

Tra pochi giorni arrivano le prime gru in quello che diventerà uno dei maggiori porti per il trasbordo di container

Gioia Tauro, miracolo in vista

GIOIA TAURO — Entro Ferragosto dovrebbero essere installate sulla banchina del porto di Gioia Tauro le prime due delle dodici gru commissionate a Vulkan Coch e a Belleli, per lo sbarco e l'imbarco dei container. E nelle settimane successive altre due coppie di gru realizzate a Taranto, nel cantiere Belleli, dovrebbero sbarcare nella piana di Gioia Tauro. La sfida lanciata dal gruppo Contship per il riutilizzo di una delle più mastodontiche infrastrutture portuali italiane, oggi in stato di totale abbandono, entra nella fase più calda. Con la consegna dei primi impianti per la movimentazione dei container, scatta il conto alla rovescia per l'apertura ufficiale del primo lotto del porto, che — nella strategia di Contship — si candida a diventare il più importante centro di trasbordo della merce containerizzata nel bacino del Mediterraneo. E proprio ieri Cgil-Cisl-Uil di Reggio Calabria hanno comunicato che è stata raggiunto l'accordo sulle condizioni occupazionali (350 nuove assunzioni entro la fine dell'anno), contrattuali e di formazione con la Med Center container terminal, la società del gruppo Contship, che — anche sulla base di un accordo di programma con il governo — ha assunto la gestione del porto calabrese.

Un porto strategico per un traffico in continuo sviluppo.

1 **Crescita della movimentazione di containeri**
(nei principali porti di trasbordo del Mediterraneo)

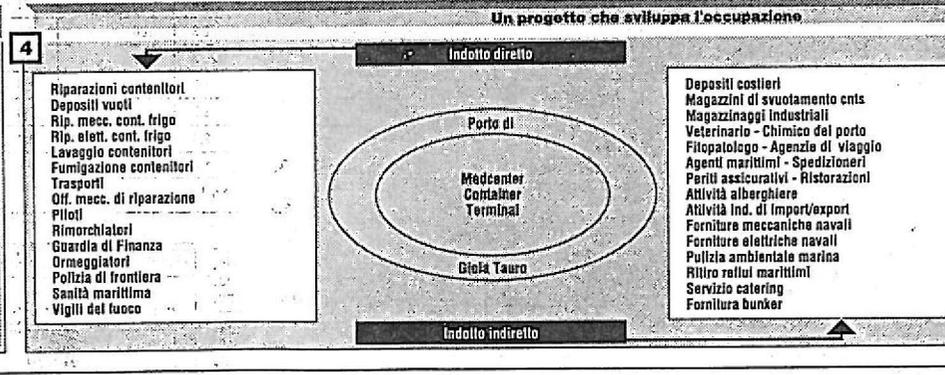
Porto/Anno	1990	1991	1992	1993	1994
Algeiras	553.000	760.000	780.000	806.543	1.080.000
Malta	95.000	200.000	260.000	287.000	380.000
Damietta	93.000	195.000	276.000	424.000	528.000

3 **Previsione scali di navi portacontaineri**

	Navi madre Media scali/sett.	Navi madre Scali/anno	Navi madre Media scali/sett.	Navi madre Scali/anno	Navi madre Media scali/sett.	Navi madre Scali/anno
Primi sei mesi di attività	2,7	140	4,0	210	6,7	350
Primo anno di attività	6,5	350	5,0	260	11,5	600
Primi due anni di attività	8,7	450	7,0	364	15,7	814

2 **Aree di influenza**
(dei principali porti di trasbordo del Mediterraneo)

