frattempo se tutti si dessero una regolata, una volta tolto il tappo, qualche altra nave in più potrebbe arrivare e rivitalizzare questo porto che continua ad avere l'aspetto spettrale di deposito delle carrette, che ormai non si demoliscono più con frequenza, forse perché ci si adagia sul fatto che in Calabria non arrivano più natanati di disperati, ma disperati finiamo con il diventarlo noi stessi, perché non si ha il coraggio di tagliare certi privilegi.

(d.n.)