
COMUNICATO STAMPA
10 Dicembre 2013

PORTO GIOIA TAURO: OCCORRE ANDARE OLTRE LE BUONE INTENZIONI

NON PIÙ PASSERELLE MA CURA DEI PERCORSI ATTUATIVI DELLE OPERE FUNZIONALI ALLE POTENZIALITÀ INESPRESSE

*(Dichiarazione del Segretario Generale **Annibale Fiorenza**)*

Il recente aggiornamento della pianificazione europea, approvato lo scorso 19 novembre 2013, conferma l'inclusione del porto di Gioia Tauro nella "rete core" sull'asse Stoccolma – Palermo. Ciò rafforza il convincimento che il Porto di Gioia Tauro è l'infrastruttura strategica, in grado di dare slancio alla crescita ed allo sviluppo di tutta la Calabria e dell'intero Paese. Su di essa bisogna investire. Per farlo bisogna rimuovere tutti i lacci e laccioli che fino ad oggi hanno impedito di utilizzare le risorse disponibili della nota APQ del settembre 2010 e a ritardare l'istituzione della "Zona Economica Speciale". La storia ci consegna chiari elementi che hanno accompagnato le scelte operate sulla realtà portuale. Una realtà che continua ad essere condizionata da altalenanti interessi che, nel tempo, hanno accompagnato alcune strategie giuste ed altre molto penalizzanti. La storia positiva è quella che ha dato corpo all'intuizione e alla visione lungimirante dell'Ing. Ravano. Un'intuizione che, per il porto di Gioia Tauro, è la pietra miliare dell'essere oggi un'infrastruttura di valore strategico internazionale. Le forze attive operanti sul territorio e tutta la rappresentanza politica ed istituzionale calabrese dovrebbero, insieme, sentirsi la responsabilità del valore di una tale infrastruttura e farsi garante, nell'interesse della collettività regionale, dell'opportuna convergenza d'interessi politici, economici e sociali. Continuare a non farlo è una scelta di consapevole miopia politica ed istituzionale che per quanto ci riguarda, non può essere più tollerata. Le scelte dell'Europa ci confermano che il "Porto di Gioia Tauro" non è solo visto come porto di trasbordo marittimo ma lo si considera "porto strategico" nel sistema delle reti di trasporto nazionale ed internazionale.

Nel merito delle consolidate attività di trasbordo, in considerazione delle nuove strategie di mercato delle linee di navigazione, riteniamo che ci siano le condizioni affinché, il Gruppo Contship e Soci, possa fare di più per aumentare le movimentazioni e ridimensionare le ore di cassa integrazione che, da troppo tempo, condizionano fortemente le condizioni economiche e sociali dei lavoratori che vivono la precarietà economica e nell'incertezza del loro futuro. Al Management di MCT chiediamo più attenzione sull'organizzazione del lavoro ed ad un coerente mantenimento di attività funzionale ad allentare la morsa di una cassa integrazione che sta fortemente penalizzando la forza lavoro. Questo è il momento di generare fiducia per rafforzare l'immagine di una realtà efficiente ed affidabile. È così che si creano le condizioni utili a generare l'attesa competitività di una struttura operativa moderna ed aperta alle opportunità del mercato.

Alle Istituzioni territoriali, nazionali e più in generale la Politica ed al mondo dell'impresa, si chiede di abbandonare la retorica ed il disfattismo di maniera e dedicare l'atteso impegno nel promuovere investimenti per sfruttare le potenzialità marittime e valorizzare le potenzialità produttive dell'area portuale. È urgente far avanzare le politiche attuative degli investimenti del richiamato "Accordo di Programma Quadro del 2010" ad oggi in gran parte disatteso, a partire dalla realizzazione del "Gateway

Ferroviano”, opera strategica da cantierizzare al più presto. Ci viene da chiedere: Perché ciò è successo, nonostante la pronta disponibilità dei 20 Milioni di euro dei “Fondi Pon Reti per la Mobilità 2007-2013”? Perché nessun soggetto imprenditoriale, e non solo il Gruppo FS ma anche lo stesso Gruppo Contship con la sua azienda di logistica ed altre imprese italiane e straniere, non hanno partecipato al Bando di Gara scaduto lo scorso 21 Aprile 2013? Perché questo generalizzato disimpegno delle imprese? Perché permane l’immobilismo delle autorità competenti che, a tuttoggi, non ci risulta abbiano riproposto un nuovo bando di gara?

La Fit Cisl Calabria ritiene urgente l’attivazione di un tavolo regionale che possa analizzarne le cause e rimuovere gli effetti di un’evidente disaffezione delle imprese ad investire nel Polo Logistico e nell’Area portuale di Gioia Tauro.

Lamezia Terme 10 Dicembre 2013

Firmato: Annibale FIORENZA