Porto di trasbordo	Aree di influenza
Algeiras	Portogallo, Spagna, Nord Africa, Francia, Italia costa occidentale
Gioia Tauro	Spagna, Nord Africa, Francia, Italia costa occidentale, Adriatico, Egeo, Mediterraneo orientale
Malta	Spagna, Nord Africa, Francia, Italia costa occidentale, Adriatico, Egeo, Mediterraneo orientale
Porto Said, Damietta, Larnaca, Limassol	Egeo, Mediterraneo orientale



di Marco Vitale

«Il Sole-24 Ore» ha sempre seguito, con attenzione, il grande progetto portuale avviato, da poco tempo, a Gioia Tauro, dimostrando di aver colto il significato strategico dell'iniziativa. Ma, poiché per la maggior parte degli italiani Gioia Tauro rimane un nome associato solo a vicende negative e, quindi, da rimuovere totalmente, i più, restano profondamente scettici sul fatto che a Gioia Tauro possa nascere e vivere una valida impresa internazionale. Perciò, credo che valga la pena ritornare, in modo organico, sulla vicenda, per svilupparne, prendendone spunto, alcune riflessioni di carattere generale.

L'unica eredità del fallimento del quinto centro siderurgico (per il quale vale la pena di ricordare quanto scrisse Gian Lupo Osti: «Fu una colossale farsa; dai tecnici Finsider la "costruzione" di Gioia Tauro non è mai stata presa sul serio. In un Paese differente qualcuno avrebbe presumibilmente dovuto rispondere di tutto quello spreco»).

nel grande canale, i più moderni rimorchiatori che girano su se stessi su un punto fisso, e gli uffici pieni di computer che dialogano con mezzo mondo e, dovunque, tanti giovani calabresi, addestrati, seri, competenti, come egli non ha mai dubitato che sarebbero potuti diventare. E il porto di Gioia Tauro sarebbe stato conosciuto in tutto il mondo come punto di eccellenza nel traffico internazionale dei container, sarebbe stato conosciuto non per il suo passato ma per il suo futuro. Il suo entusiasmo, alimentato, insieme, dalla sua capacità visionaria, dalla sua enorme competenza, dal suo realismo imprenditoriale, dai grandi contratti che egli aveva sviluppato, in tutto il mondo, con i grandi operatori del settore, contagiò i suoi valorosi collaboratori, e prima di tutti Andrea Costa, che a lui succedeva nella guida dell'impresa, alcuni referenti esterni, alcuni politici e amministratori pubblici, responsabili e appassionati, centrali e locali.

E in ciò Angelo Ravano dice a tutti una grande lezione: «L'imprenditorialità, proprio perché serve unire al-

l'affidabilità delle consegne, sulla ricchezza dei collegamenti locali, sulla efficienza dei servizi pubblici portuali (Dogana, Capitaneria, Vigili del Fuoco eccetera), sulla logistica integrata, e tutto questo è avviato ma è ancora da fare. Se riuscirà a ottenere risultati di alta qualità in questi campi, Gioia Tauro, grazie alla localizzazione e alla straordinaria qualità della sua banchina e grazie all'esperienza internazionale dei gestori, potrà, in alcuni anni, diventare il più importante porto di trasbordo containeri del Mediterraneo. La partita è, dunque, tutta nelle mani dei gestori, delle autorità pubbliche responsabili e dei vari servizi pubblici del porto, del personale che verrà

strare le potenzialità di Gioia Tauro, in 15 Paesi (da Hong Kong a New York, dalla Svizzera al Giappone, dall'Olanda a Taiwan, da Israele alla Corea).

La partenza dell'iniziativa è prevista per l'ottobre 1995. Nessun serio ostacolo tecnico, commerciale, finanziario può ritardarla. Gli impegni decisi sono ora in mano alle autorità pubbliche le quali conformemente agli impegni assunti, dovrebbero attivare tempestivamente i servizi portuali indispensabili (Dogana e Finanza, Capitaneria di Porto, Uffici sanitari, Polizia di frontiera, Vigili del Fuoco) e fare in modo che i lavori relativi alle opere civili e per il raccordo ferroviario non subiscano

menti di 132 miliardi per opere civili, a cura dello Stato/Regione Calabria, e 280 miliardi per impianti e macchinari a cura della Contship, cifre importanti ma modeste rispetto all'entità e alla valenza socio-economica del progetto, che ridarà vita a investimenti ben-più ingenti, realizzati in passato, e che tutti avevano dato per definitivamente perduti. L'occupazione a regime (entro due-tre anni) sarà di 450 unità nelle attività dirette del terminal, 500 unità nelle attività portuali, 1.000-1.500 unità nell'indotto prevedibile. I progetti aziendali, prudenti e attendibili, prevedono lo sviluppo di scali di navi portacontaineri indicato nella tabella 3.

