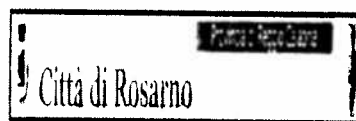




REGIONE CALABRIA
Presidenza della Giunta Regionale
U.O. A. Affari della Presidenza



≈
**PROGETTO STRATEGICO INTEGRATO
PER LO SVILUPPO DELLA PIANA DI GIOIA TAURO**
≈

**DOCUMENTO D'AVVIO PER LO SVILUPPO SOCIO-ECONOMICO DEI
COMUNI DI GIOIA TAURO, ROSARNO E SAN FERDINANDO**

ALLEGATO NELLA C.C. N° 89 DEL 29-06-2010

Vf/ dicembre 2007

SOMMARIO

INTRODUZIONE

ANALISI DEL CONTESTO REGIONALE

ANALISI DELLA PLANA DI GIOIA TAURO

CENNI SUL PORTO DI GIOIA TAURO E SULLE AREE
INDUSTRIALI

SINTESI DEL POR CALABRIA 2007-2013

GLI INTERVENTI PRIORITARI PER LO SVILUPPO DELL'AREA DI
GIOIA TAURO

Hanno collaborato alla stesura del presente documento:

- *Arch. Giuseppe Mezzatesta, Dirigente U.T. del Comune di Gioia Tauro;*
- *Ing. Carmela De Maria, Capo Ripartizione Tecnica con funzioni Dirigenziali del Comune di Rosarno;*
- *Arch. Paola Cutruzzola, Responsabile Ufficio Urbanistica del Comune di San Ferdinando;*
- *Dott. Giuseppe Palaia, esperto della Regione Calabria;*
- *Dott.ssa Maria Petrosillo, esperta della Regione Calabria;*

INTRODUZIONE

Il presente documento è stato redatto da un gruppo di esperti formato nel corso dell'incontro, tenutosi il 12 settembre u.s. a Gioia Tauro, tra il Sottosegretario agli "Affari della Presidenza" della Regione Calabria, prof. Vincenzo Falcone, ed i Sindaci dei Comuni di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando, rispettivamente, dott. Giorgio Dal Torrione, dott. Carlo Martelli e dott. Francesco Barbieri.

In tale occasione si è pervenuti alla decisione di comporre un gruppo di esperti formato da personale della Regione Calabria e da tecnici dei tre Comuni al fine di individuare, in maniera congiunta, gli interventi prioritari per lo sviluppo dell'Area di riferimento.

La necessità di descrivere un progetto strategico integrato anzitutto per i tre Comuni succitati deriva dalla vicinanza territoriale degli stessi rispetto all'area portuale (intesa come porto e retroporto). L'interconnessione tra i sistemi portuali ed i territori retrostanti è anche stata trattata dalla Legge 84/94 e successive modificazioni sul "Riordino della legislazione in materia portuale". Infatti, all'art. 9, comma 1, lettera g), della suddetta norma si legge: *"Il Comitato Portuale è composto (...) dal Sindaco del Comune in cui è ubicato il porto, qualora la circoscrizione territoriale dell'Autorità Portuale comprenda il territorio di un solo Comune, o dai Sindaci dei Comuni ricompresi nella circoscrizione medesima, ovvero da loro delegati"*.

L'approccio è quindi quello della Programmazione d'Area, la quale, muovendosi nel più ampio quadro della Programmazione Regionale (POR 2007-2013), include un complesso di interventi per la valorizzazione dell'intera area territoriale di riferimento, segnata da peculiari caratteristiche economiche, sociali ed ambientali.

Si evidenzia la necessità di una maggiore cooperazione strategica e operativa tra le Istituzioni, secondo un approccio di tipo *bottom up*, ossia che parta dalle istanze del territorio e, da queste, ne derivi le opportunità in termini di sviluppo strategico. Compito della Regione Calabria è quello di raccogliere le istanze del territorio e metterle a sistema, nonché di favorire una parallela auto-sostenibilità del processo di sviluppo.

Nel perseguimento di tale obiettivo si ritiene pertanto necessario avviare un percorso strategico per la Programmazione d'Area al fine di:

- conseguire il massimo valore aggiunto, in termini di creazione di reddito e di nuova occupazione, dagli investimenti sino ad oggi realizzati o in fase di realizzazione;
- finalizzare strategicamente le risorse finanziarie disponibili;
- sostenere e rafforzare i processi di cooperazione istituzionale e di partenariato tra gli attori dello sviluppo locale, nel caso specifico, i tre Comuni della Piana di Gioia Tauro, rilanciando la collaborazione attiva tra il partenariato socio-economico e quello istituzionale.

