

Forum tra gru e container



Un'oasi nel deserto

Il porto di Gioia Tauro muore per assenza di una politica delle infrastrutture

*«Bisogna necessariamente partire da poche idee chiare e concentrare gli sforzi su quelle, evitando la dispersione di risorse»
afferma Castagna
«Il porto sta rischiando di pagare lo scotto di una politica chiaramente mirata ad un rilancio della portualità del Centronord»
sostiene Tramonti*

di Oreste Parisè

È bell'è pronto dal 21 dicembre scorso il testo unificato sulla riforma della legislazione portuale. Il testo può essere scaricato dal Servizio studi del Senato che ha curato la redazione di un voluminoso dossier di quasi 300 pagine. Non un solo rigo della manovra finanziaria che si è deciso di approvare nello spazio di una settimana si occupa del problema.

Nel comma 1004 del disegno di legge "giacente", nell'obitorio del Parlamento è il caso di dire, stabilisce che il cinquanta per cento delle risorse è finalizzato allo sviluppo del porto di Gioia Tauro in quanto piattaforma logistica del Mediterraneo in aggiunta ai porti già individuati, tra i quali quello di Augusta e il porto canale di Cagliari; e ad incentivare la localizzazione di attività produttive nella area portuale di Gioia Tauro, anche in regi-

Il lavoratori sono disponibili a discutere le condizioni di rilancio

Forum con Paolo Tramonti, segretario regionale della Cisl e Roberto Castagna, segretario regionale Uil

1 Il Mediterraneo arabo attraversa una fase di grande instabilità e il porto di Gioia Tauro entra in crisi. Come è possibile che non riusciamo ad essere competitivi neanche a fronte di una evidente crisi dei nostri maggiori concorrenti, come Port Said, ad esempio?

Paolo Tramonti - Il porto di Gioia Tauro sta rischiando di pagare lo scotto di una politica chiaramente mirata ad un rilancio della portualità del centro nord rinunciando, di fatto, allo sviluppo del transhipment e quindi all'opportunità di realizzare un sistema portuale nazionale autosufficiente e strategico nel contesto europeo ed internazionale.

Una scelta che riteniamo sbagliata, che vogliamo correggere, perché, oltre a penalizzare i porti del Mezzogiorno tende a rafforzare, inopinatamente, il gap infrastrutturale ed economico tra il Nord ed il Sud del Paese, consegnando al Nord-Africa,

me di zona franca in conformità con la legislazione comunitaria vigente in materia. Si parla di 100 milioni di euro stanziati nel 2008! Che Gioia sta ancora aspettando, come la fantomatica zona franca.

Certo non si può pretendere che un singolo provvedimento risolva tutti i problemi di un Paese disastrato. Però ci si poteva attendere l'arrivo dei pompieri nel momento infuocato di un incendio. E Gioia Tauro brucia. L'unico intervento è stato quello di mandare qualche bottiglia d'acqua agli operai per difendersi dalla calura.

La Cassa integrazione, infatti, rinvia di qualche settimana il redde rationem ma non affronta i veri nodi del porto. Se di una manovra economica si tratta, non si dovrebbe dimenticare un problema come quello di Gioia Tauro, che rappresenta una delle poche note positive in una regione come la Calabria che rischia il default economico-sociale. Il porto contribuisce da solo al 50% del Pil privato, e questo solo perché è stato abbandonato a sé stesso. Se... La storia non si costruisce con le ipotesi, ma qualche rimpianto per quello che avrebbe potuto essere e non è diventato è legittimo.

Questa settimana nel dibattito intervengono due sindacalisti, Roberto Castagna e Paolo Tramonti, entrambi responsabili regionali di due delle principali organizzazioni sindacali, la Uil e la Cisl rispettivamente. Il loro è un pensiero lucido, ma la loro azione può essere di stimolo e di pungolo, ma non è certo risolutiva per due ragioni. Intanto, ed occorre ribadirlo, il costo del lavoro è importante ma non è certo la componente più importante della struttura dei costi portuali. Molto più importante è la qualità della prestazione, e il sistema dei vincoli che impedisce la flessibilità.

Nonostante tutto Gioia Tauro non ha niente da invidiare in tema di produttività del lavoro e di dedizione degli operai. Se vogliamo ragionare per assurdo, la stessa 'ndrangheta svolge un ruolo... "positivo", poiché ha interesse a mantenere in vita una gallina dalle uova d'oro. Il sacrificio degli operai è un prezzo molto a buon mercato per ottenere un risultato così importante.

