

Purché il Piano non vada piano: il Piano Operativo Triennale dell’Autorità Portuale di Gioia Tauro e della Calabria al tempo del Coronavirus

Domenico Passarelli*

Caterina Sergi**

Le dichiarazioni sul Covid-19 del Premio Nobel Luc Montagnier, che oltre ad aver spiegato l’origine in laboratorio del virus ci informa anche della sua imminente scomparsa, fanno ben sperare ad una ripresa della routine quotidiana della vita. Certamente nulla sarà come prima della pandemia e sarà necessario un lungo periodo di convalescenza in tutti i settori economico, infrastrutturale, imprenditoriale, programmatico e finanziario.

Tra le infrastrutture quelle portuali, che già rivestono un ruolo di primo piano nel commercio internazionale e nell’economia a livello globale, possono offrire un ulteriore e determinante contributo alla ripresa e crescita del Paese. La Calabria, tra le regioni meno colpite dal virus, circondata da splendide acque del mar Ionio e del mar Tirreno, già sette secoli prima di Cristo ha legato la sua storia magno-greco ai porti, in particolare ai cantieri navali sparsi lungo le sue coste come quelli di *Rhegium*, *Locri*, *Metauros*, *Kroton*, *Ipponio*, giusto per citarne alcuni, dove si approntavano anche le navi che serviranno alle Guerre Puniche ai romani, e molti di questi porti sono rimasti attivi per tantissimi secoli.

Oggi vicino al *Metauros* è stato realizzato il Porto *Core* di Gioia Tauro, il porto commerciale più importante del bacino del Mediterraneo e il terzo in Europa.

L’attività operativa del porto CORE di Gioia Tauro, anche se i suoi lavori sono iniziati nel 1975, ha avuto inizio nel settembre 1995 e si è sviluppata a ritmo elevato fino a far assumere allo scalo in pochi anni il ruolo leader nel settore del transhipment nell’area del Mediterraneo, grazie anche alla sua centralità geografica in questo bacino e lungo la direttrice del traffico marittimo Suez – Gibilterra. La disponibilità di grandi spazi a ridosso delle banchine portuali, l’ampiezza degli accosti e la profondità dei fondali, riferiti alle dimensioni degli altri porti nazionali e del bacino del Mediterraneo hanno aperto la strada al nuovo assetto funzionale del porto.

Il territorio portuale è costituito dalle aree demaniali marittime, dai bacini portuali e dagli spazi acquei antistanti la circoscrizione territoriale dell’Autorità Portuale per come individuata nel D.M. 04 agosto 1998, e da altre aree acquisite successivamente al demanio marittimo nel 2002. Per far comprendere la grandezza del Porto basti pensare che la circoscrizione portuale ha una superficie complessiva di mq 4.400.000 (ha 440), esclusi gli spazi acquei che presentano una configurazione a canale con una superficie dello specchio acqueo interno di 180 ettari ubicata parallelamente alla costa. L’imboccatura ha una larghezza di circa 300 m. ed è ad essa contiguo un bacino di evoluzione del diametro di 750 m. Il Porto è servito da un sistema stradale composto dalla Statale 18 e dall’Autostrada del Mediterraneo collegata al porto con la tangenziale Est ed è presente la stazione ferroviaria di San Ferdinando collegata alla rete ferroviaria nazionale tramite la stazione di Rosarno.

L’*Autorità Portuale di Gioia Tauro*, presieduta dal commissario ammiraglio Andrea Agostinelli, è diventata a seguito del D.lgs. 169/2016, che ha introdotto importanti modifiche alla legge 84/94 “Riordino della legislazione in materia portuale”, da porto principale che gestisce anche i porti di Crotone, Corigliano Calabro, Villa San Giovanni e Palmi ad *Autorità di Sistema dei Mari Tirreno Meridionale e Jonio*.

Nonostante il mancato perfezionamento del percorso di trasformazione in ADSP, dovuto alla mancata nomina del Presidente del Sistema Portuale che ha limitato l’applicazione di quanto previsto dal D.lgs. 169/2016, l’Autorità Portuale di Gioia Tauro ha redatto il documento programmatico ponendo

quali parametri di riferimento quelli indicati nel “Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica” (PSNSPL), approvato dal Consiglio dei Ministri il 7 agosto 2015 e nel “Piano Regionale Trasporti” approvato con Delibera del Consiglio Regionale n. 157/2016 della Regione Calabria.

Consapevole del ruolo che il porto Core di Gioia Tauro può svolgere nella logistica e nel trasporto delle merci, l’Ente sta portando avanti a far data dal 2015 progetti negli ambiti prioritari integrati che riguardano, come declinato nel DEF 2018: il trasporto marittimo-portuale – logistica a scala globale; il trasporto ferroviario – interfaccia principale per lo sviluppo di nuove opportunità logistiche in un sistema a rete con i principali interporti italiani; l’integrazione modale Gomma-Ferro-Nave; la security portuale e servizi di interesse generali PCS. Ciascun ambito prioritario è stato declinato nel POT come: Port Required (capacità di banchina); Port Related (capacità di piazzali); Intermodalità e logistica; Security.