to, oggi non stimabile ma pressoché certo, rappresentata da imprese manifatturiere e di assemblaggio che, attratte dal porto e dai collegamenti facili e regolari (è decisivo che il porto nasca per servizi di linea regolari e settimanali e non per trasporti occasionali e irregolari), con l'Estremo Oriente, il Nord Europa, il Nord America, oltre che con tutto il Mediterraneo, saranno portate a valutare insediamenti nella zona o in zone limitrofe. Già spunti promettenti, in questo senso, sono stati colti. Sicuramente la possibilità di un impulso decisivo è nelle mani del Governo che, con la creazione di una zona franca (come ce ne sono in molti porti concorrenti degli

nuove possibilità di sbocco e che susciterà e attrarrà, per ciò stesso, nuove iniziative produttive nell'area di influenza del porto di Gioia Tauro. Ma è anche un collegamento di persone, di idee, di cultura. Ed è un collegamento con la cultura delle qualità e dell'impresa che, tramite Gioia Tauro, entra vigorosamente, quasi violentemente e a livello internazionale, nel Mezzogiorno. Nella visione dell'importanza decisiva, economica, sociale, culturale, del sistema di reti (in relazione alla quale il porto "Hub" di Gioia Tauro rappresenta, per tutto il Meridione, un effetto simile a quello dell'aeroporto "Hub" della Grande Malpensa, per tutta la Lombardia, ma cultura

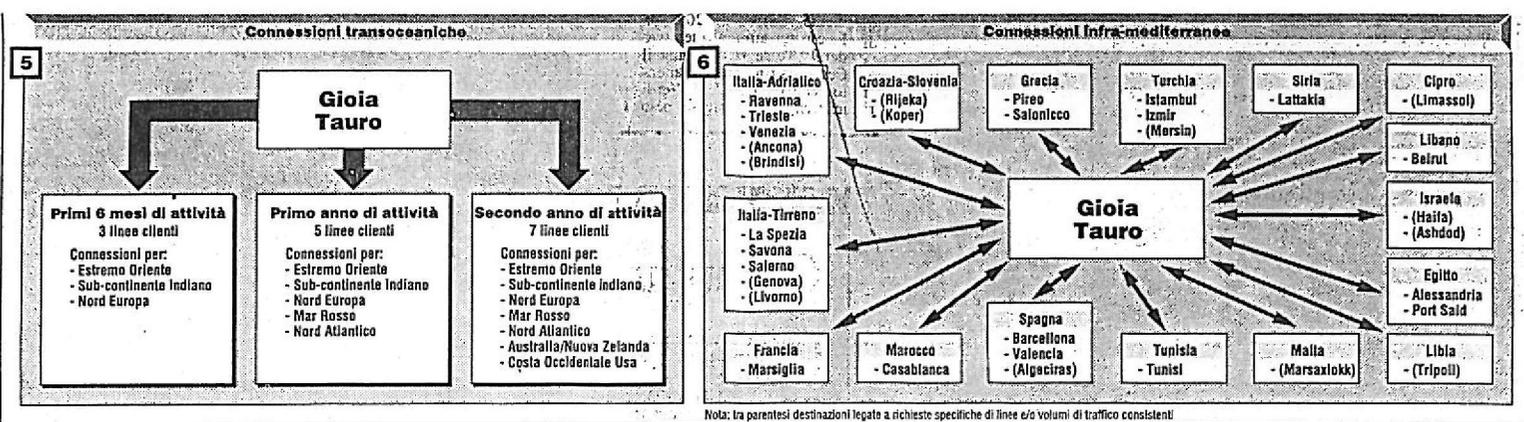
Ore», ma spero che qualcuno faccia loro leggere queste parole: «Voi non siete solo dei ragazzi calabresi più fortunati di vostri coetanei, perché avete trovato l'opportunità di un buon lavoro e di una seria preparazione professionale. Voi siete i pionieri, i portabandiera della nuova Calabria. È una responsabilità gravosa ma ineludibile, che pesa sulle vostre spalle, che voi lo sappiate o no, che voi lo vogliate o no. E voi siete, al conglimento del quinto lotto di lavoro verranno, nei posti di Gioia Tauro, nell'indotto diretto e indiretto, in altri posti della Calabria dove nuove industrie verranno o si annoverano sotto lo stimolo del grande porto in altri porti

