

Quando un sogno diventa un incubo



La lenta agonia di una promessa mancata

Il paradosso del Porto, una crisi provocata da un mercato in crescita e opportunità non colte

Una responsabilità tutta politica, per l'incapacità di scelte coraggiose, si è consentito di far nascere e crescere concorrenti nel Mediterraneo, che oggi rappresentano una minaccia pur senza avere gli stessi requisiti naturali

di **Oreste Parise**

C'è ancora chi ricorda i tempi eroici del pacchetto Colombo: duemila miliardi delle vecchie lire destinati allo sviluppo della Calabria. Per apprezzare quello sforzo è necessario trasformare quell'importo considerando l'andamento inflattivo e trasformandolo in euro. Oggi sarebbe un piano di investimenti di circa 20 miliardi di euro, una mezza finanziaria tutta dedicata alla Calabria. Quel piano prevedeva 1300 miliardi di lire per la creazione del V Centro siderurgico di Gioia Tauro, che avrebbe dovuto costituire un volano per lo sviluppo industriale della regione, e altri 360 per altri interventi nel settore chimico e meccanico e la creazione di quindicimila posti di lavoro.

È facile oggi criticare quel piano, che è totalmente fallito. Era stato concepito sull'onda emotiva della rivolta di Reggio Calabria che rischiava di estendersi all'intera regione con conseguente metastasi che avrebbe potuto investire l'intero Mezzogiorno. Erano investimenti finanziati in deficit spending, addossandone l'onere sulle generazioni future. Ancora oggi ne paghiamo le conseguenze con l'enorme onere del servizio del debito che impedisce qualsiasi formulazione di una politica di sviluppo. Si trattava, inoltre, di ipotesi di investimento che si fondavano su una errata analisi microeconomica dei settori: siderurgia, chimica e meccanica stavano in quel momento attraversando una fase di rapida ricollocazione della produzione su scala mondiale. L'Europa perdeva il suo primato che aveva resistito per secoli in favore dei paesi emergenti dell'Asia. Un faraonico investimento in tre settori in crisi.

Tuttavia quel piano era stato concepito da una classe politica che aveva il coraggio delle scelte, che non si tirava indietro quando era necessario assumersi delle responsabilità. L'iniziativa del governo si è risolta in un disastro per l'errore di programmazione, non certo per l'entità dell'investimento e per il metodo di copertura finanziaria. Il bilancio dello Stato avrebbe dovuto ritrovare il suo equilibrio con l'incremento delle entrate che sarebbe derivato dal valore aggiunto che quell'investimento avrebbe generato. La crescita autofinanzia gli investimenti, questo era il presupposto di quella manovra. Rimpiangere la vecchia repubblica? Sì. Si trattava di uomini con tanti difetti e ai quali vanno imputati molti errori. Ma avevano il senso dello Stato e il coraggio delle scelte.

Il porto di Gioia Tauro è il frutto miracoloso

di quelle scelte sbagliate: un investimento improduttivo finché non è arrivata Lady Contship ed ha inventato il transhipment, per caso o per scommessa. Cecilia Battistelli merita una menzione e un rinascimento per l'invenzione di Gioia Tauro, anche se oggi è disposta ad abbandonare la sua creatura al suo destino. È stata una intuizione molto felice che ha provocato una rivoluzione in quel porto abbandonato. In pochi anni è diventato il principale porto del Mediterraneo, con grande sorpresa di tutti. La cosa sorprendente è che oggi il porto di Gioia Tauro è in crisi, mentre il mercato del transhipment gode di buona salute. Ottima direi, secondo un noto slogan di Carosello. Il Mediterraneo sta riguadagnando posizioni nel traffico marittimo internazionale, e il volume della merce che transita è in costante aumento. La crisi dei paesi della sua sponda sud dovrebbe aiutare Gioia Tauro ad intercettare una fetta più elevata ed acquisire un sicuro vantaggio competitivo. Anche con un po' di fortuna, avrebbe dovuto riacciuffare il primato che aveva perso.

La colpa non è di chi oggi prende atto del

sostanziale fallimento politico di quell'investimento, poiché la scelta coraggiosa di Lady Contship ha trovato un muro di silenzio e di diffidenza, un coro di approfittatori. Ma non interesse e risorse per accompagnare la crescita del porto con le infrastrutture necessarie. Anno dopo anno il vantaggio competitivo di Gioia Tauro nei confronti dei suoi competitor vecchi e nuovi è andato scemando perché essi (Algeras, Port Said, ma anche Cagliari, Taranto e Genova...) hanno risposto con strategie aggressive e importanti investimenti infrastrutturali.

La Cassa integrazione concessa a quasi metà dei dipendenti è una secchiata di acqua gelida. Serve per prendere atto di una realtà molto dura. Il Porto di Gioia Tauro è in crisi e le prospettive sono grigie. O nere? Chissà. Il pessimismo non è legato alla crisi di un settore, poiché siamo di fronte a un mercato in crescita, ma all'incapacità di assumere le decisioni necessarie per il rilancio, imbrigliate in un groviglio di veti incrociati, di schizinosità da primadonna.

Perché una speranza diventa un incubo?

Quarant'anni fa si è trattato di un macroscopico errore di valutazione commerciale. Oggi è il frutto di un deficit politico, dell'inconsistenza di una classe politica incapace di assumere decisioni e responsabilità. Quanti presidenti si sono succeduti in questi anni? Giuseppe Nisticò, Battista Caligiuri, Luigi Meduri, Giuseppe Chiaravallotti, Agazio Loiero, Giuseppe Scopelliti. Parole, parole, parole. Fatti zero. Hanno blaterato e continuano a blaterare invano senza assumere alcuna decisione di rilievo. Il porto, figlio di morti padri, muore per l'assenza di una strategia pianificatoria, per la mancanza di infrastrutture, per la mancanza di coraggio nelle scelte strategiche come il rigassificatore o la zona franca. Nel frattempo si è consentito la crescita di una concorrenza agguerrita, che ha investito milioni di euro in infrastrutture, l'unica vera arma vincente sul piano dei costi e dell'efficienza. La produttività operaia non ha che un impatto marginale, poiché rappresentano una quota quasi irrilevante nella struttura dei costi. Le attività portuali sono investimenti ad alta intensità di capitale: l'incidenza del costo del lavoro è sempre più marginale. Siamo molto lontani dalla realtà di "Fronte del porto".

Le inefficienze stanno altrove. Un esempio eclatante lo racconta Paolo Tramonti. Le auto che arrivano dal Giappone vengono spedite in treno a Verona per le pratiche di immatricolazione per ritornare dopo qualche giorno nei saloni dei concessionari calabresi. Quale sarà stata l'incidenza del costo operaio in tutto questo meccanismo? Gioia Tauro muore perché non abbiamo una classe politica che abbia il coraggio di assumere delle responsabilità. Perché la nostra classe politica non ha la rappresentatività di imporre la questione del porto nell'agenda politica nazionale e sui tavoli comunitari.

Abbiamo chiesto a Saverio Zavattieri, una mente lucida, ma che ha il coraggio delle proprie azioni e di esprimere opinioni spesso provocatorie e controcorrente.

