



Gioia Tauro, un porto da record per rilanciare la Calabria e il Sud

GIUSEPPE SMORTO

Toccato il massimo italiano di 8.514 container movimentati in un giorno, il presidente Agostinelli vede rosa. E per crescere punta sul "gateway ferroviario"

Fra Suez e Gibilterra, il porto di Gioia Tauro è un pezzo di storia italiana e una luce sul Sud: davanti alla fertile Piana degli ulivi amati dai Borboni, dove il governo voleva costruire il quinto centro siderurgico, l'Enel una centrale a carbone poi bocciata dai cittadini, entrano ed escono oggi le più grandi porta-container del mondo. Sembra quindi una storia cominciata male e finita bene: la riconversione di un'area di 440 ettari, gli investimenti, uno scalo aperto h24, il + 26% nell'anno del Covid, quegli 8.514 container movimentati in un giorno, dato record meno di un mese fa.

Dalla sua finestra, l'ex commissario, ora presidente dell'Autorità Portuale Andrea Agostinelli, vede la nave madre "Diana", 401 metri - uno in più della Ever Given che ha bloccato il canale di Suez - scaricare e poi nutrire le imbarcazioni più piccole. È il transhipment, ma se vogliamo tradurre in vita delle persone, spiegamola in un altro modo.

Ognuna delle 27 gru ha bisogno di 50 operai: con un braccio di 62 metri, tocca il punto più lontano del cargo. Altre tre sono in arrivo dalla Cina, nell'ambito di un investimento di 210 milioni in meno di 5 anni del terminalista Msc, ormai primo player al mondo nel settore.

«Siamo sempre sulle barricate» dice Agostinelli, livornese di 62 anni. Senza far polemica, conferma che la politica portuale pende sempre verso il Nord. Ma si gode questo gioiello artificiale, riconvertito grazie alla visione dell'armatore genovese Angelo Ravano, che dall'aereo ne colse le potenzialità: ormai primo in Italia per movimento container, per connettività (e cioè il nu-

mero degli scali che toccano le merci scaricate qui). Uno dei pochi dove le navi possono girarsi, dove la sabbia non entra perché fuori c'è un canyon profondo mille metri. Dove sarà costruito un bacino di carenaggio per le riparazioni che porterà altri 150 posti di lavoro. Così funzionale, da essere stato quasi dimenticato dal Pnrr, mentre Genova ha avuto due miliardi e Livorno 800 milioni. Le proteste di campagna non interessano al presidente: «A me bastano i cinquanta milioni ottenuti per portare a -18 metri tutto il fondale del porto».

Ogni giorno di navigazione costa 250.000 euro, per arrivare nel Nord Europa ce ne vogliono cinque in più. Ecco perché pesa sul mercato la posizione di Gioia Tauro, sempre più forte grazie all'ok definitivo sul gateway ferroviario, che porterà i container su rotaia: il ministero e Msc hanno puntato 40 milioni. «È una piccola grande opera pubblica, non ci ho dormito la notte: è la ferrovia che mancava da 25 anni» sorride Agostinelli. E a Gioia potranno nascere convogli lunghi 750 metri, in altri porti non è possibile.

A contrastare questo scenario idilliaco, mettiamo sul piatto un paio di argomenti. Il primo: questa storia vincente è sconosciuta al grande pubblico, l'immagine è quella dei continui sequestri di droga, di una terra oppressa dalla 'ndrangheta. Agostinelli la contesta, e ne discute animatamente con l'attuale procuratore antimafia Federico Cafiero de Raho. Perché il narcotraffico è un problema di tutti i porti del mondo. «E qui i

controlli sono fatti bene, è un dato statistico, glielo dico io che sono un ammiraglio. Qui la priorità è la legalità, rifiuto le definizioni drastiche. Sentiamo ogni giorno la pressione, anche sugli appalti: abbiamo forze dell'ordine e magistrati

di prima fila, queste banchine sono un volano per l'economia del Sud». (E dove cresce l'occupazione, viene meno la forza del boss come datore di lavoro)

Il secondo: non le mette un po' d'ansia il fatto che Msc sia nei fatti un monopolista? Qui la risposta è articolata: «Intanto grazie a Msc e ai suoi investimenti, Gioia è tornata fortemente competitiva, quando sono arrivato come commissario si discuteva serenamente di quasi 400 licenziamenti, una macelleria messicana che il governo era pronto ad avallare. E poi, non c'è solo Msc. C'è il socio Grimaldi, specializzato in Automotive, settore che oggi cerca il rimbalzo dopo la pandemia».