ragazzi calabresi sono dei pionieri, e anche da loro, oltre che dal contesto calabrese, dipenderà il successo o meno del progetto. Temo che essi non leggano ancora «Il Sole-24

coscienza collettiva, uno dei più grandi esempi di sperpero di denaro pubblico, il cui unico risultato era stato di distruggere l'agricoltura e il turismo e di stimolare una forte recrudescenza di azioni criminali.

Fu lì, in quel desolato scenario, che venne a trovarsi, nel luglio 1993, Angelo Ravano, un liguro di Lavagna che se ne era andato giovane dalla Liguria, quando si era reso conto che gli imprenditori e i lavoratori portuali non volevano capire la rivoluzione che i "container" avrebbero portato nei traffici marittimi internazionali e nel modo di funzionare dei porti. Operando fra la Gran Bretagna e i porti del Nord Europa, Angelo Ravano che, fino all'ultimo, era sempre in movimento, da un angolo diventò un significativo gestore di linee di navi portacontainer, ma soprattutto accumulò una conoscenza e un intuito enorme nel campo dei trasporti marittimi, della gestione di linee di navi portacontainer, della gestione di "terminal container", della logistica internazionale. Ma Angelo Ravano, da poco scomparso, non era solo un uomo di enorme competenza, rispettato dagli operatori del settore in tutto il mondo. Egli, sino all'ultimo, era un uomo sempre alla ricerca del nuovo, teso a capire i nuovi segnali che il mercato e l'evoluzione tecnologica mandavano, disperatamente curioso, unendo fantasia e realismo, attenzione ai costi ed enorme generosità. Era, insomma, un imprenditore di razza. E fu questa curiosità a portarlo, lui che si divideva continuamente fra Hong Kong, New York, Gran Bretagna, Rotterdam e La Spezia (dove nel 1988 aveva avviato un modernissimo "terminal container" di grande successo), nel luglio 1993, sulla desolata banchina, abbandonata da Dio e dagli uomini, di Gioia Tauro.

E fu amore a prima vista. Ravano si trovò davanti a una banchina lineare di oltre tre chilometri, con un pescaggio elevato, progettata e costruita a regola d'arte, una banchina meravigliosa ma nata morta che, grazie alla recentissima e imprevedibile, evoluzione della tecnologia e del mercato, poteva, improvvisamente, trovare una straordinaria vita. E vide su quella banchina desolata una fila di modernissime gru, e all'attracco molte di quelle navi portacontainer di nuova generazione che stavano, una volta ancora, rimescolando tutte le carte del mazzo,



Nota: la parentesi destinazioni legata a richieste specifiche di linee e/o volumi di traffico consistenti

a La Spezia. Allora capì che a La Spezia si poteva creare un grande efficiente terminal per container. Ma capì anche che non si poteva farlo senza attingere all'esperienza dei terminalisti più esperti del Nord Europa; da qui la sua alleanza con Eurokai, secondo gestore di terminal di Amburgo.

Anche subito dopo la prima visita a Gioia Tauro, nel mese di agosto 1993 («Gli affari, — diceva, — si fanno quando gli altri sono in vacanza») volle, umilmente, ascoltare il parere dei massimi esperti del settore e, insieme, ascoltare la voce del mercato. Portò a Gioia Tauro l'amministratore delegato e i maggiori tecnici di uno dei più importanti terminal europei, nonché alti dirigenti di tre grandi linee portacontainer per avere una verifica delle sue teorie e del suo giudizio sulle potenzialità operative e commerciali di Gioia Tauro. E fu così che, uscendo Angelo Ravano da questi incontri molto confortato, finalmente, dopo vent'anni di abbandono, l'"avventura" portuale di Gioia Tauro decollò.

