

Il commissario straordinario del Consorzio ha tenuto una conferenza stampa per denunciare le gravi inadempienze riscontrate nella gestione precedente

Se l'Asi serve per i fuochi di Sant'Eufemia

Sergi: «Invierò gli atti alla Corte dei conti. Non è stato raggiunto alcun risultato. Solo assunzioni»

Piero Gaeta

A Reggio non bisogna più sorprendersi di niente. A queste latitudini, infatti, può anche accadere che il Consorzio Asi sia stato utilizzato anche per finanziare i fuochi d'artificio per la festa di Sant'Eufemia d'Aspromonte. Incredibile? No, l'incredibile è che nel bilancio dell'Asi la spesa per i fuochi sia stata archiviata sotto la voce "perdite". Così è, se vi pare...

Attendendo il responso della Corte dei Conti sui fuochi di Sant'Eufemia (il commissario Peppe Sergi ha annunciato che invierà presto gli atti ai giudici contabili compresi quelli della trasferta a Shanghai dell'ex presidente dell'Asi Pino Gentile), c'è un'altra chicca in quest'Asi dei miracoli che merita di essere conosciuta dai reggini. Sapete qual è stato il costo dei cinque componenti il comitato direttivo che ha retto il Consorzio prima dell'arrivo del commissario (avvenuto meno di un mese fa)? Sbalorditi. «Dai conti che ho fatto – ha affermato Sergi, che nella conferenza stampa di ieri era affiancato dal governatore Scopelliti e dall'assessore regionale alle Attività produttive Antonio Caridi – ho escluso il presidente, il quale ha compiti e responsabilità diverse dagli altri componenti, i quali esplicano la loro attività solo quando il comitato viene convocato. Ebbene, nel 2010 il comitato si è riunito 9 volte per sedute che sono durate da un'ora a un'ora e mezza, dunque i componenti hanno guadagnato cifre da 3650 a 4555 euro a riunione. Circa 72 euro al minuto». Se si tagliassero un po' i costi di questi enti che fioriscono all'ombra della Regione che risparmio si realizzerebbe? Secondo Scopelliti nell'ordine di decine di milioni.

Inoltre, bisogna aggiungere che cifre esorbitanti e utilizzo "creativo" di fondi che non hanno prodotto nulla per il territorio reggino. Anzi no, una cosa l'hanno prodotta: assunzioni. A Iosa. Sono 46 i dipendenti dell'Asi reggino («e tanti sono quadri o dirigenti», conferma Sergi) molti di più dei 13 impiegati a Cosenza o dei 12 di Catanzaro. E nonostante tutta questa forza lavoro, l'Asi chiude la sede di via Vittorio Veneto per le prime due settimane di agosto.

Insomma, il commissario Sergi ha di fronte a sé (sempre che resti in sella, perché nel frattempo Gentile ha fatto ricorso al Tar contro la sua defenestrazione) un'impresa improba: rimettere in piedi un Consorzio che è una cosa seria (la legge che l'istituisce dice che è un ente di programmazione, territoriale e urbanistica, del sistema insediativo regionale; ente gestore di agglomerati industriali; erogatore di servizi alle imprese) e che serve per creare le infrastrutture necessa-



L'assessore Antonio Caridi, il governatore Giuseppe Scopelliti e il commissario dell'Asi Giuseppe Sergi



Sull'area industriale di Gioia Tauro la Calabria si gioca molto del suo futuro

rie per industrializzare il territorio. «Se riuscirà a fare quadrare i conti – afferma Sergi – significa che ci saranno importanti ricadute per il nostro territorio. Perché posso garantire che da oggi l'Asi tornerà alla sua vera missione». E l'impegno di fare quadrare i conti significa risanare un Con-



Pino Gentile è stato presidente dell'Asi dal novembre 2008 fino allo scorso mese di luglio



Anche il prefetto Maria Grazia Nicolò ha seguito la conferenza stampa

orzio che nel 2009 ha fatto registrare perdite per 5,4 milioni di euro. «Più della bistrattata Sogas», ha evidenziato Sergi. E nel 2010 altri tre milioni di passivo. «A fronte di un fatturato di 1,5 milioni, di cui però – ha sottolineato il commissario – sono stati incassati appena 300 mila euro. Continuando così, ci restano risorse solo per pagare gli stipendi ancora per qualche mese». E dopo che succederà? Forse proverà ancora mamma Regione? In tempi in cui si parla tanto dei costi della politica appare del tutto difficile pensare di potere suggerire un intervento dall'alto. Anche perché quello che ha indispettito maggiormente il governatore Scopelliti ascoltando le parole di Sergi «è l'enormità delle spese di fronte a un'assoluta

mancanza di risultati. Se penso all'area industriale di Gioia Tauro e a tutto quello che non si è fatto finora per trasformare in ricchezza quel porto... A parte sarebbe felice di venire in quella che lui chiama "la porta del Mediterraneo" ma chiede servizi per la sua impresa che oggi non siamo in grado di offrire. E allora di che parliamo? Pensate che la litta tra Asi e Autorità portuale ha impedito che questi soggetti firmassero l'Ap4 di Gioia Tauro. L'Asi deve produrre risultati e non debiti. Noi con una legge abbiamo ridotto gli emolumenti del 20% e ridotto i componenti del comitato da 5 a 3. Il commissariamento dell'Asi è nato dall'accertamento del disavanzo di bilancio. E in futuro – promette Scopelliti – saremo ancora più drastici». ◀

Caridi e l'Asi

L'assessore regionale alle Attività produttive Antonio Caridi ritiene che «l'Asi sia uno strumento utile per lo sviluppo delle imprese. Per questo abbiamo stanziato 37 milioni di euro per le 5 Asi calabresi». Tuttavia – ha precisato l'assessore – non è immaginabile che le Asi non abbiano lo stesso regolamento. Non è più possibile pensare che l'Asi di Cosenza abbia delle regole diverse da quella di Crotone o di Reggio. Noi le abbiamo fatte sedere tutte attorno allo stesso tavolo e stiamo discutendo di questa svolta. Noi stiamo lavorando per affrontare al meglio l'emergenza ma stiamo anche programmando guardando ai giovani imprenditori e al futuro».