Il sindacato può proporre, ma non può disporre. Il vero nodo del porto è l'assenza di una classe politica e il coraggio delle scelte.

Giustamente la manovra doveva essere blindata per evitare l'assalto alla diligenza e gli appetiti localistici. Ma si può considerare Gioia Tauro un affaire locale? Il suo destino coincide in larga parte con il destino di una intera regione. E se la Calabria brucia, non basteranno le pernacchie e il dito medio alzato, e neanche l'esercito a spegnere l'incendio.

L'opportunità di diventare, in soli 4 anni, capitale del transhipment nel Mediterraneo, nonostante esiste il porto di Gioia Tauro così come quello di Taranto e di Cagliari.

È in questo contesto che va inserito l'aspetto più preoccupante dell'attuale crisi del porto di Gioia Tauro. Una crisi che si accompagna anche a scelte imprenditoriali sbagliate da parte della Mct, soggetto monopolista del terminal gioiese, stabilmente insediato nei porti di Malta e di Tangeri Med con il socio Maersk, oltre che a porto Said, all'imbocco del Canale di Suez, e quindi con interessi diretti nei porti concorrenti al nostro.

Questo è il contesto in cui è maturato l'abbandono del porto di Gioia Tauro da parte della Maersk che ha riorganizzato le sue linee facendo rotta su porto Said e Tangeri Med e da qui, con le navi feeder, fare rotta nei porti liguri e nei porti del nord-est.

Forum tra gru e container

Roberto Castagna - Gioia Tauro rappresenta una grande opportunità per lo sviluppo della Calabria, che costituisce il baricentro geografico del Mediterraneo e deve essere il ponte naturale verso le economie dei paesi nordafricani. Ci troviamo di fronte ad una rivoluzione epocale, alla presa d'atto che quei rappresentano delle realtà politiche in forte evoluzione. Non vi è solo l'integralismo, ma una componente giovanile molto aperta all'occidente, pronta a confrontarsi con i loro coetanei di tutta Europa.

Finora il rapporto con questi paesi si è limitato a garantire la fornitura energetica, poiché essi sono certamente strategici nei mercati di gas e petrolio. Noi dobbiamo essere pronti a favorire la crescita di quei paesi e seguirne l'evoluzione democratica. Gioia Tauro non può essere solo un porto, ma una piattaforma di sviluppo, una occasione per una programmazione industriale dell'intera regione proiettata nel Mediterraneo. Lo sviluppo di quei paesi ci offre una opportunità impensabile solo qualche mese fa. Il porto di Gioia ha delle peculiarità che lo rendono competitivo rispetto ai suoi concorrenti, ma bisogna immediatamente superare i gap infrastrutturali che ne impediscono il decollo. Finora abbiamo perso una occasione, ci siamo attardati a considerare gli aspetti minuti dell'intera questione. È arrivato il momento di dedicare il massimo sforzo alle grandi infrastrutture che possono far decollare il porto, ma soprattutto creare un tessuto industriale propulsivo dell'intero territorio.

2 Il governatore chiama l'Mct a una difesa patriottica, ma cosa impedisce di rispondere con la competitività alla sfida degli altri porti del Mediterraneo?

Tramonti - Noi riteniamo che il porto di Gioia Tauro vada riconsiderato come nodo del transhipment per la portualità italiana. Esso può e deve essere aiutato a valorizzare le sue potenzialità, sfruttando la sua posizione sul continente, quale punto di forza a tutt'oggi inesperto, per la mancata realizzazione dei relativi collegamenti ferroviari e autostradali.

Castagna - In questi anni siamo rimasti prigionieri di un modello di interventi a pioggia, che ha provocato una dispersione delle risorse. Oggi abbiamo assoluto bisogno di concentrare gli sforzi su poche idee e perseguirle con tenacia. La nostra indecisione ha favorito la politica attendistica del governo sempre pronto a promettere e mettere a disposizione ingenti risorse future. Il nuovo meridionalismo deve poggiare sulla politica del fare, sull'individuazione di poche opere importanti che possano dare una svolta decisiva e una politica di incentivazione che non si basi su strumenti finanziari, che sono risultati scarsamente efficaci, ma sull'eliminazione degli ostacoli che impediscono il decollo degli investimenti. Il compito fondamentale del governo regionale è quello di imporre una strategia, di rimuovere gli ostacoli che impediscono la realizzazione delle infrastrutture necessarie e rappresentare il porto come una delle priorità assolute nella politica di sviluppo della regione.

