

L'INTERVISTA

Parla il presidente dell'Autorità portuale, Andrea Agostinelli

di GIUSEPPE SMORTO

La voce sembra alterata.

Ammiraglio Agostinelli, che succede?

«Ho appena fatto una furiosa litigata. Stiamo mettendo a punto tredici concorsi pubblici per quadri e impiegati. Di questi tempi ci vuole una certa temerarietà».

E come sta il Porto di Gioia Tauro?

«Nonostante le congiunzioni astrali negative - la direttiva Ue sulle navi e la crisi del Mar Rosso - ho un numero interessante da darle, una percentuale che ha sorpreso anche me».

Nato a Milano, classe 1959: l'adolescenza a Livorno gli ha regalato la passione per il mare, l'accento toscano e una sana schiettezza. Andrea Agostinelli è il presidente del Porto di Gioia dal 2021, nel 2015 è arrivato come commissario. Ha studiato Giurisprudenza a Pisa, poi l'Accademia e un lavoro che lo ha portato a Monfalcone, Marina di Carrara, Sanremo, Elba, Rimini, Salerno... Ha due figlie: Alessandra e Carolina. Si è appena risposato in Sicilia, la moglie si chiama Giulia.

Ora la sento più tranquillo. Qualcuno di sicuro in questi anni le avrà detto: ci sono sedi più comode, e porti dove non arrivano solo container.

«Sono perennemente stanco ma orgoglioso. Mi sono innamorato di questo lavoro dal primo giorno, pur avendo fatto altro nelle Capitanerie. Quando sono arrivato, nel 2015, Gioia movimentava 1,8 milioni contenitori, e negli anni successivi andò peggio. Abbiamo chiuso il 2023 a 3 milioni 524 mila».

Non ha risposto alle domande: ci sono posti più comodi?

«Probabile, ma qui lavoro con Msc e Grimaldi, che sono i player più forti al mondo nel loro segmento. È come stare in Champions League».

Se Msc e Grimaldi vengono a Gioia, ci sarà un motivo. Non basta stare al centro del Mediterraneo.

«Sono leggermente presuntuoso, ma non arrivo a dire che è merito mio. Qui ci sono 1300 operai, più 250 precari, l'indotto del porto arriva a 4000 posti di lavoro. Abbiamo bravissimi dirigenti, ma ne servono degli altri, perciò facciamo i concorsi. Abbiamo abbattuto il muro con la Piana e con la politica: se Gioia funziona, la Calabria cresce. È quello che dico andando in giro per le scuole, commentando il film che abbiamo prodotto. E il fatto che San Ferdinando, il piccolo comune che confina con lo scalo, mi abbia dato la cittadinanza onoraria mi rende felice».

A qualcuno il suo lavoro non è piaciuto.

«Hanno cercato di buttarci giù per interposta persona e per via giudiziaria. Resisto».

Momenti brutti?

«Ne ho avuti. Quattro anni fa ero in bilico, trovai fuori dall'ufficio una trentina di lavoratori dietro una striscione. Aspettavano che uscissi, e si sa che io faccio sempre tardi. Dissero solo che volevano stringermi la mano. Quella sera mi è rimasta impressa a fuoco. Vedi, mi sono detto, ne è valsa la pena. Ho fatto una vitaccia, ho preso tante critiche. Ma ho incontrato e ascoltato persone stupende, come il



Il presidente dell'Autorità portuale Andrea Agostinelli. A sinistra un'immagine del porto di Gioia Tauro

«Porto di Gioia, più 20% in gennaio Sorpreso anch'io»

«Con la direttiva Ets, la Ue ha deciso di colpire il settore meno inquinante, quello del trasporto marittimo. C'è tensione fortissima e calo del traffico da Suez, ma per ora il nostro sistema regge»

vostro collega Michele Albanese. La storia di Gioia Tauro non è cominciata con me. Il resto lo fanno le navi che arrivano H24 nel porto canale: un movimento bellissimo, un progetto armonioso»

A parte le scuole e i dibattiti, è riuscito a vedere un po' di mondo?

«Mi hanno sorpreso per bellezza Gerace e Roccella Ionica. E naturalmente il Lungomare di Reggio. Ma ogni volta mi dico: la Calabria è tutta da scoprire».

Veniamo alla congiunzione astrale negativa: superata?

«Presto per dirlo, però...»
Ricapitoliamo la situazione. C'è una direttiva Ue che impone tasse più alte alle navi inquinanti. Quali sono gli effetti su Gioia?