Con il completamento degli interventi previsti nella programmazione degli anni precedenti è stata rafforzata l’infrastruttura portuale tanto che è in grado di accogliere in contemporanea 4 grandi navi portacontainer o navi madri.

Attraverso la realizzazione del terminal intermodale è collegato il piazzale retrostante della banchina di ponente con i principali interporti nazionali e transeuropei attraverso i corridoi delle reti TEN-T.

Dopo la pandemia il porto di Gioia Tauro, attraverso le infrastrutture già realizzate, è in grado di divenire uno tra gli attori principali nella strategia di connettere l’Italia attraverso la logistica multimodale, visto che ad oggi si è raggiunto l’obiettivo della piena mobilità delle merci e dell’accessibilità all’Europa.

I progetti riportati nel *"Piano dei Porti e della Logistica" triennale 2019-2021*¹, predisposto dall’Autorità Portuale di Gioia Tauro tanto in fase di attuazione che di programmazione, risultano infatti idonei ad attuare strategie di sviluppo, tali da impattare non solo sul contesto socio-economico locale e regionale, ma anche in grado di rendere il porto di Gioia Tauro la “Porta del sud” per il collegamento in rete con gli altri porti e interporti italiani e i paesi/regioni dell’Europa continentale dalla svizzera all’Austria ed alla Baviera, fino ai paesi landlocked dell’Europa orientale: Sud della Polonia, Ungheria, Slovacchia e Repubblica Ceca e Balcani.

È per tutti questi motivi che il porto di Gioia Tauro, che gestisce gli altri porti calabresi di Crotone, Corigliano, Villa San Giovanni e Palmi, con alle spalle i vari insediamenti industriali, diventa il punto di forza della *Zona Economica Speciale (ZES) Calabria*², che ha come obiettivo quello di creare condizioni economiche, finanziarie e amministrative favorevoli allo sviluppo di imprese già operanti nelle aree interessate e di stimolare l’insediamento di nuove imprese con riferimento a quelle strettamente connesse alle attività di import ed export.

Il porto CORE e il suo retroporto, collegato ai porti e interporti nazionali, gli aeroporti e le aree produttive retroportuali, dopo questo periodo di quarantena, durante il quale il porto ha continuato se pur in modo ridotto a rimanere attivo, intende rafforzare le relazioni economico funzionali già

¹ Il nuovo Piano Operativo (POT 2019 - 2021) è stato redatto tenendo in considerazione il “Patto per lo sviluppo della Regione Calabria”, sottoscritto il 30 aprile 2016 tra il Governo e la Regione Calabria, confluito nell’atto del 27 luglio 2016 “Accordo di Programma di cui all’art. 15 della legge 7 agosto 1990 n. 241” e di quanto previsto nella nuova programmazione regionale POR 2014-2020, coerentemente con le strategie del PSNPL e dell’allegato 3bis al DEF 2018. Inoltre alcuni nuovi interventi riguardano la qualificazione dell’area ex Enel e di manutenzione e qualificazione del patrimonio esistente.

² La ZES della Calabria, ai sensi del D.L. 91/2017 e del Reg. UE 1315/2013, è incentrata sul porto CORE di Gioia Tauro. Infatti, secondo la normativa di istituzione delle ZES di cui al D.L. 91/2017 “Disposizioni urgenti per la crescita economica nel Mezzogiorno convertito in legge il 1° agosto 2017, una Zona Economica Speciale è definita come un’area geograficamente delimitata e chiaramente identificata, situata entro i confini dello Stato, costituita anche da aree non territorialmente adiacenti, purché presentino un nesso economico funzionale, e comprendente almeno un’area portuale con le caratteristiche stabilite dal regolamento (UE) n. 1315 dell’11 dicembre 2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, collegata alla rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

esistenti, affinché siano volano per nuovi investitori interessati ad operare in un ambito territoriale che offre un "servizio" aggiunto quale è quello di connetterli agevolmente, grazie alle caratteristiche anche infrastrutturali ed alla missione del porto di Gioia Tauro, al resto del mondo. A tale scopo l'Autorità Portuale di Gioia Tauro ha previsto, con i lavori in fase di esecuzione e nel nuovo Piano Operativo (POT 2019 - 2021), una serie di interventi finalizzati al rafforzamento dei servizi presenti nei porti di competenza di questa Autorità Portuale e alla urbanizzazione di quelle aree rientranti nella ZES e non ancora dotate di infrastrutture primarie. Inoltre alcuni nuovi interventi riguardano la qualificazione dell'area ex Enel e di manutenzione e qualificazione del patrimonio esistente.