3 Quali sono le infrastrutture necessarie per il rilancio del porto? Cosa è previsto nell'Apq? È uno strumento realmente efficace, o un semplice palliativo per rispondere con una elemosina a una crisi strutturale?

Castagna - Bisogna necessariamente partire da poche idee chiare e concentrare gli sforzi su quelle, evitando la dispersione di risorse. Le idee chiave sono note a tutti, ma poi vengono dimenticate nei momenti di decisione: il rigassificatore, il collegamento rapido e il rilancio dell'aeroporto di Lametia Terme, un miglioramento della rete di trasporti basata su poche e prioritarie opere: il completamento della Salerno-Reggio, l'autostra-



Paolo Tramonti
(a sinistra)
segretario regionale della Cisl
e **Roberto Castagna**
segretario regionale Uil

La proposta Cisl

Nove punti per il rilancio

1. Attivare soluzioni immediate per recuperare, su Gioia Tauro, congrui volumi di traffico utili a mitigare le attuali distorsioni dei flussi navali di transhipment nel Mediterraneo;
2. Programmazione, da parte del Governo nazionale, di un mirato piano di incentivi e di defiscalizzazioni, utili per sostenere la competitività delle attività di Transhipment nei porti italiani;
3. Realizzazione del "Polo logistico integrato" così come previsto e finanziato con l'Apq;
4. Rivendicare l'inserimento nel nuovo Pnl (Piano nazionale della logistica) di una "5^a piattaforma logistica" da realizzare in un'area comprendente - «il porto di Gioia Tauro, la stazione ferroviaria e l'aeroporto di Lamezia Terme, i Porti di Vibo, Crotona e Corigliano»;
5. Potenziamento del porto e riqualificazione delle aree retro portuali per favorire l'atteso l'insediamento industriale e commerciale, per il quale, riteniamo prioritario la realizzazione di tutte le reti di servizi di primaria necessità (Telefonici - Adsl - Elettrici, idrici, fognari, stradali ecc);
6. Attivare, in tempi utili, l'azione di marketing territoriale già annunciata dalla Regione, utilizzando le risorse disponibili dall'Apq, per un'efficace quanto tempestiva promozione del porto e delle aree retro portuali, con l'obiettivo di agevolare l'insediamento di nuove imprese con nuove attività produttive, nuovi traffici, più operatori della logistica e nuova occupazione;
7. Rilanciare il trasporto delle merci, saturando le attuali potenzialità ferroviarie (50 treni settimanali) e del cabotaggio stradale;
8. Sviluppo di una piattaforma telematica portuale per il trasporto delle merci e della logistica che, così come prevista anche dal nuovo Pnl, in corso di approvazione, deve essere interfacciata con la piattaforma telematica nazionale (Sistri, UirNet, ecc);
9. Realizzare lo sportello unico per la logistica quale strumento utile a favorire la competitività del porto.

da ionica, la metropolitana circumsilana; lo sviluppo del settore agroalimentare con la creazione di un grande centro di ricerca, che possa studiare soluzioni per ottimizzare la piattaforma del freddo. Gioia può e deve diventare il più grande mercato orto-frutticolo d'Europa.

Tramonti - Il superamento dell'attuale fragilità produttiva della Calabria dipende anche e soprattutto

dal futuro del porto di Gioia Tauro. Per fare ciò, è anche necessario che, per il nostro hub portuale, si programmino azioni per potenziare il transhipment e creare, in tempi brevi, quel "Polo logistico intermodale" la cui realizzazione è già compresa nei tre piani di azioni costituenti l'Apq (Accordo di programma quadro tra governo nazionale e regionale Calabria) sottoscritto il 28 settembre 2010 e che porta in dotazione risorse per circa 460 milioni di euro. In questo contesto, così come previsto, va data priorità al gateway ferroviario e ai relativi collegamenti con la rete ferroviaria nazionale.

Affinché ciò si possa realizzare, oltre a sollecitare la più celere attuazione degli interventi di cui all'Apq sopra richiamato, è necessario che, contestualmente, l'intera Area di riferimento sia strutturalmente inserita nel nuovo "Piano nazionale della logistica". È altresì auspicabile che, prima dell'approvazione del nuovo Pnl, si possa riuscire a riconsiderare l'opportunità di far inserire e programmare una "5^a piattaforma logistica" da realizzare in un'area comprendente - «il porto di Gioia Tauro, la stazione ferroviaria e l'aeroporto di Lamezia Terme, i porti di Vibo, Crotona e Corigliano» - opportunamente interconnessa con i nodi ferroviari, stradali ed aeroportuali esistenti e ad essa funzionali, per l'avvio di un sistema produttivo da far sviluppare nell'ottica della piena integrazione nel "sistema Paese".