Il porto. «Abbiamo grandi aspettative per il ruolo che dovrà svolgere l'Asi anche per quanto concerne il rilancio del porto di Gioia Tauro – ha aggiunto Caridi –. Che non potrà avere futuro se non si punta con decisione alla valorizzazione del suo retroporto. Bisogna fornire servizi all'avanguardia a grandi imprese del Nord che avrebbero intenzione di investire qui».

L'intervento

L'interporto di Gioia la partita da vincere

Francesco Russo

Un porto container può svolgere tre funzioni: hub transshipment; gateway; regional port. Per ognuna di queste funzioni sono necessari almeno un paio di chilometri di banchina, al di sotto non c'è partita. Semplificando: nell'hub transshipment i container arrivano con grandi navi e ripartono con piccole navi verso i porti vicini; nel gateway arrivano con grandi navi e ripartono con la ferrovia verso i mercati di consumo; nel regional port i container arrivano e vengono distribuiti nel territorio vicino.

Gioia Tauro è un grande hub transshipment. Ma il transshipment è volatile e non è ancorabile al territorio, si sposta velocemente nei porti che offrono le migliori condizioni operative. I porti transshipment sono costretti a inseguirsi: la stessa efficienza che ieri era buona, oggi non lo è più, così l'innovazione. Queste qualità devono essere perseguite con una lungimirante politica strategica. A Gioia Tauro non si è avuta una politica strategica. Il dibattito in Calabria si è svolto con proposte velleitarie. Ma mentre in Calabria si discuteva, i Paesi della sponda Sud hanno creato due giganti ai due lati del Mediterraneo, e un terzo è in corso di realizzazione al centro. A Oriente c'è Port Said e a Occidente è nato Tangeri. Le infrastrutture di Tangeri puntano a movimentare 10 milioni di container. Gioia nei momenti migliori movimentava 3 milioni.

Bisogna, allora, chiedersi qual è la strategia da seguire, oltre a difendere a ogni costo il transshipment. Il futuro è il gateway: costruire una porta d'ingresso per le merci orientali verso l'Europa. Per sviluppare il gateway è necessario procedere subito a realizzare il nodo commerciale di collegamento tra porto e ferrovia: l'interporto. La legge 240/90 definisce l'interporto: «Un complesso organico di strutture e servizi integrati finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, comunque comprendente uno scalo ferroviario idoneo a formare o ricevere treni completi e in collegamento con porti, aeroporti e viabilità di grande comunicazione».

Dal punto di vista strutturale a Gioia c'è già tutto: ci sono i binari e le banchine proprio a ridosso del porto. Credo che nessuno mai abbia capito perché non esista una società Interporto di Gioia Tauro che abbia la funzione di gestire le infrastrut-

ture per il trasferimento sulla ferrovia dei container e promuovere i servizi per lo scambio tra le modalità. In Sicilia e in Campania è accaduto il contrario: gli Enti Locali, l'Asi, l'Autorità Portuale, e la Regione con un ruolo cruciale, hanno costituito una società interporto e poi quella si è preoccupata della realizzazione. A Gioia Tauro, invece, ci sono le strutture ma non c'è la società. Un tentativo c'è stato ma è naufragato. Tutti i governatori, finora, non sono stati in grado di risolvere questo problema.

Interporto e inserimento nel Progetto 1 "Berlino-Palermo" sono le due mosse che possono dare una vera prospettiva a Gioia Tauro. In tale contesto verrebbe valorizzata anche la Zona



Francesco Russo è docente di Trasporti e Logistica alla Università della Mediterranea

Franca di Gioia Tauro che, a sua volta, darebbe una grande spinta a tutte le altre iniziative.

L'interporto avrebbe la funzione di intradare verso l'Europa continentale i container in arrivo dall'Asia, evitando il carico sulle navi feeder. In tale contesto avrebbero grandi potenzialità le attività di logistica al servizio del gateway. Il carico dei treni da Sud a Nord sarebbe assicurato. L'interporto di Gioia Tauro può avere una seconda funzione. Il trasporto in Italia è sbilanciato: ogni treno container pieno che va con i camion o con i treni vanno da Nord a Sud, solo uno torna pieno da Sud a Nord. E per questo sbilanciamento non è conveniente andare per ferrovia dovendo pagare il ritorno a vuoto. Con queste due funzioni è assicurato il carico dei treni nei due versi, cosa che nessun altro interporto del Sud può avere.

È un paradosso: abbiamo le strutture di base, abbiamo il capitale umano ma veti inspiegabili impediscono il decollo dell'interporto. Il capitale umano è composto da giovani ingegneri calabresi motivati e preparati sia sul livello operativo (gestiscono nodi intermodali o piazzali di carico o l'informatica nazionale delle merci), sia sul livello strategico (analizzano e indagano i flussi di domanda merci dai grandi collegamenti intercontinentali a quelli regionali e urbani). Queste competenze sono gli elementi decisivi per una partita vincente, solo che si voglia giocare. ◀



Uno dei pochi treni che entrano nel porto di Gioia Tauro