

# l'ora della Piana

Redazione via Aspromonte 22, Gioia Tauro Tel. e Fax: 0966 55861 Mail: piana@calabriaora.it

## PORTO

<b>AUTORITA PORTUALE</b>	0966 766415
<b>CAPITANERIA DI PORTO</b>	0966 562911
<b>DOGANA</b>	0966 765369
<b>GUARDIA DI FINANZA</b>	0966 51123
<b>POLIZIA DI FRONTIERA</b>	0966 7610
<b>CARABINIERI</b>	0966 52972
<b>VIGILI DEL FUOCO</b>	0966 52111

## SANITÀ

<b>OSPEDALE GIOIA TAURO</b>	52203
<b>OSPEDALE PALMI</b>	267611
<b>OSPEDALE CITTANOVA</b>	660488
<b>OSPEDALE OPPIDO</b>	86004
<b>OSPEDALE POLISTENA</b>	942111
<b>OSPEDALE TAURIANOVA</b>	618911

## FARMACIE

<b>Gioia Tauro</b>		<b>Rosarno</b>	
loculano	51909	Alessio	773237
Rechichi	52891	Borgese	712574
Tripodi	500461	Cianci	774494
		Paparatti	773046
<b>Palmi</b>		<b>Taurianova</b>	
Barone	479470	Ascioti	643269
Galluzzo	22742	Covelli	610700
Saffioti	22692	D'Agostino	611944
Scerra	22897	Panato	638486
Stassi	22651		

## CINEMA

<b>Gioia Tauro</b> "Politeama"	0966 51498
Chiusura estiva	
<b>Cittanova</b> "Gentile"	0966 661894
Chiusura estiva	
<b>Polistena</b> "Garibaldi"	0966 932622
Chiusura estiva	

**Biacca: «Lo shipping locale si sente spremuto nel porto monopolizzato»**

# ORA BASTA tradimenti

15

**Quindici anni fa la Serport era l'unica Agenzia a Gioia. Oggi chiude il ramo dedicato alle navi e il presidente Biacca (nella foto in basso) denuncia: volevamo adeguarci ma il gigantismo e le istituzioni ci hanno ostacolato**



L'odierna crisi delle agenzie marittime, dovuta alla concentrazione nel porto di due grosse compagnie che non si rivolgono all'esterno per i servizi di assistenza alle navi, sta diventando come quelle mareggiate che lasciano sulla battigia inutili gusci senza perle dentro. Ieri la sede della Serport, l'unica impresa di settore che opera a Gioia Tauro da prima che il porto funzionasse e che gestiva 2 delle 5 linee dirottate su Cagliari, è sembrata come quei castelli militari dai muri minacciosamente bassi e con i ponti levatoi abbassati: per la stampa, i sindacati, le esplorazioni di ascolto rivolte alle istituzioni. L'incertezza del futuro si respirava al piano terra, dove i 27 tra impiegati e operatori di dogana commentavano con preoccupazione le notizie di questi giorni, ufficializzate da un incontro straordinario che il Cda ha avuto con gli addetti per prospettare il licenziamento di almeno 10 dipendenti; ma le difficoltà congiunturali e di prospettiva, si percepivano anche nel "piano alto" dell'amministrazione dove il presidente Giuseppe Biacca non nascondeva affatto delusione e rabbia per il danno diventato pure beffa. «Tutti dicono che la crisi dell'indotto si supera sviluppando la logistica - afferma il manager con foga analitica -.



Intanto io oggi devo licenziare personale che ho formato di tasca mia e aspetto dal 1999 l'autorizzazione per utilizzare dei magazzini con cui l'azienda potrebbe diversificare i suoi servizi, come fin qui è stato concesso di fare ad altri e non a noi». Brutta mareggiata la fuga in Sardegna di Grand Alliance, perché dallo sfogo incassato di quest'imprenditore reggino fa emergere il panorama di una ingegneria sociale che nella Piana rischia di tagliare il ruolo dei funzionari di ditte private, che fino a ieri masticavano l'inglese, si confrontavano con le autorità marittime, viaggiavano verso altri porti per procacciare nuovi affari. Rimarranno solo braccia, che anche quelle se si mettessero a parlare come ai tempi degli scioperi radicali potrebbero porre in discussione ogni rendita storicamente accumulata. Brutta mareggiata, perché Biacca è uno che la storia del porto e dei suoi meccanismi istituzionali e commerciali più segreti la conosce bene, anche per averla vissuta in prima persona.

