



Martedì 17 febbraio 1998

4 l'Unità

## IL SUD CHE CAMBIA



CONTAINER MOVIMENTATI NEI PRINCIPALI PORTI ITALIANI (valori in migliaia di Teu)						CONTAINER MOVIMENTATI NEI PRINCIPALI PORTI DEL NORD EUROPA (valori in Teu)					
PORTI	1995	1996	1997	var% 97/95	var% 97/96	PORTI	1995	1996	1997	var% 97/95	var% 97/96
Gioia Tauro	16	572	1.449	-	153,3	Rotterdam	4.786.896	5.000.000	5.340.000	11,6	6,8
Genova	615	826	1.180	91,8	42,9	Amburgo	2.890.200	3.054.320	3.300.000	14,2	8,0
La Spezia	965	871	615	-36,3	-22,5	Anversa	2.329.135	2.653.909	2.950.000	26,7	11,2
Livorno	424	417	511	20,5	22,5	Brema	1.528.510	1.545.378	1.700.000	11,2	10,0
Napoli	235	246	304	29,5	23,7	Le Havre	970.426	1.020.040	1.100.000	13,4	7,8
Salerno	174	190	219	26,2	15,5	Zeebrugge	528.472	553.172	640.000	21,1	15,7
Venezia	128	169	212	65,8	25,6	Goteborg	458.413	488.436	510.000	11,3	4,4
Trieste	150	173	204	36,3	18,3	Helsinki	295.649	323.159	350.000	18,4	8,3
Ravenna	193	160	191	-1,2	19,5	Copenaghen	178.324	172.536	160.074	-10,2	-7,2
Ancona	27	47	68	154,0	46,1	TOTALE	13.966.025	14.810.950	16.050.074	14,9	8,4
Altri porti	113	85	99	-12,9	16,0						
TOTALE	3.041	3.755	5.052	66,2	34,6						

Fonte: Ministero dei Trasporti e della Navigazione

Gioia Tauro dei miracoli. In trentasei mesi il porto ha gestito un milione e 448 mila containers ed ha creato mille posti di lavoro diventando il più importante del Mediterraneo. Entro il 2008 raddoppierà il proprio traffico passando a quattro milioni di containers. È un pezzo di Mezzogiorno che sta acquistando un valore simbolico nella sua corsa al riscatto e che ora chiede contributi alla Comunità europea come «zona forte», per crescere di più. Ieri Prodi ha annunciato la missione a Bruxelles del sottosegretario Soriero, incaricato di negoziare con i responsabili comunitari.

Nel cuore della Calabria, in un contesto territoriale ancora esposto alle scorribande del malaffare, in soli quattro anni è accaduto l'imprevedibile: uno sviluppo moderno, accelerato, democraticamente controllato e trasparente. Grazie al porto di Gioia Tauro, l'Italia tutta è entrata a vele spiegate, «impetuosamente», spiega Romano Prodi, nel «giro» dei grandi traffici marittimi. Secondo Pino Soriero (sottosegretario ai trasporti e presidente del coordinamento per lo sviluppo dell'area) a Gioia Tauro è cominciata la «rottura dell'isolamento storico della Calabria e del Mezzogiorno». Anche grazie alla riacquisita centralità del Mediterraneo in rapporto all'affermarsi di nuove direttrici di traffico fra Nord America ed estremo Oriente.

Ieri Prodi e Soriero hanno presentato le linee guida dello sviluppo futuro di tutta l'area del porto contenute in un «Master Plan» che può rappresentare la base di una «programmazione negoziata», non solo a livello nazionale ma anche Comunitario: infrastrutture, servizi, iniziative industriali, progetti, risorse finanziarie. Fino ad ora, per la prima fase (a partire dall'intesa siglata nel '93 fra il governo e un operatore privato, Conship), sono stati realizzati investimenti per 132 miliardi pubblici e 310 miliardi privati con un contributo dell'Ue di 80 miliardi. I nuovi investimenti previsti dal piano ammontano a 1152 miliardi, di cui 300 già stanziati dallo Stato e 800 da reperire anche attraverso l'utilizzo di fondi europei. «Stiamo preparando - spiega Soriero - un confronto preliminare con la Commissione europea. A Bruxelles c'è grande attenzione verso questa novità ma ci sono anche

Prodi presenta il piano per potenziare l'area calabrese. Parte la richiesta per i finanziamenti comunitari

