

Porto di Gioia Tauro la Calabria che non ti aspetti

La storia a lieto fine dello scalo a 25 anni dal primo masterplan Oggi non è più una cattedrale nel deserto La prima scena è la prima pietra di Giulio Andreotti: 25 aprile 1975. Promette a Gioia Tauro il quinto centro siderurgico , quando l'acciaio è già in crisi. Placa i contestatori con il fazzoletto rosso in nome del lavoro, come testimonia YouTube. La seconda è il deserto: 1.000 ettari e 700.000 alberi di ulivi e agrumi rasi al suolo, il paese di Eranova cancellato . La terza scena è il porto abbandonato (doveva servire alla fabbrica, mai costruita, mai aperta) che riprende vita a metà degli anni '90. La quarta: 17 navi attraccate, è il 2 gennaio 2023. L'esempio di riconversione industriale Quindi è una storia a lieto fine, nonostante gli sprechi, le pressioni mafiose, le promesse mancate della politica, la burocrazia del declino calabro: il porto-container di Gioia Tauro conferma la crescita e la leadership italiana e fa segnare anche un incredibile +81,8 % al Terminal aut o. Ora che si celebrano i 25 anni dell'Autorità portuale e del primo masterplan, Gioia Tauro appare come un esempio di riconversione industriale e ambientale : il bello è che arriva da Sud. Il porto ha attraversato crisi e momenti bui, ma di sicuro non è più una cattedrale nel deserto. Non è stato facile, non basta a Gioia il vantaggio della posizione geografica nell'esatto centro del Mediterraneo, lungo una rotta ideale, calamita per il transhipment: le grandi navi, le mother, che scaricano; le più piccole e veloci, le feeder, che ridistribuiscono le merci da Trapani a Trieste. Non bastano le dimensioni del canale, gli oltre cinque chilometri di banchine. C'è una certa armonia a Gioia Tauro: Msc investe, le autorità portuali studiano allargamento e servizi, i sindacati sostengono lo sviluppo. Lo spazio c'è, come i presidi di legalità. Olio, agrumi e tonno Se solo ci fosse la Zes , la zona economica speciale: un retroporto accogliente e attrezzato per le aziende agricole (l'olio, gli agrumi, il seminato). Per quelle che lavorano il tonno nel vibonese. Ecco, così il porto di Gioia sarebbe ancora più integrato con il suo territorio, l'ultimo miglio per una infrastruttura che continua a svilupparsi, con progetti come l'elettrificazione delle banchine per ridurre l'uso del combustibile, il bacino di carenaggio. Capoluogo economico Lo scalo parla l'inglese e il cinese molto più del dialetto magno-greco. La Zes a Tangeri ha accolto 100 imprese e dato lavoro a più di 40.000 persone. La Calabria perde invece 10-15mila abitanti l'anno, emigrazione di operai e laureati. Basterebbe questo dato per fare di Gioia il capoluogo economico della Regione senza che l'argomento torni a scaldare gli animi. Non c'è bisogno di nuove fabbriche né di compensazioni: vendere le arance in Nord Europa al giusto prezzo e con il giusto salario sarebbe già un gran risultato. Giuseppe Soriero , sottosegretario ai Trasporti con Romano Prodi, ha scritto Andata in Porto (Rubbettino Editore): racconta la rinascita di Gioia nonostante il boicottaggio è la sua tesi dei porti (e dei compagni di partito) del Nord. Per realizzare il collegamento ferroviario ci sono voluti 25 anni, pesarono le diffidenze su un territorio ad alta densità criminale e il timore di danneggiare Genova e Livorno. Eppure, la possibilità di trasportare merci sui binari era il grande vantaggio anche rispetto a Malta: ma ora, finalmente, la ferrovia c'è. Un altro passo di quella che Svimez ha definito la Calabria che non ti aspetti. La storia dimostra che il buon funzionamento di Gioia Tauro fa oggi da traino agli altri scali italiani , nei grandi numeri e nella logistica. Un Sud più vicino di quanto raccontino le cronache.