Le premesse tecniche e di mercato. A novembre 1994 risultavano commissionate nel mondo 104 nuove navi portacontainer per un totale di 452.150 teu (container di misura equivalente a 20 piedi). Si tratta di una nuova generazione di navi di grandi dimensioni che vanno da una capacità di 3.400 teu a una di 5.000 teu per nave. Nel 1995 sono stati già effettuati ordini per navi da 6.000 teu. Queste navi accelereranno una rivoluzione, già in atto, nell'organizzazione del mercato interna-

La localizzazione, il tipo di banchina, la qualità dei servizi, la ricchezza dei servizi di connessione con le destinazioni finali sono i fattori chiave che determinano il successo competitivo dei porti di transbordo, che possono essere al contempo porti regionali per una determinata area di influenza. Nel Mediterraneo i porti di transbordo naturali per la localizzazione, in quanto consentono alle navi madri una minima deviazione dalla rotta base (Suez-Gibilterra), sono quelli risultanti dalla tabella 2.

È chiaro che Gioia Tauro e Malta, per la loro centralità, fruiscono di una posizione particolarmente favorevole, soprattutto per quelle navi che intendono effettuare un solo scalo nel Mediterraneo. Ma Gioia Tauro ha alcuni punti di vantaggio importanti: l'esistenza di una banchina lineare ottimale e di grande qualità, che permette l'operatività contestuale di un numero elevato di navi di nuova generazione in misura molto maggiore che a Malta; l'essere un punto di transbordo collocato nel Mediterraneo centrale ma ubicato sul continente (collegamenti ferroviari e via gomma); l'essere contestualmente un porto regionale per l'ampia e popolosa area dell'Italia meridionale; l'essere senza una grande città alle spalle e, quindi, con grande disponibilità di spazi per eventuali insediamenti industriali e con possibilità di facili collegamenti ferroviari e viari.

Ma tutto ciò non basta. La sua battaglia competitiva Gioia Tauro la dovrà combattere sulla qualità dei servizi, sul-

Numerosi servizi di linea settimanali delle grandi navi portacontainer transitano nel Mediterraneo senza far scalo nello stesso, diretto verso il Nord America, l'Estremo Oriente, il Nord Europa. Un porto come Gioia Tauro potrà offrire a parecchie di esse l'interesse a fare scalo, generando, al contempo, lavoro per Gioia Tauro e traffici aggiuntivi per le connessioni locali fra Gioia Tauro e altri porti del Mediterraneo, italiani e non. Come porto naturale e specializzato nel transbordo container, Gioia Tauro dunque non nasce per competere con gli altri porti italiani, ma anzi potrebbe generare un maggior lavoro per molti di essi. La sua competizione più diretta sarà con Malta. Gioia Tauro non è, come qualcuno afferma, superficialmente, in alternativa ad altri porti storici del Mezzogiorno, tipo Palermo, Cagliari e Napoli perché la sua localizzazione, e le sue infrastrutture ne fanno una nuova opzione integrativa dell'esistente al servizio dei traffici nazionali e internazionali.

Ciò è dimostrato dall'interesse che l'avvio dell'iniziativa ha subito suscitato nel mondo dei trasporti marittimi. Dall'ottobre 1993 al febbraio 1994 i vertici di sette compagnie internazionali fra le 20 più grandi del mondo hanno visitato la banchina di Gioia Tauro, provenienti dai quattro Stati Uniti, Gran Bretagna, Germania, Cina, Corea, Taiwan: la maggior parte di questi non aveva mai prestato la stessa attenzione ad altri porti italiani. Nello stesso periodo hanno avuto luogo 27 incontri informativi per illu-