4 Perché non si riesce a porre sul tappeto i grandi problemi legati al porto, come il rigassificatore, la piattaforma del freddo, il centro agro-alimentare, la zona franca, l'interporto, le aziende di prima manipolazione dei container, le agenzie specializzate?.

Tramonti - Per quanto riguarda il rigassificatore come Cisl ribadiamo l'importanza della sua realizzazione. Dalla presentazione del progetto sono volati via già quattro anni per cui la tempistica rispetto alla previsione della messa a regime entro il 2013 si è dilatata notevolmente. Stiamo parlando di un impianto energetico con un investimento previsto di 1 mld di euro: un terminal di rigas-

sificazione di gas naturale e liquefatto con una capacità di 12-16 mld di metri cubi annui. Un progetto (completo di piastra del freddo) quello del polo del gas di Gioia Tauro che a regime assicurerebbe una copertura pari all'11% del fabbisogno nazionale. L'iter ha subito un rallentamento in quanto, nel luglio 2010, l'assemblea generale del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, ha stabilito che il progetto a suo tempo presentato è incompleto e pertanto è necessario dare luogo ad ulteriori accurati studi e approfondimenti prima di esprimere un parere sulla fattibilità dell'opera. Giudichiamo positivamente l'istanza presentata pochi giorni fa dal Governo regionale di chiedere il riconoscimento dello stato di crisi per l'area di Gioia Tauro (oltre a quella di Crotona) anche ai fini della possibile introduzione di un regime di fiscalità agevolata, quale leva in grado di attrarre investimenti nel territorio interessato.

Riteniamo sia nell'interesse della Regione e del Paese, recuperare, adeguare e sostenere l'originario progetto mirato a fare di Gioia Tauro una vera e propria città portuale. Ridare slancio ad un programma industriale che aiuti la Calabria ed il Mezzogiorno ad uscire dall'isolamento ed entrare, a pieno titolo, nel sistema Paese. In questa direzione, il potenziamento e la valorizzazione del porto come delle aree del retro porto, è un obiettivo importante e prioritario.

Castagna - Su Gioia Tauro e sull'intera regione pesa un giudizio negativo per l'inadempimento della "ndrangheta, che è diventata la più pericolosa organizzazione criminale del Paese. Non possiamo nascondere la verità che questo rappresenta un ostacolo fondamentale per la definizione di una coerente politica di sviluppo da parte del governo. Ogni qual volta si parla di Calabria c'è sempre chi storce il muso, poiché le risorse possono risolversi in un rafforzamento della "ndrangheta. In questo senso, tutti dobbiamo fare qualsiasi sforzo per promuovere una immagine diversa della nostra regione, ma soprattutto per allentare la morsa criminale. Il primo ruolo spetta però allo Stato che deve riappropriarsi del territorio, deve garantire sicurezza ed amministrazione efficiente della giustizia: non si può richiamare sempre il perico-

lo dell'inquinamento mafioso per procrastinare gli investimenti. Lo Stato quando vuole c'è, dimostra la sua capacità d'indagine ed intervento, riesce a far luce sugli episodi inquietanti. Senza sicurezza non vi può essere sviluppo, e senza sviluppo si genera una condizione di degrado civile e morale che crea criminalità.

5 È vera l'accusa rivolta agli operai di essere scarsamente produttivi, di non osservare le regole, di scarsa professionalità. Quanta parte del problema risiede nel mercato del lavoro e cosa bisognerebbe fare per eliminare queste inefficienze?

Tramonti - I dati in nostro possesso per quanto riguarda la produttività e la professionalità del personale non coincidono con le dichiarazioni dall'azienda, così come peraltro è dimostrato dalla movimentazione di teu che negli anni passati ha portato Gioia Tauro ad essere il primo porto italiano per attività di transhipment. Nell'anno 2010 dalle banchine calabresi sono transitati in ingresso, uscita e shifting/restow 2.851.261 teu. In ogni caso non ci siamo mai sottratti a confrontarci su temi delicati come quelli relativi all'organizzazione del lavoro, se questo può essere funzionale ad un miglioramento delle performance lavorative.