# Il miracolo Gioia Tauro

### Mille miliardi e mille posti di lavoro: un'ex area depressa diventa Europa Cresce a ritmi da supersviluppo il porto più importante del Mediterraneo

diffidenze negli uffici comunitari. Devono essere superate». La VII Direzione della Commissione europea sta preparando un libro verde sui porti, un master plan dei porti europei. «Chiediamo - dice Soriero - che, nel mettere nero su bianco l'evoluzione di funzioni dei porti, non venga trascurata la crescita dei porti del Mediterraneo, prestando attenzione solo ai porti del Nord». Perché un dato è certo: le tendenze di sviluppo, a conti fatti, sembrano proprio privilegiare il bacino del Mediterraneo. Prodi snocciola le cifre: «Il traffico nei porti del Mediterraneo sta crescendo di anno in anno. E, in termini assoluti, i porti italiani, che erano una quota trascurabile dei porti del Mediterraneo, stanno raggiungendo livelli elevati. Nel '95 i porti del Nord Europa vedevano transitare il 71% delle merci, e quelli del Sud Europa il 28,8%. Dopo soli due anni i dati sono diventati rispettivamente: 66,4% e 33,6%. E Gioia Tauro è diventato il primo porto di transhipment (trasporto di container) del Mediterraneo. Si è riaperta la gara fra scali del Nord e del Sud». L'obiettivo, dunque, è quello di ribaltare il rapporto anche se le differenze sono ancora grandi (Rotterdam nel '97 ha movimentato il 21,6% dei con-

tainers a livello europeo, Gioia Tauro il 5,9%). «Noi però - continua Prodi - non siamo più a zero». Inoltre, «gli operatori stranieri sono soddisfatti» e «l'illegalità è stata tenuta fuori da Gioia Tauro attraverso un forte controllo di tutte le attività». E se le cose marceranno nella giusta direzione, se il Mediterraneo sarà «luogo di pace» (e non lo è affatto, basta pensare, dice Prodi, alla situazione palestinese a quella algerina...), se si affermeranno le nuove direttrici di traffico, allora potrebbero rovesciarsi le posizioni geografiche. Cauti ottimismi, quello del presidente del Consiglio. Accompagnato dalla consapevolezza che «un singolo porto isolato non resiste», e che ogni crescita ulteriore, anche per Gioia Tauro, è legata alla creazione di un «sistema portuale mediterraneo forte». «Abbiamo lavorato - spiega Sorie-



Luana Benini

ro - per cominciare a caratterizzare un sistema meridionale dei grandi porti». Il piano prevede connessioni con le reti viaria e ferroviaria ed individua le aree industriali e l'interporto che completano il nodo di sviluppo produttivo. «Infrastrutture che servono a tutto il Mezzogiorno» commenta Prodi.



Gli agrumi, la siderurgia e infine le fortune dello scalo marittimo

## «E adesso la cattedrale non è più nel deserto»

DALL'INVIATO

GIOIA TAURO. L'Italia e la Calabria hanno solo per caso il più moderno e dinamico porto del Mediterraneo. Studiosi ed esperti che nell'ultimo quarto di secolo hanno lavorato per lo sviluppo di questa zona non avevano mai pensato che servisse un porto, nonostante questa terra sia stata rigogliosa solo quando ha vissuto di mare. Il porto - quello che c'è, grande, sterminato, con decine e decine di gru, le più grandi del mondo, che si muovono con l'agilità di uno scoiattolo - è nato per inerzia. Costruito perché non si poteva fare a meno mentre i progetti che il porto avrebbe dovuto servire fallivano uno dietro l'altro. Inizialmente il porto era l'appendice di un Centro siderurgico concepito quando la crisi dell'acciaio era già avanzata, poi fu appendice di una megacentrale, infine di un mostro carbonifero.

Dove ora ci sono porto e le ampie aree industriali e di servizio c'erano giardini. Un agrumeto dietro l'altro. Alberi cresciuti in file ordinate come tanti soldatini pacifici e profumati. Niente di paragonabile ai vecchi agrumeti dove sotto l'albero si coltivavano ancora verdure, fagioli, fave e quant'altro togliendo linfa, energia e sapore al frutto. Arance tra le migliori del mondo, quelle della «Ferdinan-

dea» perché figlie di alberi giovani, coltivati in modo moderno e razionale. C'erano anche i mandarineti e tantissimi mandaranci, un incrocio tra mandarini e aranci, creato da queste parti forzando un po' la natura, dal profumo delicato e il sapore dolcemente amaro. Era così da Rosarno a San Ferdinando di Rosarno (oggi San Ferdinando e basta) a Gioia Tauro, passando per Franova.

«Era il 1970 - ricorda Aldo Alessio, sindaco di Gioia Tauro - e il panorama da lì a poco sarebbe stato sconvolto. Fino allora i giardini producevano redditi altissimi per i proprietari. Il lavoro, quello veramente per tutti, arrivava soltanto per qualche settimana al momento del raccolto quando le «ciurme» (squadre soprattutto di donne), formate dai «caporali» che controllavano il mercato di piazza e i braccianti poveri, iniziavano alle prime luci a strappare i frutti dagli alberi».

