

Il porto di Gioia Tauro tra storia e nuove priorità

C'è un Sud che avanza, dove entrano ed escono enormi portacontainer da tutto il mondo. Qui, a Gioia Tauro, cittadina calabrese affacciata sul mar Tirreno, dinanzi alla florida Piana degli ulivi un tempo preferiti dai Borboni, è ambientata la storia del suo porto. Un progetto ambizioso che, a detta di tanti, si è rilevato determinante per la crescita del territorio. Siamo agli inizi degli anni Settanta, con la politica divisa tra il caos provocato dalla sommossa popolare di Reggio Calabria e i sogni del governo di costruire da queste parti un grande centro siderurgico, il quinto in Italia, e dell'Enel, che sperava di impiantarci una centrale a carbone ma si imbatté nel deciso rifiuto dei cittadini. Un piano, quello dell'insediamento di un polo siderurgico, rimasto tra le righe del "Pacchetto Colombo" preparato dall'esecutivo e che puntava all'ampliamento e alla creazione di nuovi siti industriali soprattutto in Calabria e in Sicilia. Ebbene oggi si dice soddisfatto chi aveva creduto in quel modello di riscossa economica del Mezzogiorno, nella riconversione di un'area di 620 ettari (di cui 440 adibiti a terminal e 180 destinati allo specchio acqueo), negli investimenti per creare uno spazio aperto 24 ore su 24 che col tempo è

di
**FABIO
RANUCCI**

diventato, grazie anche alla sua posizione strategica, uno degli scali marittimi più importanti del Mediterraneo.

A descrivere cosa è avvenuto è il libro di Giuseppe Soriero, ex deputato e sottosegretario ai Trasporti e alla Navigazione, componente del Cda della Svimez e, dal 1997 al 2000, presidente del comitato interministeriale per l'area ed il porto di Gioia Tauro.

Tra contributi di esperti, testimonianze, proposte, immagini, numeri, tabelle e la postfazione del presidente e del direttore della Svimez, Adriano Giannola e Luca Bianchi, Soriero ne ricostruisce la travagliata storia parlando chiaramente di "sfida vincente". A partire dall'istituzione, 25 anni fa, della Capitaneria di Porto. E dalla prima nave container che l'11 settembre del 1995 entrò nello scalo dando inizio al transhipment.

Quattro gli approfonditi capitoli che compongono il volume e ripercorrono le tappe fondamentali della vicenda: dai protagonisti, con la proposta di istituzione di una Zona economica speciale, alla legalità, da "Ravano ad Aponte", quest'ultimo fondatore e proprietario della Mediterranean Shipping Company S.A., alle prospettive future offerte dai fondi stanziati dal Pnrr per ripensare a un nuovo modello di sviluppo.

"Una quota significativa di tali ingenti risorse disponibili per investimenti – si legge nel libro – è destinata ai porti. Il Piano nazionale di ripresa e resilienza, il Piano nazionale complementare, la Legge di Bilancio 2022 e il Fondo per la progettazione di fattibilità, hanno stanziato risorse per la realizzazione dei 10 programmi di intervento previsti nell'Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza, che può essere considerato il punto di riferimento essenziale per la pianificazione della mobilità e per l'individuazione delle infrastrutture prioritarie per lo sviluppo del Paese a cui destinare i fondi europei 2021-2027".

Tornando alla storia, si deve all'iniziativa di Angelo Ravano, fondatore del Gruppo Contship Italia, l'azienda di trasporto nel settore dei terminal container, se questa zona negli anni Novanta divenne un porto commerciale: si narra infatti che l'armatore genovese ebbe la brillante idea di farne uno scalo importante, senza sabbia in quanto all'esterno c'è un canyon profondo ben mille metri e dove le navi hanno la possibilità di girarsi.

"Il nostro è l'unico ufficio marittimo nazionale – spiega nella prefazione al testo Vincenzo Zagarola, comandante della Capitaneria – che è nelle condizioni





navale". Tutto ciò, tra l'altro, in vista della transizione ecologica, "un processo che non soltanto condurrà i porti a diventare una realtà a zero emissioni, ma anche a trasformarsi in hub energetici sostenibili".

