

Porto, chiesti i danni. Il pilota Costagliola: fondi per le piccole imprese, intervenga Confindustria

Gli operatori marittimi avviano l'azione collettiva

PESCARA. La rabbia degli operatori marittimi e la disperazione per una stagione estiva ormai al collasso si concretizzano in una class action richiesta dall'intero settore commerciale. L'azione collettiva è l'ultima forma di protesta nei confronti della classe dirigente, colpevole della lunga stagione di ritardi nel dragaggio del porto, che ha portato alla lenta agonia dello scalo pescarese e alla cancellazione del collegamento con la Croazia.

«Siamo la categoria più penalizzata dalla crisi e dall'insabbiamento dei fondali», annuncia Leonardo Costagliola, pilota del porto, «abbiamo già chiesto a Confindustria di farsi carico delle nostre richieste perché, oltre ai contributi in regime di de minimis versati ai pescatori e agli armatori, c'è bisogno di trovare sovvenzionamenti anche per noi che operiamo nel settore commerciale».

I fondi sono indispensabili per permettere la sopravvivenza delle piccole agenzie a conduzione familiare o con pochi dipendenti, che negli ultimi mesi hanno visto crollare il proprio fatturato da diverse migliaia di euro a zero. «Ma non possiamo muoverci prima di settembre», prosegue Costagliola, «solo al termine dell'estate, infatti, sapremo con esattezza a quanto ammontano le nostre perdite e se le agenzie marittime saranno costrette a effettuare licenziamenti o ad attivare procedimenti di cassa integrazione per i propri dipendenti».

Il primo segnale del malumore degli operatori è stato lanciato da Marco Santori, amministratore dell'agenzia marittima Sanmar, che ha paventato il rischio di un ricorso al Tar qualora la Regione Abruzzo non si fosse attivata per i contributi ai lavoratori del settore commerciale. Gli stessi disagi sono avvertiti dalle società dell'indotto. «Sono aumentati i costi di approvvigionamento», riferisce Giuseppe Ranalli dell'agenzia marittima Ranalli, «in questi mesi, stiamo stringendo i denti il più possibile per evitare il licenziamento dei tre dipendenti. Per noi che lavoriamo nell'indotto petrolifero, l'addio del Pescara jet è stato un colpo grosso, ma non decisivo. Per fortuna, il catamarano della Snav è rimasto in Abruzzo, così è scattato il principio della sussidiarietà tra due centri come Pescara e Ortona che operano sulla stessa fascia dell'Adriatico e possono aiutarsi a vicenda». È così che Paolo Marfisi del gruppo ormeggiatori è riuscito a trasferire i due operai allo scalo ortonese perché «la legge non prevede l'obbligo di disporre di ormeggiatori per le navi sotto le 500 tonnellate che attraccano a Pescara, a meno che non trasportino carichi pericolosi o ci sia un'apposita ordinanza del comandante della Capitaneria».