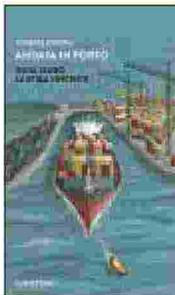


**GIOIA TAURO/2**

di Giuseppe Soriero

## Il porto, un tesoro per i calabresi

Venticinque anni sono appena trascorsi dalla istituzione della Capitaneria di porto e della Autorità portuale e sono già mutate percezione e fruizione del porto di Gioia Tauro luogo che, nel bene e nel male, connota la Calabria lungo la propria storia, ancora oscillante tra sogni e delusioni.



a pagina IX

# Proteggere il porto per investire sul futuro e far sentire lo Stato al fianco dei calabresi

*Pubblichiamo uno stralcio dell'introduzione al libro "Andata in porto - Gioia Tauro la sfida vincente" di Giuseppe Soriero edito da Rubbettino*

di GIUSEPPE SORIERO

Venticinque anni sono appena trascorsi dalla istituzione della Capitaneria di porto e della Autorità portuale e sono già mutate percezione e fruizione del porto di Gioia Tauro luogo che, nel bene e nel male, connota la Calabria lungo la propria storia, ancora oscillante tra sogni e delusioni.

E venticinque anni sono decorsi dalla presentazione a Bruxelles del Master Plan - piano di sviluppo del porto di Gioia Tauro, la prima sperimentale pianificazione di un porto da parte dello Stato. Oggi, con 3,5 milioni di teus, è il primo scalo italiano per il movimento delle merci nel Mediterraneo. La data del 22 novembre 1997 è tra quelle che meglio si prestano a rappresentare il cambiamento di assetti nel-

la storia del Mezzogiorno, poiché simbolicamente segnala la presenza dello Stato in un territorio della Calabria, effigiata di volta in volta come "far west Italia" o addirittura "l'inferno". La 'ndrangheta a Gioia è ancora insidiosa e prova a scaricare tanta droga dai container in arrivo dal Sud America, ma sono ora presenti, nella sola area del porto, centinaia di carabinieri, poliziotti, guardie di finanza e c'è la magistratura che vigila e interviene. Lo Stato si manifesta adesso, come forse mai era successo prima, a presidio di un territorio di cui ora rivendica il pieno controllo. Proteggere il porto che oggi dà lavoro a oltre 2000 persone significa investire sul futuro e consentire a migliaia di famiglie di vivere onestamente, schierarsi con lo Stato e le sue articolazioni operative.

Il 2 dicembre 2022 si è svolta la cerimonia per la cittadinanza onoraria, conferita alla Capitaneria di Porto, nell'aula del Consiglio Comunale di Gioia Tauro. In apertura il Sindaco ha

sottolineato la funzione preziosa che la Capitaneria di Porto esercita per la sicurezza e la legalità a mare e lungo le coste.

È auspicabile, perciò, che il 25° anniversario - che celebra una sfida vincente - diventi l'occasione per discutere non solo di un porto, ma delle potenzialità straordinarie che proprio dalla Calabria e dal Mezzogiorno si appalesano per l'Italia tra Europa e Mediterraneo. E poiché lo scalo di Gioia ancora oggi è più conosciuto dai tedeschi, dagli americani, dai cinesi che dagli italiani e dagli stessi calabresi, obiettivo prioritario di questo libro è quello di contribuire ad ampliare l'attenzione generale su una possente leva per lo sviluppo e la coesione Nord-Sud. Luogo di eccellenza produttiva, esso è ancora continuamente esposto allo scontro tra Stato e antistato, tra incursioni della mafia e iniziative concrete per la legalità e lo sviluppo, come ricordato efficacemente dal Procuratore Nicola Gratteri e commentato da

Aldo Varano.

Il porto è il risultato di una sfida eccezionale con più protagonisti: dai responsabili delle varie Istituzioni alle mobilitazioni di popolo.

Qui racconto la mia esperienza concreta di lavoro e di studio, le battaglie condotte, insieme ad altri, a Roma e in Calabria per affermare e tutelare quel primato, espongo le difficoltà incontrate, le sconfitte subite e la soddisfazione di ascoltare adesso dai protagonisti dello sviluppo, nazionali e regionali, i dati confortanti che rilanciano le prospettive di un primato.

Se potessimo usare il linguaggio delle fiabe, il nostro racconto potrebbe iniziare così:

C'era una volta, in quella Piana, di 848 km<sup>2</sup>, la più grande foresta di ulivi e arance della Calabria; portava i segni di una natura rigogliosa e le rughe ancora evidenti di rapporti di proprietà arcaici, mutati negli anni con lenta e complessa evoluzione. Il solco della terra si nutriva dell'ac-

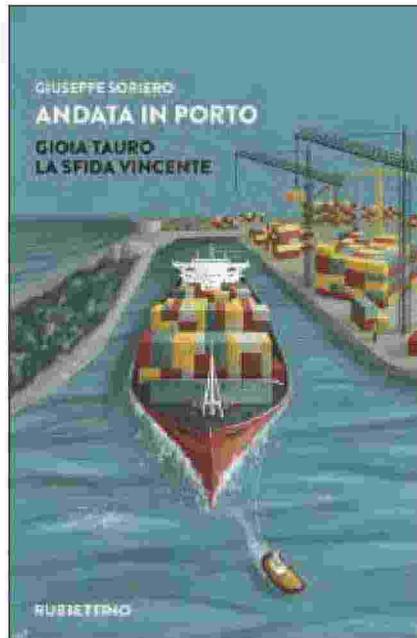
qua di grandi fiumi e di intense piogge, di improvvise alluvioni, e anche di copiose gocce di sudore di tanti braccianti. Sono coloro che, nel duro lavoro, hanno trovato assieme al sostentamento per la propria famiglia anche la volontà testarda di trasformare la terra e con essa la qualità della vita, la tutela dei diritti, le relazioni sindacali e sociali, insomma il futuro. È il risultato storico di un impegno collettivo di diversi protagonisti che nella Piana di Gioia riesce a ripetersi. È il

metodo vincente che ha consentito in soli tre anni l'istituzione della Capitaneria e poi la nomina di Commissari straordinari, l'insediamento della Autorità portuale, la impegnativa elaborazione del Master Plan, il confronto proficuo con i sindacati, lo scontro diretto con gli avversari interni ed esterni alla regione. La reazione degli interessi consolidati mette in luce subito gli sguardi maliziosi di alcuni porti europei e italiani. E se da Marsiglia si annuncia una formale contesta-

zione a Bruxelles, i quotidiani evidenziano le polemiche da Genova in nome degli interessi nordisti da tutelare. Lo scalo della Lanterna, da sempre preminente nella mappa dei flussi portuali, è obbligato a osservare la irresistibile ascesa di Gioia Tauro; la contesa commerciale legittima dà subito il senso della novità eclatante che, dalla Calabria, è riuscita a smuovere antichi equilibri.

E mentre alcuni giornali del Nord gridano al protagonismo del sottosegreta-

rio calabrese, io invece, in quelle ore, ho la sensazione che il mio lavoro sul porto di Gioia Tauro sia in realtà "a responsabilità limitata". Nel senso che ogni decisione tesa a esaltare le potenzialità dello scalo calabrese, che trovava la sensibilità alta del Presidente del Consiglio e l'attenzione nel Ministro dei Trasporti, venisse poi rallentata in altre sedi, specie per il collegamento con la rete ferroviaria su cui il confronto non fu diplomatico dentro il governo e con le Ferrovie dello Stato. (...)



Giuseppe Soriero e la copertina del suo libro "Andata in porto" edito da Rubbettino