«E su Algeciras, Barcellona, un po' anche sul Pireo... Il rischio è che le navi transoceaniche preferiscano un attracco nei porti nordafricani, tagliando completamente Gioia. Se un cargo pieno di lavatrici arriva a Tangeri non paga, o paga la metà. E da lì può consegnare direttamente a Genova o Trieste».

Non ritiene giusto che anche l'Europa scelga la strada della sostenibilità?

«Legittimo e sacrosanto. Mi limito solo a dire che l'inquinamento dei trasporti marittimi è poca cosa rispetto a quelli aerei, su gomma, ferroviari».

E voi sulla sostenibilità state lavorando?

«L'elettrificazione delle ban-

chine del porto è il nostro prossimo traguardo, servono oltre cento milioni, al momento ne abbiamo 20 pronti».

L'Europa vi ha ascoltato? Il sistema dei porti non è l'unico a protestare in questo periodo.

«Io però parlo di porti del basso Mediterraneo, questa protesta non tocca gli altri scali italiani. La normativa è in vigore, ora ci sono due variabili. La prima, le prossime elezioni europee. La seconda, le scadenze: un terminalista come Msc dovrà pagare queste tasse in più dal 2025. C'è tempo per trovare un accordo e per avviare percorsi per una maggiore difesa dell'ambiente».

Altro problema, la crisi del Mar Rosso. Il primo mese è passato, quale impatto su Gioia?



Il porto di Gioia Tauro

«Il trasporto marittimo è in un momento molto precario. Ho qui davanti gli ultimi dati: 66 per cento in meno di passaggi da Suez. Significa che la centralità del Mediterraneo è fortemente a rischio. La maggior parte delle navi che arrivano dall'estremo Oriente sceglie per motivi di sicurezza di circumnavigare l'Africa. Sono dodici giorni di viaggio in più, anche perché gli armatori impongono la cosiddetta "velocità economica": le navi vanno più piano per consumare meno».

E infatti ci sono fabbriche grandi e piccole che in Europa bloccano la produzione.

«Con effetti assurdi: Algeci-

ras, che è il primo porto europeo arrivando da Sud scoppia di container. È chiaro che questa situazione impone agli armatori di rivedere la logistica».

E quindi quali sono i numeri di Gioia?

«Proprio oggi mi hanno passato un foglietto che mi ha strappato un sorriso: nel mese di gennaio Gioia Tauro ha fatto il 20 per cento in più rispetto all'anno scorso».

Evviva.

«Voi giornalisti andate sempre a caccia di notizie. In questo caso, la notizia c'è ed è clamorosa: Gioia Tauro è ancora viva e vegeta, nonostante la sciagurata direttiva europea sul transhipment e la crisi nel golfo di Aden. Per ora questa congiuntura non ci tocca, o almeno non nella misura in cui sta colpendo altri porti del Mediterraneo. La domanda che tutti ci hanno fatto in questi giorni è stata: e voi quanto state perdendo? Ci aspettavamo di peggio».

E quindi vi siete lamentati invano?

«No, l'allarme resta. Ma quel numero ha una spiegazione. Intanto Msc ha spostato un'altra linea da Malta a Gioia Tauro. Traffico in più, regolare e schedato. Insieme a Maersk e alle altre grandi compagnie di portaccontainer, segue la via africana».

Poi naturalmente Msc utilizza i suoi terminal nel Mediterraneo, e fra questi c'è il nostro. Invece Grimaldi, che importa automobili dalla Cina, si è presa il rischio di passare da Suez, sotto la protezione delle forze navali del contingente internazionale, accettando i maggiori costi assicurativi».

Tornerebbe buona la sua tesi in diritto della navigazione. A proposito, avrà visto che in molte ricerche di sociologia il porto di Gioia è considerato un'eccellenza calabrese insieme agli Atenei.

«E noi infatti con le Università ci lavoriamo, con tutte. Aprire le porte agli studenti significa disegnare il futuro. Abbiamo cancellato l'immagine più brutta del porto: i presunti fannulloni, la droga. Parliamo con questi numeri di produzione, con i sequestri. Ora bisogna costruire un sistema che regga nel tempo, Gioia Tauro può fare veramente molto di più»

«Abbiamo aperto lo scalo alla Calabria e alle sue Università. Gli studenti sono il nostro futuro»