

**GIOIA TAURO/1**

di Ercole Incalza

# Una tessera preziosa nel mosaico Mediterraneo

Questa attenzione e questa convinta analisi la leggiamo in modo esplicito nel libro di Giuseppe Soriero dal titolo "Andata in porto Gioia Tauro La sfida vincente". Già il titolo rappresenta quanto sia stato difficile garantire a questo HUB di nascere e di diventare un riferimento chiave dei processi logistici, ripeto, non solo del Paese ma dell'intero assetto comunitario all'interno del Mediterraneo.

**a pagina VIII**



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL 25° ANNIVERSARIO DELLA CAPITANERIA DI PORTO DI GIOIA TAURO

# PORTO DI GIOIA TAURO, UNA SFIDA VINTA IN TANDEM CON LA CAPITANERIA DI PORTO

*Ogni primato raggiunto dall'hub, leader nel transhipment, poggia le basi sull'attività della Guardia costiera*

Pubblichiamo la prefazione del libro "Andata in porto - Gioia Tauro la sfida vincente" di Giuseppe Soriero edito da Rubbettino

di **VINCENZO ZAGAROLA** \*

La sfida che il Paese ha voluto intraprendere negli anni '70, per realizzare nella Piana di Gioia Tauro una infrastruttura portuale di primaria importanza, ha attraversato momenti di difficoltà e di scelte strategiche che, giocoforza, si sono dovute adeguare alle nuove realtà internazionali dei traffici marittimi. È la "sfida vincente" cui dà rilievo in questo libro l'autore Giuseppe Soriero che 25 anni fa ha inaugurato, per conto del Governo, la neoinstituita Capitaneria di Porto.

Nel perseguire l'interesse statale, alla nascita e sviluppo del porto di Gioia Tauro, si è dovuta - necessariamente - affiancare una Autorità marittima in grado di «regolare con ordine l'uso del mare» (citando le parole che il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella ha indirizzato al Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera) e assolvere quindi all'istituzionale compito di Comando del porto.

Dovendo disciplinare con norme tecniche, amministrative e di sicurezza portuale il funzionamento dello scalo, così come il coordinamento dei servizi tecnico-nautici indispensabili per accompagnare il crescente traffico mercantile, l'operatività del giovane porto di Gioia Tauro ha quindi comportato l'ineludibile esigenza di istituire un nuovo Compartimento marittimo e "promuovere" la sua struttura territoriale di governo del mare e del porto: nasce così il 6 ottobre 1997 - con l'entrata in vigore del DPR n. 317/1997 - la Capitaneria di Porto di Gioia Tauro.

La storia del porto si sovrappone quindi alla storia della sua Capitaneria, unico ufficio marittimo nazionale che è nelle condizioni di poter autorizzare l'ingresso e l'ormeggio delle più grandi navi portacontainer esistenti al mondo. Si tratta delle cosiddette ULCS (*Ultra Large Container Ships*), veri e pro-

pri giganti del mare che con i numeri che le contraddistinguono - 235.000 tonnellate di stazza lorda, 400 metri di lunghezza e 61,5 di larghezza - testimoniano più di ogni parola l'unicità dello scalo di Gioia Tauro.

Un risultato reso possibile - oltre che dalla lungimiranza progettuale che ha sovradimensionato le aree di evoluzione del porto rispetto alle concrete esigenze del traffico mercantile di cinquanta anni fa - da un lavoro coordinato dall'Autorità marittima che sovrintende e regola il "sistema porto": sono infatti diversi gli attori che partecipano al successo dello scalo, con in prima linea i servizi tecnico-nautici che hanno saputo offrire, nel tempo, un sapiente adeguamento alle esigenze

## IL RUOLO

La Capitaneria ha sempre limato le criticità senza mai far mancare i propri contributi tecnici

commerciali (il "gigantismo navale", appunto) proponendo soluzioni da testare piuttosto che frapponendo ostacoli invalicabili.

Tutti gli attori del locale *cluster* portuale hanno saputo offrire il proprio contributo, ognuno come un singolo ingranaggio di un equilibrato orologio che ben sapeva di non potersi permettere alcuna *défaillance* (l'intoppo di uno avrebbe comportato il blocco di tutti).

In questo percorso, la Capitaneria di Porto e il suo personale - antesignani della odierna e rilevante presenza dello Stato in ambito portuale - hanno indirizzato con professionalità lo sviluppo e la regolamentazione dello scalo. Un compito contraddistinto da una necessaria e consapevole assunzione di responsabilità che, nel tempo, l'Autorità marittima non ha mai fatto mancare.

Non può infatti passare inosservato come ogni primato raggiunto dal porto di Gioia Tauro, *leader* nazionale del *transhipment*, con numeri ampiamente superiori ad altre storiche e consolidate realtà portuali della penisola, nonché scalo protagonista nel settore dell'*automotive*, poggi le sue basi su un aspetto a volte forse trascurato.

Nessuna logistica, nessun retroporto, nessun indotto poteva infatti vedere la luce in mancanza di un semplice ma indispensabile presupposto: l'arrivo in banchina



Il porto di Gioia Tauro

delle navi. E Gioia Tauro deve il suo successo anche alla circostanza che la Capitaneria di Porto autorizza e vigila sull'accosto – in sicurezza – di naviglio che nessun altro scalo è in grado di intercettare e accogliere.

Una assunzione di responsabilità, pertanto, frutto della capacità di ascoltare e farsi ascoltare, di indirizzare e governare lo sviluppo portuale (anche d'intesa con l'Autorità di Sistema portuale) con un metodo di lavoro orientato alla ricerca di soluzioni, prima da sperimentare e poi da disciplinare.

Un percorso fino a ora vincente

che ha saputo alimentare – temperando il prioritario interesse pubblico alla sicurezza, e il legittimo interesse privato a svolgere attività di impresa – l'attrattiva dello scalo di Gioia Tauro; un risultato, tuttavia, che non può e non deve essere dato per scontato.

Le dinamiche dello *shipping* e dei traffici marittimi internazionali, inevitabilmente condizionati dalla circostanza che modificare la linea di navigazione di una nave è molto più semplice e rapido che non costruire o adeguare una infrastruttura portuale, sono sempre in continua evoluzione.

È l'Amministrazione marittima, con la sua Capitaneria di Porto, ha sempre dato prova di perseguire in maniera propositiva e concreta l'operatività del porto: limando se necessario gli eventuali profili di criticità, ma non facendo mai mancare il proprio contributo tecnico nell'assumere le conseguenti e rilevanti decisioni regolamentari, *conditio sine qua non* per continuare a tragguardare con successo la "sfida vincente" di Gioia Tauro.

**\* Comandante della Capitaneria di Porto di Gioia Tauro**