Uno sviluppo che "ha portato benefici anche ai porti liguri e toscani", scrive nell'introduzione il giornalista Michele Albanese che ricorda quando, negli anni Novanta, "Soriero cercò in tutti i modi di contrastare le pesanti insidie di chi intorno a determinati interessi cercava di isolarlo, proprio perché si poneva a difesa di Gioia Tauro che nel frattempo combatteva anche contro incursioni inquietanti nella stessa Regione. Chi non ricorda lo scontro finito a carte bollate tra l'allora Asi di Reggio Calabria e la neonata Autorità portuale sulle titolarità delle aree portuali e su infrastrutture strategiche come il raccordo ferroviario, che collegava il porto alla rete ferroviaria?". La Calabria ha 800 km di costa, mentre "l'Italia nel suo com-

di poter autorizzare l'ingresso e l'ormeggio delle più grandi navi portacointaner esistenti al mondo. Si tratta delle cosiddette ULCS (Ultra Large Container Ships), veri e propri 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". Che "dal punto di vista dei traffici – afferma Mario Mattioli, presidente di Confitarma, la Confederazione italiana armatori – ha contribuito fortemente a portare l'Italia ai vertici europei per contenitori movimentati. Basti pensare che il traffico complessivo dei container nei porti italiani nel 1995, quando il porto di Gioia Tauro divenne operativo, era al di sotto dei 3 milioni di Teu. Due anni dopo, nel 1997, vennero movimentati complessivamente 5 milioni di Teu. Recentemente, il rilancio delle attività del terminal ha permesso all'Italia di lasciarsi alle spalle la soglia dei 10 milioni di container movimentati annualmente, valore sul quale il nostro Paese ha 'galleggiato' negli ultimi anni perdendo via via

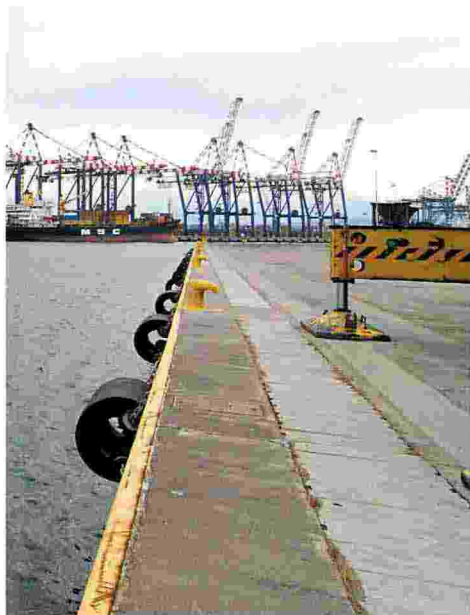
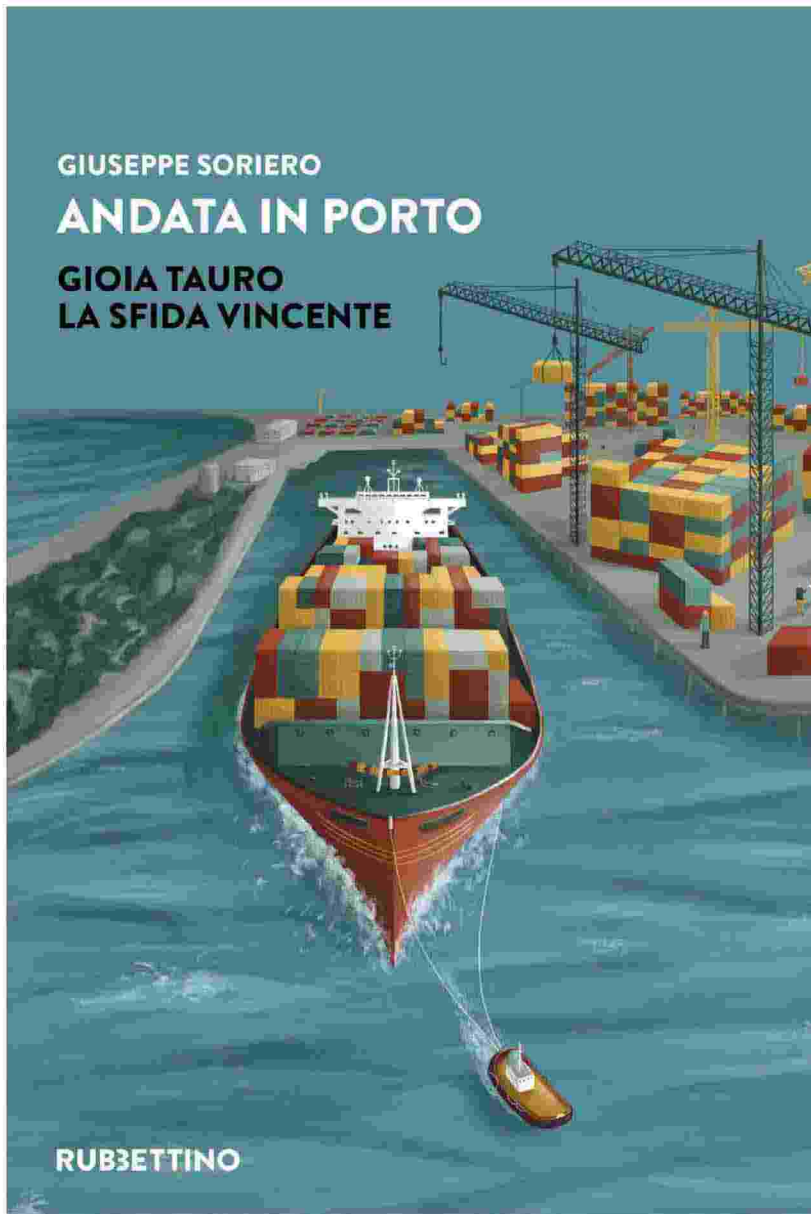
posizioni nel panorama mediterraneo". Tuttavia, "Gioia Tauro è anche il porto che, grazie al suo patrimonio genetico e alla sua vocazione, ha saputo meglio di altri gestire l'arrivo di navi sempre più grandi e non correre il rischio di marginalizzazione, legata all'incapacità di affrontare il fenomeno del gigantismo