stante dichiarare che, da questa vicenda, le autorità di governo e pubbliche in genere, centrali e locali, escono, sino a ora, a testa alta, avendo dato prova di grande capacità di comprensione, di azione efficace, di iniziativa, di coordinamento. Particolare merito, nell'azione di coordinamento e stimolo, va riconosciuto alla "task force" per i problemi dell'occupazione presso la presidenza del Consiglio, guidata da Gianfranco Borghini, riprova del fatto che questi gruppi d'azione trasversali per compiti speciali, se ben guidati, sono di grande utilità nelle organizzazioni complesse, per sviluppare e realizzare progetti complicati. Forse anche le autorità competenti sono state prese dal fascino e dall'importanza di questa sfida straordinaria, che i soliti "esperti" del Nord giudicavano e ancora in gran parte, giudicano impossibile. E da sperare che ora, nella fase finale e decisiva, per i problemi ancora aperti che sono più spiccioli, operativi e relativamente semplici, questa attenzione e questa tensione non si allentino. Perché è inderogabile che, alla data dell'8 ottobre, fissata per l'inizio delle operazioni, le sirene della prima nave salino festosamente la Piani di Gioia Tauro. Anche qui, come in ogni impresa, le strutture contano solo se c'è l'affidabilità degli uomini cui esse sono affidate. Qui più che altrove. Perché gli impegni contrattuali necessari per far scolare le navi vanno conclusi con molto anticipo, con scadenze precise e inderogabili. E queste scadenze vanno mantenute.

Il progetto prevede investi-

na, potranno anche essere ripiantate un po' di piante d'ulivo, per fare di Gioia Tauro non solo il più importante porto di transbordo per navi portacontainer del Mediterraneo, ma anche per il più bello, e per ricollegare la vita del porto ai segni più affascinanti del passato.

Il significato del progetto per il Mezzogiorno. Oltre ai posti di lavoro nel porto l'attività stimolerà un indotto diretto e indiretto che in uno schema semplificato, è rappresentato dalla tabella 4.

Ma questo indotto va creato, e va creato con l'alto livello di qualità e di competitività che l'iniziativa, calata in pieno nella sfida della competizione internazionale, richiede. Alcune attività potranno essere stimolate e guidate dalla società concessionaria. Ma guai ad attendersi tutto da questa! Il suo compito è solo ed esclusivamente quello di far funzionare bene il porto, la logistica internazionale, le connessioni intermediterranee, gli sviluppi commerciali. Le altre attività vanno create, in un mercato di libera competitività, dagli altri imprenditori, vecchi e nuovi, calabresi e non calabresi. È questa un'occasione e una sfida irripetibile, soprattutto per l'imprenditoria calabrese e di tutto il Mezzogiorno. Guai se questa imprenditoria pensasse di "mettere il cappello", parassitariamente, come in passato ha fatto tante volte con le imprese di Stato o con le imprese finte che hanno lasciato solo devastazione e cattedrali nel deserto!

E poi, quando il porto sarà decollato, è inevitabile che vi sarà un terzo livello di indot-

a Shannon, a Barcellona, regolarmente autorizzate dalla Ue), può enormemente accelerare il processo. Ma, al di là di tutte queste potenzialità, quasi naturali, nell'attivazione di un grande porto, vi sono due significati dell'iniziativa, del tutto peculiari della stessa, di grande importanza per l'intero Mezzogiorno.

Il primo è che quella del porto è una sfida per la qualità che, nel bene e nel male, coinvolgerà l'immagine di tutto il Mezzogiorno, una sfida che viene seguita, con curiosità, con scetticismo, da taluni con speranza, in tutto il mondo dei trasporti marittimi internazionali.

Il secondo è che il Mezzogiorno, che è così mal collegato con le rotte del mondo, vedrà un suo punto centrale connesso, sistematicamente e regolarmente, non solo con tutto il Mediterraneo ma con tutte le grandi rotte del mondo.

Le due schede veramente decisive, quelle che spiegano eloquentemente, perché questa è un'opportunità unica per tutto il Mezzogiorno, sono, a mio giudizio, quelle illustrate nei quadri 5 e 6, che mostrano le connessioni transoceaniche e intra-mediterranee che, grazie e attraverso il porto di Gioia Tauro, quasi improvvisamente, quasi miracolosamente, si apriranno per l'intero Mezzogiorno.