Nel 1971 Reggio s'infiammò. Il disagio del profondo Sud sembrò concentrarsi per intero nella città dello Stretto. Irlanda a parte, i «Moti di Reggio» furono la più lunga esperienza di guerriglia urbana dell'Occidente:

### Avevamo dimenticato che la Calabria è ricca se vive del suo mare

Colombo, annunciò un pacchetto di provvedimenti per la Calabria e, per Gioia Tauro, l'istallazione del quinto Centro siderurgico. Per trasportare le migliaia di tonnellate d'acciaio che si sarebbero dovute produrre in tutto il mondo venne progettato lì accanto un portocanale scavato sull'enorme spiaggia e buttando giù una fittissima pineta marina, io ci giocavo da ragazzo, che faceva da paravento agli agrumeti bloccando la salsedine».

Il Vo Centro, che fece bisticciare calabresi e siciliani per l'accaparramento, non si fece mai. Intanto, però, vennero espropriati i terreni e strappati gli alberi. L'intera costa prima verdeggianti e profumata di zagara diventò una landa desolata, un deserto di terra polverosa. Verso la fine degli anni Ottanta si capì che acciaio lì non se ne sarebbe prodotto neanche un grammo. La popolazione ricominciò a lottare e attorno al 1981 spuntò fuori la proposta di una megacentrale a carbone. Invece del Vo Centro, un mostro a quattro teste: quattro gruppi elettrici diversi per un totale di 2640 megawatt. Fatti i calcoli e valutato l'impatto, gli ambientalisti scoprirono che vi sarebbe stata una catastrofica distruzione dell'ecosistema dell'intera zona. «Solo il porto, mentre infuriavano le polemiche, continuava ad avanzare: serviva prima per la produzione dell'acciaio - dice Alessio - e sarebbe servito ora per fare arrivare il carbone per il funzionamento della megacentrale».

Contro il governo venne scagliata una doppia accusa: la Centrale avrebbe distrutto una parte della Calabria in cambio di pochissimi posti di lavoro, perfino meno di quello che davano i giardini. «La risposta fu angosciante: il governo - dice Alessio, in quegli anni segretario della Cgil - propose di creare accanto alla Centrale

un terminal carbonifero. Questo avrebbe significato che il porto sarebbe stato interamente assorbito dal carbone perché, date le quantità trattate, si sarebbe stato un disastro ambientale che avrebbe scongiurato a chiunque di metter piede nella Piana di Gioia Tauro». Fa una piccola pausa il sindaco e aggiunge: «Noi non abbiamo mai smesso di lottare per uno sviluppo alternativo. Regione e governi ci contrapponevano un muro di gomma. Intanto nel 1986 il porto era stato completato. La situazione era questa: avevamo il porto più moderno d'Europa, coi fondali più profondi e le banchine più lunghe e meglio accessibili, nel cuore del Mediterraneo. Fatti i calcoli era costato più di mille miliardi. Ed era ridotto come una vasca dei pesci. Andavamo lì e ci sentivamo come il guardiano del deserto dei tartari».

Alessio che è appena tornato da Roma dove ha partecipato alla conferenza stampa di Prodi sul porto di Gioia, si lascia andare: «Certo c'è ancora da fare un sacco di cose. Soprattutto bisogna riempire gli oltre 500 ettari qui intorno andando oltre il trasporto mare-mare. È vero, non ci sono più i boschi d'agrumi. Ma io mi commuovo anche guardando tutte quelle grucche salgono e scendono».

Aldo Varano

### LO STORICO

È così diverso, così distante questo Sud?

PIERO BEVILACQUA

AGLI INIZI del '900 agli ottomisti che rammentavano la navigabilità dei fiumi calabresi nel mondo antico, e la presenza un tempo di attivi porti lungo le coste, un grande tecnico, Meuccio Ruini, metteva in guardia dalle facilonerie: «Non bisogna neppure dimenticare - egli ammoniva - che i porti oggi costano moltissimo, e se nell'antichità (ad esempio nella stessa Sibari) bastava una rada qualsiasi scoperta, oggi per rifugio delle grandi navi occorrono montagne di pietra gettate in mare con costi altissimi specialmente nel Mezzogiorno ed in tutta Italia, ove mancano i porti naturali». Oltretutto, egli aggiungeva, un porto si giustificava per l'importanza economica dell'entroterra che andava a servire. Ma Ruini non era un dogmatico, perciò precisava: «Ma è da avvertire che la vastità dell'hinterland è assai importante, ma non unico coefficiente dello sviluppo portuale, ed i popoli che non si trovano alle spalle vaste e profonde plaghe possono marinamente prosperare, facendosi vettori o depositari, albergatori di transito dei grossi trasporti marittimi». Che cosa penserebbe oggi Ruini constatando che proprio queste particolari funzioni - intraviste con lungimiranza da un imprenditore ligure pochi anni or sono - fanno di Gioia Tauro il porto per containers più vitale e più ricco di prospettive del Mediterraneo?

