L'Autorità Portuale di Gioia Tauro: vantaggi dalla realizzazione di un bacino di carenaggio

Date : 7 luglio 2016

GIOIA TAURO. “Chiari vantaggi economici e sociali, con una conseguente e importante ricaduta occupazionale per lo scalo”. Sono queste le conclusioni evidenziate nello studio di fattibilità del bacino di carenaggio da realizzare nel porto di Gioia Tauro, dopo che l’Autorità portuale, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli, ha approvato la variazione al Piano operativo triennale delle opere 2016 - 2018. “Si tratta - spiega una nota dell’autorità - di un’operazione pienamente condivisa dalla Regione Calabria che, in sinergia con l’Autorità portuale, ha messo in campo specifiche misure finanziarie al fine di implementare e diversificare le attività lavorative attualmente presenti nello scalo calabrese, primo hub di transhpment italiano”. Stessa disponibilità alla sinergia, prosegue la nota, è stata manifestata da Msc, attraverso una missiva indirizzata al commissario straordinario Andrea Agostinelli, nella quale ha specificato “la propria disponibilità ad effettuare i lavori di manutenzione a Gioia Tauro, confermando, altresì, la propria volontà a partecipare ad un eventuale bando di gara per la gestione diretta, o indiretta tramite società terza, dell’attività di manutenzione ordinaria e di riparazione straordinaria delle navi”. Si aggiungono, quindi, secondo l’autorità, “ulteriori e importanti tasselli che tracciano il percorso che condurrà alla creazione del polo di manutenzione navale nel porto calabrese. Tra questi, anche, l’analisi positiva dello studio di fattibilità che, dopo aver messo a confronto i punti di forza e quelli di debolezza dell’infrastruttura portuale, ha evidenziato le opportunità derivanti da questo investimento, inserendo il porto di Gioia Tauro in un contesto internazionale di mercato per poterlo, così, confrontare con le altre realtà esistenti. L’obiettivo - si legge - è quello di cogliere le reali condizioni di sviluppo di Gioia Tauro, all’interno di un più strategico quadro di competitività futura”. Nello specifico, spiega la nota, “lo studio analizza la domanda potenziale per stimare il numero di navi che potrebbero scegliere Gioia Tauro per le proprie operazioni di carenaggio. Si tratta di un numero interessante considerato che, nel 2021 a Gioia Tauro, potrebbero richiedere attività di manutenzione ben 546 portacontainer, di cui 241 con una capacità nominale superiore ai 6mila teu. A fronte, poi, di un’offerta potenziale, calcolata in 730 giornate lavorative annue (365 in bacino e 365 sulla banchina di accosto), la domanda potenziale supererà l’offerta. Da questo quadro di partenza, necessario a definire il valore specifico di Gioia Tauro e del suo bacino, è stata quindi analizzata - si sottolinea - la relazione con gli altri porti competitor, già attrezzati di polo di manutenzione all’interno del circuito del Mediterraneo. Si tratta dei porti di Tuzla (Istanbul/Turchia), Izmir (Turchia) e Malta. Rispetto a Tuzla, il porto di Gioia Tauro è risultato più competitivo con un vantaggio economico pari a circa 228 mila dollari per navi da 15mila teus. Anche rispetto a Izmir, Gioia Tauro risulta più vantaggioso per un valore che oscilla tra i 35 mila dollari, per navi di circa 9.600 Teu, e 50 mila dollari per portacontainer di 15.300 teu. Diverso è, invece, il rapporto con Malta che risulta più competitivo rispetto allo scalo calabrese”. Più in particolare , “nel confronto con i porti turchi, Gioia Tauro - secondo l’analisi - risulta più baricentrica sulla rotta Suez-Gibilterra e questo comporta minori costi, sia di carburante che di altri costi operativi. Il confronto con Malta, invece, denota una minore competitività del porto calabrese, comunque inferiore, in termini assoluti, rispetto al vantaggio che Gioia Tauro ha nei confronti di Tuzla e Izmir. Rispetto al porto di Malta, Gioia Tauro presenta una serie di svantaggi (di tipo economico) ma presenta anche un indubbio vantaggio: essere un porto hub, dove si potrebbe fare non solo transhipment”. Altro elemento importante, chiamato a generare conclusioni positive intorno alla validità dell’investimento, è l’analisi economico-sociale che ne ha evidenziato una buona convenienza. A tale proposito, è scritto, “il valore attuale netto economico, che misura la creazione di ricchezza complessiva del progetto, è risultato essere pari a 117 milioni di euro, con un tasso di rendimento economico del 16,48%. Per quanto riguarda, invece, le ricadute in termini occupazionali le conseguenze sono risultate decisamente positive. Nello specifico, rispetto all’occupazione diretta, quindi quella riferibile agli addetti della struttura di carenaggio, sono state ipotizzate 271 unità a regime, di cui 260 tra operai e tecnici, impiegati nelle officine di supporto e a bordo nave, e 11 addetti negli uffici amministrativi. A questa - secondo lo studio - si aggiunge l’occupazione indiretta stimata intorno a 99 addetti. Considerando, altresì, l’occupazione creata dagli investimenti, che saranno realizzati in ambito portuale, lo sviluppo occupazionale potenziale generabile dal progetto assume valori particolarmente rilevanti, che riporta lo sviluppo occupazionale, tra diretti e indiretti, a 370 unità”. Per quanto concerne l’investimento finanziario e ai relativi tempi di realizzazione, le previsioni del Piano operativo triennale indicano, in una prima fase, la realizzazione del prolungamento nord della

banchina di ponente (tratto G) e l'acquisto del bacino di careggio galleggiante, e, infine, la costruzione di un'invasatura interna dove sistemare il bacino in modo definitivo. La previsione di spesa, calcolata in tre anni e quindi ad operazione conclusa, indica un investimento complessivo pari a 75 milioni di euro spalmati nel triennio 2016-2018.