Prima della pandemia quindi si era determinata la necessità di sviluppare una nuova strategia del Porto e così dalla lettura integrata dei punti di forza e delle opportunità del Porto di Gioia Tauro, unita con le dinamiche in atto, era stato previsto di: diversificare l'offerta di servizi armatoriali; integrare i servizi di water-front con quelli del retroporto e della logistica intermodale (mare-ferro), al pari di quanto accade nei principali porti container, soprattutto del Nord Europa; rilanciare, sia da un punto di vista operativo che occupazionale, le attività portuali.

L'idea progettuale centrale di tale strategia è la realizzazione di un *bacino di carenaggio*, destinato alle operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria per le medie e grandi navi portacontainer che transitano nel Mediterraneo, che ben si concilia con l'attuale filiera produttiva dell'Hub portuale di Gioia Tauro. L'idea è stata già oggetto di analisi di tipo economico, anche sotto il profilo sociale, da cui emergono importanti *ricadute per l'occupazione*, considerando anche che il *bacino di carenaggio* è un elemento necessario delle infrastrutture di trasporto marittimo, direttamente collegato all'obbligo di migliorare la sicurezza e l'affidabilità della rete di trasporto marittimo nel Mediterraneo, anche in virtù della previsione inerente dell'aumento delle navi che vi transiteranno a seguito del raddoppio del canale di Suez.

Nella contingente emergenza epidemiologica da Covid-19, per garantire la continuità operativa degli scali portuali di Gioia Tauro, Palmi, Crotone e Corigliano Calabro, è stata emanata la procedura di interfaccia con gli autotrasportatori in porto la cui finalità è quella di ridurre, per via precauzionale, i rischi di contagio tra le persone che operano per il comparto dell'autotrasporto e le persone che operano nelle aree portuali e nei terminal al momento in cui si crea una situazione d'interfaccia tra questi ultimi e gli autotrasportatori.

Ad oggi non si registra nel porto alcun contagiato e il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, nel collegamento in diretta per il tg di LaC News24 ha detto «*Il traffico merci nel porto, seppure con tutte le limitazioni di questo momento così straordinario, è aumentato nel primo trimestre del 2020*». Una buona notizia da uno scalo che, essendo specializzato nel trasbordo dei container sulle rotte internazionali, ha proseguito nelle sue attività essenziali recando un beneficio anche agli altri porti italiani come Genova e Trieste.

La difficile decisione presa dall'Ammiraglio Agostinelli di non chiudere il Porto di Gioia Tauro per il Covid-19, ma di limitare le operazioni solo alle scalo di materiali di prima necessità, dimostra quanto difficile sia la competitività internazionale del transhipment, a causa dei nuovi porti nei Paesi emergenti della sponda Sud, sia per le politiche portuali dei porti delle penisole balcaniche, iberiche e del porto di Malta, che sono volte alla riduzione dei costi portuali, a burocrazie più snelle ed all'incremento delle utilità dovute a innovazione e formazione.

Il livornese ammiraglio Andrea Agostinelli ha riferito in una intervista³ di un anno fa che il porto ha superato tanti momenti difficili uno dei quali è stato quando il porto di Gioia Tauro è passato dopo 24 anni dal colosso internazionale Contship, che l'aveva fondato, alla compagnia di navigazione MSC e c'erano in ballo altri 377 licenziamenti. Invece ha fatto cambiare le sorti del porto in meglio con investimenti per decine di milioni. Conclude Agostinelli dicendo che «*Il porto di Gioia Tauro non è*

³ intervista di Agostino Pantano del 26 aprile 2019

ancora diventato un elemento imprescindibile della coscienza collettiva., e anche le istituzioni dimostrano un interessamento a intermittenza che si acuisce solo nei momenti delle crisi occupazionali. È colpa dell'identità della stessa struttura, giovane e artificiale, e della differenza tra città di mare e città sul mare: a difendere il lavoro non devono essere solo gli addetti e gli enti, ma deve essere la gente che, come in altri luoghi, e penso a Genova o a Livorno stessa, si sente parte di una storia che vede il mare come una ricchezza di cui storicamente non può fare a meno».

Queste ultime considerazioni dell'Ammiraglio Agostinelli fanno riflettere sul rapporto che si dovrà costruire tra il porto Core di Gioia Tauro e le città che sono intorno alla vasta area portuale. Rosarno, Palmi, Gioia Tauro, S.Ferdinando e tutti gli altri centri urbani immersi nel verde della Piana dovranno interagire con il porto ed essere parte delle linee programmatiche di sviluppo sostenibile.

In questa fase è prematuro fare delle conclusioni perché tanti sono gli argomenti da dover affrontare per avere un quadro completo di quello che si può realizzare in un territorio ricco di opportunità di sviluppo, in particolare nel comparto crocieristico, attraverso la messa a sistema di un insieme di porti e città calabresi da inserire in circuiti ed itinerari turistici nel Bacino del Mediterraneo, con funzioni di porte d'accesso al territorio regionale e di nodi privilegiati per la promozione e fruizione di itinerari turistici e dei contesti locali.

*Presidente INU Calabria e componente Giunta esecutiva nazionale

**Componente direttivo sezione INU Calabria