Il presente lavoro parte, quindi, dall'analisi del contesto regionale per poi concentrare l'attenzione sulla situazione socio-economica, nonché infrastrutturale, dapprima sull'area della Piana e, dopo, sui tre Comuni di riferimento.

L'analisi ha inoltre posto particolare accento ad un periodo che va dal 1995 al 2005, al fine di evidenziare eventuali correlazioni con l'improvviso sviluppo dell'*hub transshipment* di Gioia Tauro.

Appare utile notare che obiettivo del presente documento non è quello di capire quali attività industriali favorire nel territorio analizzato, poiché è stato recentemente composto un autorevole "*Comitato per lo sviluppo dell'area di Gioia Tauro, presieduto dal Commissario straordinario di Governo, Rodolfo De Dominicis*" incaricato di svolgere questo compito. Il Comitato ha, infatti, concentrato le proprie analisi sia sulle attività portuali che sullo sviluppo della logistica, intesa come attività industriale, nell'area immediatamente a ridosso del porto.

Il gruppo di esperti ha, di conseguenza, spostato la propria attenzione sui tre Comuni, in prima istanza, e quindi sull'intera Piana, per favorirne, in linea con la Programmazione 2007-2013, uno sviluppo parallelo a quello del porto e con esso integrato.

In conclusione, il metodo utilizzato per la redazione del documento è il seguente:

- Breve analisi del contesto di riferimento, prima regionale e poi locale;
- Sintesi del POR 2007-2013, al fine di contestualizzare gli interventi dell'Area in una più ampia logica di sviluppo;
- Individuazione, in una logica di concerto tra gli esperti dei tre Comuni, degli interventi prioritari necessari allo sviluppo integrato ed autosostenibile dell'Area (con particolare accento ad interventi inerenti

alle dotazioni infrastrutturali, viarie e di collegamento, ed alle reti immateriali);

- Analisi degli interventi proposti con riferimento a tre macro-aree d'intervento:
 - Dotazioni infrastrutturali;
 - Riqualificazione ambientale;
 - Dotazione di infrastrutture socio-culturali;
- Brevi riflessioni conclusive.

ANALISI DEL CONTESTO REGIONALE

Secondo gli ultimi dati ISTAT 2006, La regione Calabria conta 1.998.052 abitanti ripartiti su una superficie di 15.081 kmq a maggioranza collinare. Sono solo 11 i comuni con più di 20 mila abitanti, i quali assorbono solo il 33,4% della popolazione. Anche la densità abitativa è pari a 132,49 abitanti per kmq, dato inferiore a quello nazionale (189,12 ab. per kmq). La suddivisione della popolazione per sesso rispecchia esattamente la ripartizione nazionale, mentre abbiamo una classe di giovanissimi (15,26%) maggiore rispetto al dato nazionale (14,10%). Gli stranieri residenti in termini assoluti risultano 35.216, pari al 1,76% della popolazione complessiva.

LE DINAMICHE DEMOGRAFICHE ED URBANE

Nel decennio preso in esame (1995-2006), la Calabria ha registrato una contrazione della propria popolazione di 66.000 unità (una media annua di -0,35%), passando dai 2.064.038 del 1995 al 1.998.052 del 2006 (circa il 3,4% della popolazione italiana ed il 14% della popolazione del Mezzogiorno). La contrazione è stata mitigata dall'incremento dell'aumento della popolazione straniera avvenuta nell'ultimo quinquennio, passata da 17.505 unità del 2001 a 35.216 unità nel 2006 (+50,29%), in linea con l'incremento registrato nel Mezzogiorno (+52,82%) ed in Italia (+53,84).