Il terzo, che succede nel retroporto? Gioia ha anche uno spazio di 800 ettari, che potrebbe accogliere stabilimenti legati alla filiera del cibo, come ha chiesto anche

Pippo Callipo, patron del tonno di Pizzo. La Piana di Gioia e quella vicina di Lamezia restano a forte connotazione agricola, fino a qualche anno fa il Pil calabrese era ancorato alla raccolta dell'olio. E invece quell'area è stata spesso il campo delle truffe, dei capannoni svuotati delle operazioni velleitarie. «Sulla Zes, la zona economica speciale, avevamo avviato un lavoro.

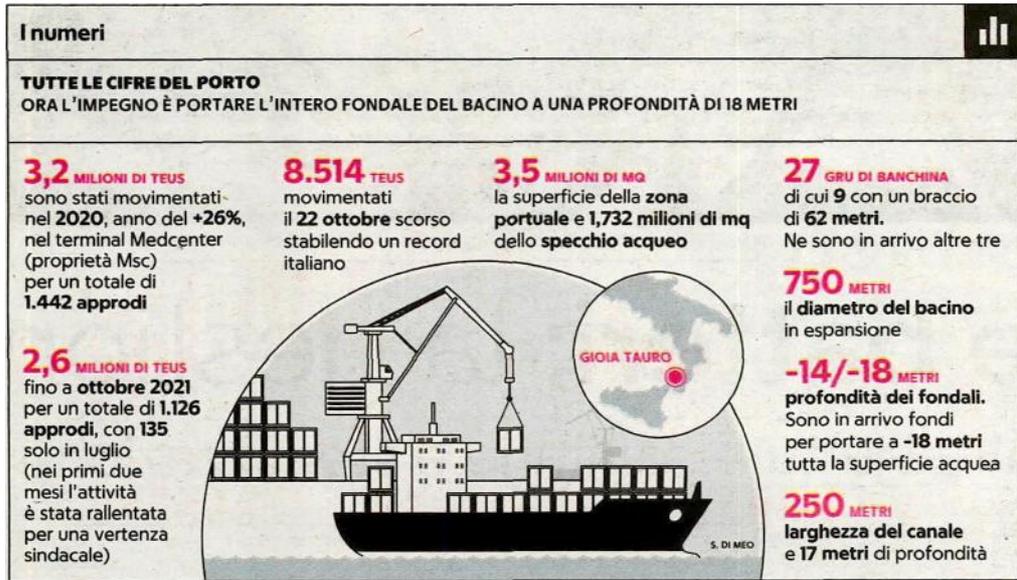
Ora è cambiata la Giunta Regionale, ricominciamo. Ricordo solo che uno dei porti concorrenti è Tangeri, 73.000 dipendenti: aziende come Renault, Adidas ricevono agevolazioni significative. Possiamo attirare grandi produttori, anche grazie al valore dei nostri portuali, fatto di sacrificio e precisione».

Resta lo scarso dialogo con il territorio, come se lo scalo fosse un'isola. «Manca la cultura del mare, guardiamo a Rotterdam» conclude Agostinelli. Le gru si scorgono dal Cristo di Montalto, duemila metri in cima all'Aspromonte, fino alle

Data: 15.11.2021 Pag.: 32,33
Size: 645 cm2 AVE: € 50310.00
Tiratura:
Diffusione:
Lettori: 237000



colline di Nicotera e Limbadi: quasi duecentomila abitanti che videro spianare con angoscia dagli anni '70 una costa color cobalto. Allora, l'imperativo era il posto di lavoro, nessuno voleva più emigrare. Cinquant'anni dopo, almeno 1.500 persone grazie al porto sono rimaste. Ma si può fare di più.



Diego Aponte
Presidente Gruppo Msc

50

POSTI PER GRU

Nel porto di Gioia Tauro ogni gru in più vale 50 posti di lavoro



Andrea Agostinelli
Pres. Porto di Gioia Tauro

1 Spianata di container sulla banchina del porto di Gioia Tauro con la serie di gru in funzione per toglierli e metterli sulle navi