Indubbiamente il caso di Gioia Tauro è l'esito fortunato, per tanti aspetti inatteso, di un errore di strategia economica compiuto dai poteri pubblici agli inizi degli anni 70. Una volta tanto, in una regione così sfortunata, una brutta storia si è conclusa con un insperato lieto fine. Ma non bisogna insistere più di tanto sulla casualità per spiegare il successo di questa intrapresa. In maniera per tanti versi esemplare, tanto l'idea fallimentare d'impiantare un centro siderurgico in una fase in cui ormai le condizioni di mercato lo scongiuravano, quanto quella, coronata da successo, di creare un porto di transhipment - cioè di trasbordo dei container da grandi navi a vettori più piccoli - sono discese dalla capacità di leggere la realtà e scorgerne le linee di tendenza. L'affermazione crescente del porto di Gioia è infatti legata non solo alla felice collocazione strategica della punta della Calabria fra le rotte tra il Nord e l'Oriente, ma è anche il frutto di una crescita di proporzioni grandiose del mercato mondiale degli ultimi anni.

Come ricorda Domenico Cersosimo - in un volume di più autori dedicato a Melfi e Gioia pubblicato da Donzelli, che sarà presentato a Roma il 19 febbraio alla presenza del capo dello Stato - nell'ultimo ventennio le esportazioni mondiali si sono raddoppiate, creando una inedita geografia del mercato marittimo delle merci. Dunque, la fortuna è figlia del sapere in questo caso di quel sapere sorretto dall'ardimento imprenditoriale, ma nutrito di ricerca, esperienza, capacità di leggere la realtà così come essa è.

Sotto questo profilo l'esperienza di Gioia Tauro non è solo utile per dare speranza alle possibilità di sviluppo della Calabria. Essa insegna che queste dipendono anche per tanti aspetti da un'interpretazione veritiera delle condizioni materiali effettive del nostro tempo. Uno dei maggiori ostacoli a una trasformazione sociale desiderabile dell'Italia meridionale oggi è costituito dalla retorica tuttora perdurante della sua «distanza» e «diversità» da un Nord idealtipico, posto a eremo e inarrivabile modello. I meridionali per prima hanno bisogno di liberarsi di un modo di essere rappresentati e di rappresentarsi che un cinquantennio di sudismo piagnone a loro imposto come una maschera da commedia dell'arte. Gioia Tauro insegna: oltre cento anni fa la classe dirigente di Reggio si poneva il problema del suo porto di fronte alle opportunità create dall'apertura del Canale di Suez. Oggi i calabresi, privi di memoria e di orgoglio, si accorgono del carattere strategico del loro mare per iniziativa di un imprenditore del Golfo Ligure.

**l'Unità**

DIRETTORE RESPONSABILE: **Mino Fucillo**  
VICE DIRETTORE VICARIO: **Giuseppe Totino**  
CAPO REDATTORE CENTRALE: **Roberto Gressi**

UFFICIO DEL REDATTORE CAPO: **Paolo Baroni**, **Stefano Polacchi**, **Rosella Ripert**, **Cristina Romano**

REDAZIONE DI MILANO: **Onesto Pivetta**, **Fabio Ferrari**, **Silvia Garavito**  
SEGRETERIA DI REDAZIONE: **Paolo Soldati**, **Omero Ciai**  
ESTERI: **Ana Targiani**  
ECONOMIA: **Riccardo Ligotti**  
CULTURA: **Alberto Corbelli**  
SPETTACOLI: **Tom Jop**, **Rosaldo Pargolini**

"L'Ansa Società Editrice di l'Unità S.p.A."  
Consiglio d'Amministrazione: **Francesco Riccio**  
Amministratore delegato e Direttore generale: **Italo Priolo**  
Vicedirettore generale: **Dalio Azzolino**  
Direttore editoriale: **Antonio Zollo**

Direzione, redazione, amministrazione: **00187 Roma, Via dei Due Macelli, 23-13**  
tel. 06 699661, fax 06 6783555 - 20124 Milano, via F. Casati 32, tel. 02 67721

Quotidiano del Pds - Iscritt. al n. 243 del registro stampa del trib. di Roma, sez. conc. giornale musiche nel registro del tribunale di Roma n. 4555

Certificato n. 3408 del 10/12/1997