plesso ne conta 8300, con una estensione di 495.553 km d'area marina Sar (Search and Rescue) all'interno della quale siamo tenuti a prestare soccorso in mare", sostiene il sindaco di Gioia Tauro, Aldo Alessio. E il nostro porto, "dalla prima pietra dal 25 aprile 1975 ad oggi, ha una bellissima storia da raccontare. Di uomini e donne, di marinai, di edili, di braccianti disoccupati, di un intero popolo, quello della Piana di Gioia Tauro, che negli anni '80 si è sempre battuto per il completamento delle opere portuali, quando altri sostenevano l'aberrante idea di insabbiarlo perché inutile e inservibile".

Certo, secondo Alessio "molto è stato fatto in questi anni, ma ancora c'è tanto da fare. Il porto nel 2019 ha rischiato la chiusura, scongiurata grazie all'impegno dell'attuale presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Andrea Agostinelli, dell'allora ministro alle Infrastrutture e Trasporti Danilo Toni-



elli, dell'armatore Gianluigi Aponete e con il fattivo contributo della Capitaneria di Porto di Gioia Tauro, che hanno rilanciato la struttura conducendola all'attuale importanza. Finora è rimasto purtroppo irrealizzato lo sviluppo dell'area del retroporto, abbandonata a sé stessa, ma come indicheremo con investimenti concreti potrà rafforzare ulteriormente le prospettive del porto medesimo, che non deve più rimanere solo un punto di rottura di traffico delle merci containerizzate, ma divenire un punto importante di logi-

stica delle merci per la Calabria, il Mezzogiorno d'Italia e l'Europa".

Per fare ciò, necessità chiedere a viva voce l'impegno della classe politica nazionale che, oltre a fronteggiare i danni causati da emergenze come le guerre e le pandemie, è chiamata anche in questo settore a indicare delle nuove priorità e a guardare avanti.

Giuseppe Soriero, **Andata in porto. Gioia Tauro. La sfida vincente**, Rubbettino, 2023, pp. 248, euro 21