Castagna - Gli operai del porto vanno difesi, poiché in grande maggioranza svolgono il loro lavoro con grande serietà e competenza, ma soprattutto con un grande senso di responsabilità e di dedizione. Sono perfettamente consapevoli che al di fuori del porto non hanno altre chance e difendono con i denti questa opportunità. E poi bisogna sfatare un mito. Non è certo il lavoro la componente principale della competitività. In una situazione di grande mobilità, con migliaia di immigrati che bussano alla nostra porta non sarebbe certo difficile trovare soluzioni economicamente più convenienti. Ma questo significa voler trovare delle scuse. Il vero problema del porto è la politica delle infrastrutture. Possiamo ridurre a zero il costo del lavoro ed incrementare la produttività del 100%, ma questo non sarebbe sufficiente a rilanciare il porto.

Forum tra gru e container

6 Sembra che l'unica attività lucrativa del porto è di essere lo snodo del mercato della droga. In che misura la criminalità incide sulla operatività del porto?

Tramonti - Il porto di Gioia Tauro, così come ampiamente dimostrato, genera il 50% del Pil privato della Calabria. Questo è un dato inconfutabile rispetto al quale ci sembra ingeneroso, a fronte di eventuali fenomeni di illegalità, attribuire giudizi in grado di penalizzare ulteriormente l'immagine non solo di Gioia Tauro ma dell'intera Calabria.

Castagna - Dobbiamo sfatare un mito. Nel porto di Gioia transitano anche partite di merce illegale, come la droga. Ma questo succede in tutti i grandi scali marittimi del mondo. Noi non possiamo accettare l'equazione che il porto coincida con la criminalità. Dobbiamo accelerare sui grandi investimenti. Ogni sforzo deve essere fatto per realizzare in tempi brevissimi l'impianto di rigassificazione e la piattaforma del freddo ad essa collegata per avere a disposizione la più grande struttura di immagazzinamento di prodotti agricolo-alimentari di tutta l'Europa.

Lamezia Terme deve diventare un grande aeroporto internazionale, con una elevata specializzazione nel settore del trasporto merci per assicurare ai prodotti agro-alimentari di poter raggiungere qualsiasi destinazione in tempi molto rapidi. Sono queste le risposte giuste.

7 La cassa integrazione è un intervento di eutanasia o l'inizio del rilancio? Quali sono gli interventi realmente necessari?

Tramonti - Sarebbe un errore considerare la cassa integrazione come un'area di parcheggio fine a se stessa. La cassa integrazione è secondo noi uno strumento idoneo ad affrontare le criticità immediate nella prospettiva di un graduale recupero della forza lavoro in essere ed è pertanto funzionale, anche attraverso l'avvio di specifiche attività formative, alla ricollocazione nel ciclo produttivo dei lavoratori.

Castagna - La Cassa integrazione deve essere un accidente momentaneo. Su Gioia Tauro dobbiamo puntare tutta la nostra attenzione. Gioia ha bisogno di una elevata mobilità, di un aeroporto transcontinentale che sia raccordato con mezzi rapidi ed efficienti. Per questo occorre mettere in funzione una linea ferroviaria metropolitana che colleghi le due strutture, servendosi di gran parte di linee già esistenti.

Il porto deve avere una centralità nel progetto di sviluppo, con tutte le opere ad esse collegate. In primo luogo il raccordo con la rete stradale, autostradale e ferroviaria, che presenta ancora carenze, in particolare per il trasporto dei container via ferrovia per raggiungere i ricchi mercati del centro nord. E poi la creazione di un interposto per l'interscambio intermodale.

Si deve dare subito corso alla zona franca, dove favorire l'insediamento di industrie di conservazione e di prima trasformazione e di imballaggio dei prodotti che vengono quotidianamente scaricati nel porto.

Castagna - L'apertura del tavolo nazionale sulle questioni che attengono il porto di Gioia Tauro, può essere una grande occasione non solo per dare una soluzione positiva al problema del transhipment e del futuro logistico e intermodale del porto quanto una risposta globale ai problemi dello sviluppo complessivo della Calabria.

Gioia Tauro è e rimane l'unica risposta alla domanda che viene dalla Calabria. La Uil ritiene che sia possibile dare una risposta positiva alla forte emigrazione giovanile, all'alto tasso di disoccupazione, all'inaccettabile livello raggiunto dal lavoro nero e ad altissimo tasso di occupazione. È impensabile ragionare su presunti esuberanti nel porto, perché diversamente dovremmo convenire che in Calabria non sarà mai possibile creare le condizioni per un vero sviluppo.