### Il doppio tradimento

«Certo che ci sentiamo traditi da Contship, ma non solo», diventa rapida la risposta di Biacca al termine di una conversazione col cronista affrontata assieme al comandante gioiese Giu-

seppe Patamia e allo spedizioniere reggino Vito Foderaro, altri anelli in questi giorni arroventati nella catena di una società che sin dalla nascita persegue l'obiettivo di riunire operatori di tutta la regione. «Quando Ravano venne la prima volta a Gioia Tauro per preparare l'avvio del terminal - racconta Biacca senza sentimentalismo - fu una nostra società madre a mettersi a disposizione per la visita e la società del fondatore del porto aveva sede proprio nei nostri uffici. Non c'era nessuno perché nessuno credeva nella scommessa di Contship e si figurò che nella primissima fase Serport era l'unica agenzia operativa ed aveva la responsabilità di 200 navi al mese». Altri tempi visto che oggi il gigantismo del terminalista, che si adegua alle richieste dei clienti e approfitta di una concessione 50ennale, toglie mercato ai servizi marittimi come ieri l'ha tolto - senza colpo ferire - alla cantieristica e alla movimentazione di merce rinfusa. «Traditi e spremuti ci sentiamo - prosegue il manager - perché l'accordo di programma firmato nel 1993 dal governo per favorire Con-

tship è completamente disatteso dal terminalista. Ravano infatti la logistica in un porto polifunzionale la voleva fare, eccome, mentre oggi le scelte industriali di chi controlla il porto hanno creato una concentrazione che non dà spazio ad altri o ad altre attività: è come un caterpillar che passa sopra ogni cosa».

### L'anarchia pilotata

Biacca, parlando anche nel ruolo di rappresentante di settore nella Camera di commercio, la mareggiata la vuol trasformare in uragano. «Io faccio l'imprenditore e so che per i miei investimenti devo calcolare il fattore rischio - prosegue perdendo ancora l'aria bonaria che gli è tipica - . Ma a Gioia Tauro il rischio dipende da fattori che l'imprenditoria locale non può neanche ipotizzare alla lontana, perché il terminalista vende ai suoi clienti un servizio già completo di agenzie, le linee ci chiedono di anticipare il pagamento di tasse di ancoraggio rese altissime come i servizi per l'accosto gestiti da una società del terminalista e quindi fare impresa in questo porto è un privilegio per pochi: il liber-

simo senza regole genera anarchia».

### La politica

Ci sono colleghi di Biacca che stanno andando in Marocco ad investire, perché là la povertà e la monarchia fanno ponti d'oro a chi opera nei porti. Come fu a Gioia Tauro ai tempi di Ravano, per 1000 addetti che oggi consumano ma non hanno più una classe media a cui aspirare. «Gioia è l'unico porto che ha un unico terminalista - conclude Biacca - e ancora oggi c'è chi come il commissario De Dominicis questa verità amara tenta di aggirarla proponendo nei tempi lunghi un secondo canale. La verità è che i problemi sociali di quest'area non interessano alla politica, e che non interessa lo sviluppo dell'imprenditoria locale che come nel nostro caso non ha mai chiesto una lira allo Stato: basti dire che nessuno ci ha consultato durante l'elaborazione della proposta di piano regolatore portuale». Se non è crisi questa... il parcheggio container di Gioia Tauro è solo un incubo.

Agostino Pantano

4-continua

## uscire dalla crisi

# Il manager rompe gli argini «Senza capannone licenzieremo»

«Oggi non saremmo in crisi e non saremmo nelle condizioni di dover licenziare, se avessimo avuto anche noi l'opportunità di fare logistica». Biacca è perentorio nella parte del suo ragionamento in cui prospetta una via d'uscita per lo stallo attuale dello shipping gioiese. «Già nel 1999 - ricorda il rappresentante della Serport - avevamo chiesto all'Asi di poter utilizzare dei magazzini per aprire i container e lavorare la merce. Ci fu detto che la competenza era passata all'autorità portuale e, mentre nostri concorrenti avevano campo libero, la domanda che noi riformulammo a quest'ente giaceva nei cassetti. Solo alla fine del mandato del presidente Guacci, nel 2006, vi fu qualche segnale di accelerazione e addirittura il segretario dell'authority dichiarò alla stampa che la concessione per il capannone era cosa fatta».

Invece, né Serport né altre piccole imprese locali sono entrate in possesso della struttura, diventata negli anni paradigmatica d'una pianificazione incerta perché la sua destinazione è mutata di volta in volta, col risultato di renderla inutilizzata.

«Con l'altra società che nel frattempo ha fatto domanda - prosegue Biacca, ricordando un'amara vicenda di cui CO si è già oc-

cupata - oggi ci siamo accordati di non adire per il momento le vie legali per ottenere l'autorizzazione, ma di cercare insieme una via d'uscita e ottenere di poter lavorare nella struttura».

Oggi la destinazione del capannone non dovrebbe più essere favorevole ad uno dei terminalisti, a differenza dell'area che gli sta intorno.

Un escamotage che non ha tranquillizzato Biacca al punto di chiedere «ufficialmente tramite il mio legale un accesso agli atti, anche per capire come mai sia stato possibile che nell'ultima riunione del comitato portuale 10 voti a favore e 10 astenuti non sono bastati a farci dare la concessione».

Quando la mareggiata finirà, gusci di nuovo vuoti con dentro i soliti misteri. «Chiediamo una concessione in tempi decenti - conclude Biacca - e poi il coinvolgimento delle imprese locali nella concertazione. La politica e l'azienda approfittano della nostra rappresentanza debole e questo deve essere un monito anche per i miei colleghi, affinché il caterpillar non ci schiacci sempre».

ago. pan.