

Villa S. Giovanni Il prof. Francesco Russo, esperto di trasporti, auspica scelte concrete e coerenti per lo sviluppo della città

«La chance si chiama autoporto. E c'è già»

Occorre confrontarsi con i grandi scali passeggeri. Un bando europeo per la gestione

Giusy Caminiti
VILLA SAN GIOVANNI

Autoporto a Villa e interporto a Gioia Tauro: con scelte precise e azioni concrete e coerenti si può ancora pensare ad uno sviluppo dei due porti nell'area del Mediterraneo, creando con ciò posti di lavoro, incremento del prodotto interno lordo e benessere sociale.

Ne è convinto il professor Francesco Russo, ingegnere e ordinario di Trasporti e logistica presso la facoltà di Ingegneria dell'Università Mediterranea, di ritorno dall'Inghilterra dove, a Southampton, lo scorso 13 luglio, ha presentato una ricerca scientifica su "Porti e Mediterraneo", una ricerca biennale svolta dalle Università di Reggio, Roma Tor Vergata, Cagliari e Politecnico di Bari, coordinate proprio dal gruppo di lavoro della Mediterranea.

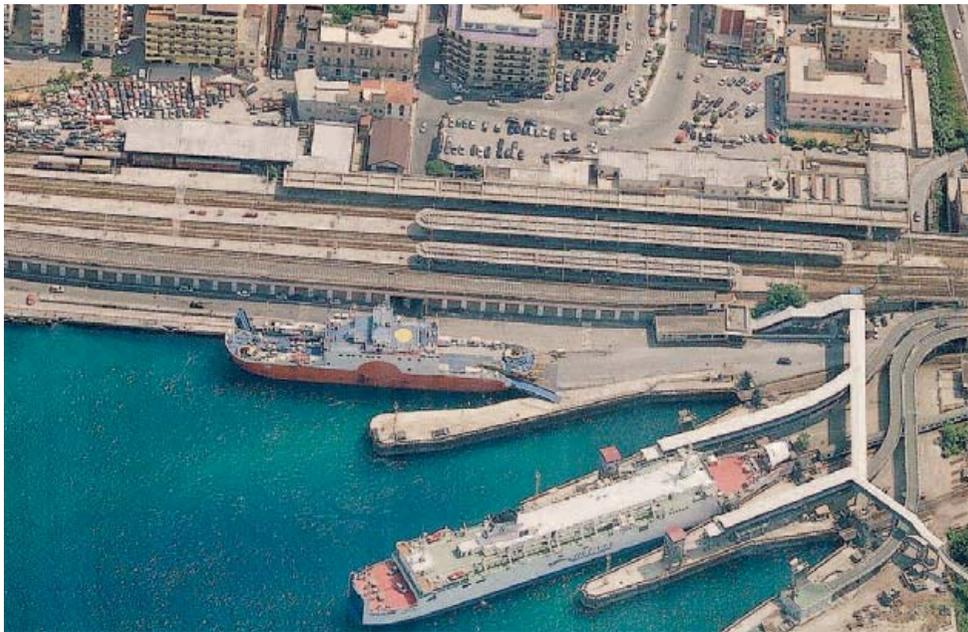
Tra la perdita degli oltre 450 posti di lavoro a Gioia Tauro e la recente delibera con cui l'amministrazione vilese ha espresso parere favorevole all'ingresso nell'autorità portuale di Gioia Tauro, non mancava di certo un argomento di discussione.

E proprio su quest'ultimo profilo, Russo è abbastanza incisivo: «Bisogna capire bene –



Il prof. Francesco Russo

dice – qual è il piano di unificazione dell'autorità portuale. Villa San Giovanni è uno dei primi porti passeggeri d'Italia, quindi la vocazione ce l'abbiamo già davanti agli occhi e non dobbiamo creare nulla di nuovo. Quando già un business esiste bisogna prima di tutto far fruttare quello e poi pensare al resto. Se l'ingresso nell'autorità portuale di Gioia deve solo essere un passaggio burocratico in più, non servirà



La vasta area portuale di Villa San Giovanni: una "ricchezza" ancora inutilizzata

a nulla. Viceversa, se esiste un'adeguata proposta politica, i frutti arriveranno. Ma con rammarico devo sottolineare che fino ad ora nulla ho letto in proposito!».

E se a Gioia Tauro l'interporto c'è già, a Villa San Giovanni l'autoporto non è poi così lontano, dal momento che sono in fase di realizzazione, grazie ai fondi del decreto di emergenza ambientale, i due polmoni di stoccaggio a mon-

te (ossia sulla bretella autostradale), che – una volta ultimati – permetteranno, grazie alla enorme capienza ed ai servizi che ospiteranno, di realizzare un'area di sosta unica nella provincia reggina.

Sull'interporto, poi, il prof. Russo è molto chiaro: «A Gioia Tauro l'infrastruttura c'è, è lì, ciò che manca – oggi come ieri – è una società che la gestisca, che riesca ad intercettare i finanziamenti e rendere un ser-

vizio di interporto ottimale. Visto che l'infrastruttura c'è già (e noi più volte la abbiamo ispezionata) qualcuno dovrebbe spiegarmi cosa vuol dire quando afferma che l'interporto deve essere fatto! Sarebbe paradossale costruire un secondo interporto quando il primo è lì inutilizzato».

Ed invece su Gioia, Villa e Crotona il professore Russo lancia il più assoluto silenzio e, ancor peggio, l'incapacità

prima di tutto politica di «fare scelte che, capisco – continua – non essere semplici ma ormai irrinunciabili. Domani è troppo tardi!».

E il mancato sviluppo non è un problema di mercato, né di costo della manodopera (che da noi, visto il contesto culturale più sviluppato, pur se a prezzo maggiore, è un valore aggiunto rispetto ai porti del Nord Africa).

Piuttosto è «un problema di mercato territoriale, nel senso che oggi il soggetto pubblico deve intervenire pesantemente perché c'è competizione territoriale». «L'operazione – spiega il prof. Russo – è di marketing territoriali e non si può confondere il ruolo dei soggetti pubblici con quello dei privati. Sono scelte politiche». Adesso Villa parte con il vantaggio della programmazione: «Villa – conclude Russo – deve confrontarsi con i grandi porti passeggeri dell'Europa (ad esempio il trasporto della Manica). Il traghettamento deve essere funzionale allo sviluppo territoriale. Il territorio, però, continua a non intervenire e il ruolo di controllo non è stato mai assunto. Adesso bisogna guardare alto: fare un bando europeo per la costituzione di una società mista che gestisca l'autoporto». ◀