



In Calabria

Gioia Tauro soffre i bassi costi africani

La crisi è nelle cifre: 700 lavoratori in cassa integrazione, sui 3 mila che operano (indotto compreso), istituzioni locali impegnate a stilare un piano di salvataggio, in attesa dell'apertura di un tavolo di confronto con il governo su cui verranno poste richieste precise, senza la cui soddisfazione il porto di Gioia Tauro è destinato a un declino inarrestabile. E pensare che solo tre anni fa poteva vantare una movimentazione di oltre 3 milioni di Teus, un balzo in avanti straordinario se si ricorda che tutto è iniziato solo nel 1995, quando i container in arrivo e in partenza erano solo 17 mila. La crisi, dunque, è grave, tanto più che parliamo dello scalo per transhipment più importante del Mediterraneo, dove arrivano le grandi navi orientali per scari-

care i contenitori di merci da imbarcare su scafi più piccoli con destinazione Nord Europa. Ma perché si è giunti a tutto ciò? Il presidente dell'Autorità portuale, Giovanni Grimaldi, insiste su un concetto: «Non è questione di infrastrutture, anzi: siamo il porto più infrastrutturato del Mediterraneo. Il problema è dato dai costi, dalla concorrenza che ci fanno gli scali nordafricani. Un solo dato, in proposito: nel Nord Africa ogni ora di lavoro è retribuita con 5 euro, qui con 20-25 euro». Anche per questo dal governo si vuole ottenere che la riduzione delle tasse di ancoraggio, adottata nel 2010 e nel 2011, prosegua fino al 2015; ed è importante anche la fiscalizzazione del 45% degli oneri sociali, così come l'autonomia finanziaria dell'Autorità portuale. Ma è

davvero sufficiente questa spiegazione? Certo colpisce sia che nel Piano triennale 2012-2014 si parli di programmazione di interventi per la banda larga, sia che la vicepresidente della Regione, Antonella Stasi, solo qualche tempo fa denunciava che le opere di competenza di Rfi «non sono partite e non si conosce neanche lo stato dei progetti e soprattutto non si riescono ad ottenere risposte chiare». Tutto ciò arriverà sul tavolo interistituzionale richiesto dal governatore Giuseppe Scopelliti con una lettera al neo ministro Corrado Passera: sono temi cruciali per qualsiasi struttura industriale e commerciale, soprattutto per un porto che vuole restare leader, ma che non sono stati affrontati, né tanto meno risolti, nel corso di questi 17 anni. «È un problema

di risorse», chiosa Grimaldi, «oltre che di scelte strategiche». Se al presidente dell'Autorità portuale si chiede: posto che i vostri principali competitor solo Tangeri e Porto Said, e posto che dovette guardarvi anche da Algeiras, come ve la battete con Rotterdam e gli altri porti del Nord Europa, lui risponde: «Loro sono giganti e noi nani che devono fare i conti anche con il sistema dei cargo alle spalle. Se Mauro Moretti, ad di Fs, velocizzasse la linea Adriatica, le nostre merci arriverebbero più velocemente nel fondamentale mercato tedesco. Questa è una delle tante decisioni da prendere». Intanto le previsioni parlano della riduzione di 5 mila Teus movimentati a settimana: la situazione è grave.

RO. LA.

© RIPRODUZIONE RISERVATA