Sta in queste schede il succo di tutto. Il Mezzogiorno, chiuso e deconcentrato, rispetto ai grandi traffici commerciali, si apre e si collega con il resto del mondo. È un collegamento fisico che aprirà per i prodotti del Mezzogiorno, industriali, agricoli e artigianali,

malo rispetto al contesto), il fatto che il porto di Gioia Tauro non sia collegato a una grande città ma rappresenti un punto chiave di collegamento e smistamento di una rete complessa, al servizio di tutto il Paese e soprattutto del Mezzogiorno, non è uno svantaggio ma un vantaggio. Ciò è, del resto, in linea con le tendenze mondiali, come illustrano i grandi esperti di economia e organizzazione dei trasporti, Kakumoto e Nakamura: «La rapida espansione dell'uso dei camion e l'aumento della stazza delle navi hanno reso obsoleti i porti vicini alle città. Essi sono stati trasferiti in aree molto lontane».

La natura della sfida per la Calabria e per il Mezzogiorno. Sono stato a lungo a osservare, sulla banchina, le gru mobili finlandesi, dove i giovani calabresi si addestravano, per lunghe ore, a caricare e scaricare, con precisione, i pesanti container. E, poi, li ho osservati uscire, finito il turno, verso i cancelli, con le loro borsette, tipo executive, di plastica, con la scritta "Medcenter Container Terminal, Gioia Tauro". Erano allegri ma particolarmente composti, quasi fossero consapevoli dell'importanza del loro compito. E mi sono domandato se essi lo fossero sino in fondo.

E mi è venuta alla mente una frase da me rivolta alle matricole nel giorno di apertura della nuova Libera Università Carlo Cattaneo di Castellanza. Dissi: «Voi non siete cavie, ma pionieri, anche da voi, dal vostro impegno, dalla vostra capacità di essere "contributori" dipenderà il successo, a lungo termine, dell'Università». Anche questi

perché l'impresa sia un successo è necessario il vostro contributo anche intellettuale, quello delle vostre famiglie e della società locale in generale, ecco che il lavoro per gli altri giovani calabresi, per i vostri fratelli minori, dipenderà da voi, da come voi risponderete alla sfida-opportunità che la vita vi ha offerto».

Ma una cosa è chiara e fa di Gioia Tauro una sfida assoluta per la Calabria e il Mezzogiorno. Il tipo di attività del porto, il suo profilo internazionale, l'alta affidabilità richiesta, il fattore della logistica come cuore dell'operazione, non consente approssimazioni di sorta: questa è la sfida dell'eccellenza. Con l'eccellenza si vince; senza eccellenza si perde e si sparisce. Non sono consentite approssimazioni, zone grigie, scarsa qualità, chiacchiere, politica impropria, furbizie, sudditanze, complicità, personalismi, orgogli sbagliati, vanità improprie, comportamenti spagnoleschi, come è tipico di tante attività, nel Mezzogiorno. Se non vi è eccellenza, cioè puntualità, professionalità, affidabilità, serietà, praticità, qualità, sicurezza, da parte dell'intera macchina organizzativa e quindi da parte di tutti e di ciascuno, le navi si fermeranno una volta sola nel porto e non ritorneranno più. Non c'è una prossima volta, non ci sono esami di recupero.

È questa la forza cogente della sfida straordinaria posta dal progetto di Gioia Tauro: qui il Mezzogiorno è posto, senza scappatoie, senza alibi, senza scuse, quasi crudelmente, di fronte alla necessità di fare qualità, alta, altissima qualità, al livello dei più elevati standard internazionali, o di non fare. Esistono tutte le premesse oggettive tecniche, commerciali, finanziarie, manageriali perché la sfida sia vinta e questo pezzo di Mediterraneo entri nel circuito dei grandi traffici internazionali, con grande dignità. Ma se fallirà, l'effetto doloroso del rinculo sarà altrettanto grande della speranza. Ora la partita è in mano agli uomini e donne che operano a Gioia Tauro, a quelli che operano nel porto e intorno al porto, a quelli che operano negli uffici pubblici, nelle associazioni di categoria, nei sindacati, in tutti i luoghi dove si può contribuire al raggiungimento o all'affossamento dell'obiettivo di qualità assoluta che il grande porto di Gioia Tauro pone a tutta la società calabrese. Ed è soprattutto nelle mani dei giovani calabresi che nel porto troveranno la dignità di un lavoro vero, giovani pionieri e portabandiera della nuova Calabria. Buona fortuna!