Tabella 1 – Dinamica Demografica (1995-2006)

Comuni	Superficie kmq	Popolazione (1995)	Popolazione (2006)	Densità (2006)	Tasso di crescita (95/06)
Calabria	15.081	2.064.738	1.998.050	132,49	-3,34 ^o %
Mezzogiorno	123.141	14.005.487	14.014.982	165,35	+ 0,58 ^o %
Italia	301.620	56.844.408	56.844.197	189.12	+3,87 ^o %

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT

Tabella 2 – Dinamica demografica della popolazione straniera (2001-2006)

Popolazione straniera residente							
Anni	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Tasso di crescita
Calabria	17.505	18.374	27.413	31.195	33.525	35.216	+50,29 ^o %
Mezzogiorno	115.159	127.076	176.597	213.206	229.375	244.088	+52,82 ^o %
Italia	1.356.590	1.549.373	1.990.159	2.402.157	2.670.514	2.938.922	+53,84 ^o %
Incidenza degli stranieri su totale della popolazione residente							
Anni	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
Calabria	0,87 ^o %	0,92 ^o %	1,36 ^o %	1,55 ^o %	1,67 ^o %	1,76 ^o %	
Mezzogiorno	0,83 ^o %	0,91 ^o %	1,26 ^o %	1,50 ^o %	1,63 ^o %	1,73 ^o %	
Italia	2,38 ^o %	2,70 ^o %	3,44 ^o %	4,11 ^o %	4,55 ^o %	4,97 ^o %	

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT

Provenienza geografica degli immigrati residenti in Calabria (2006)

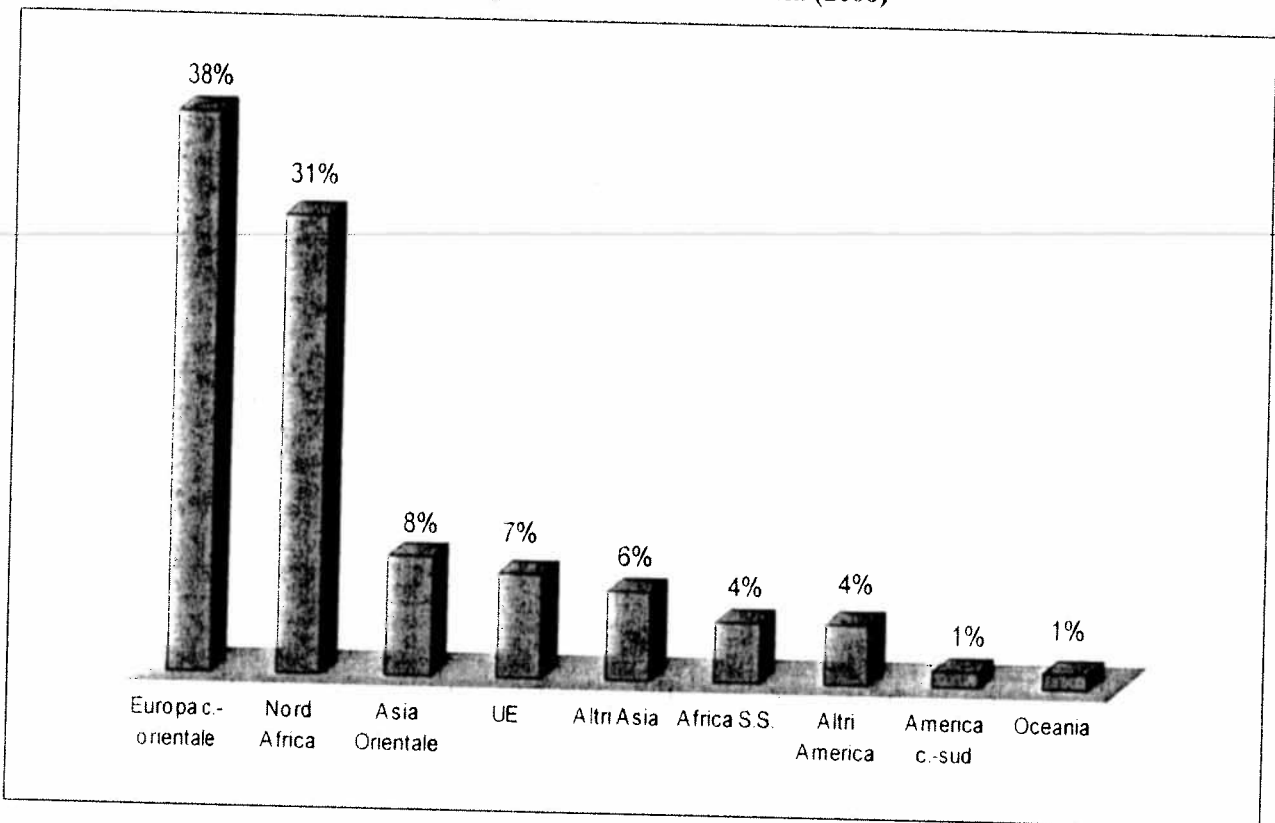
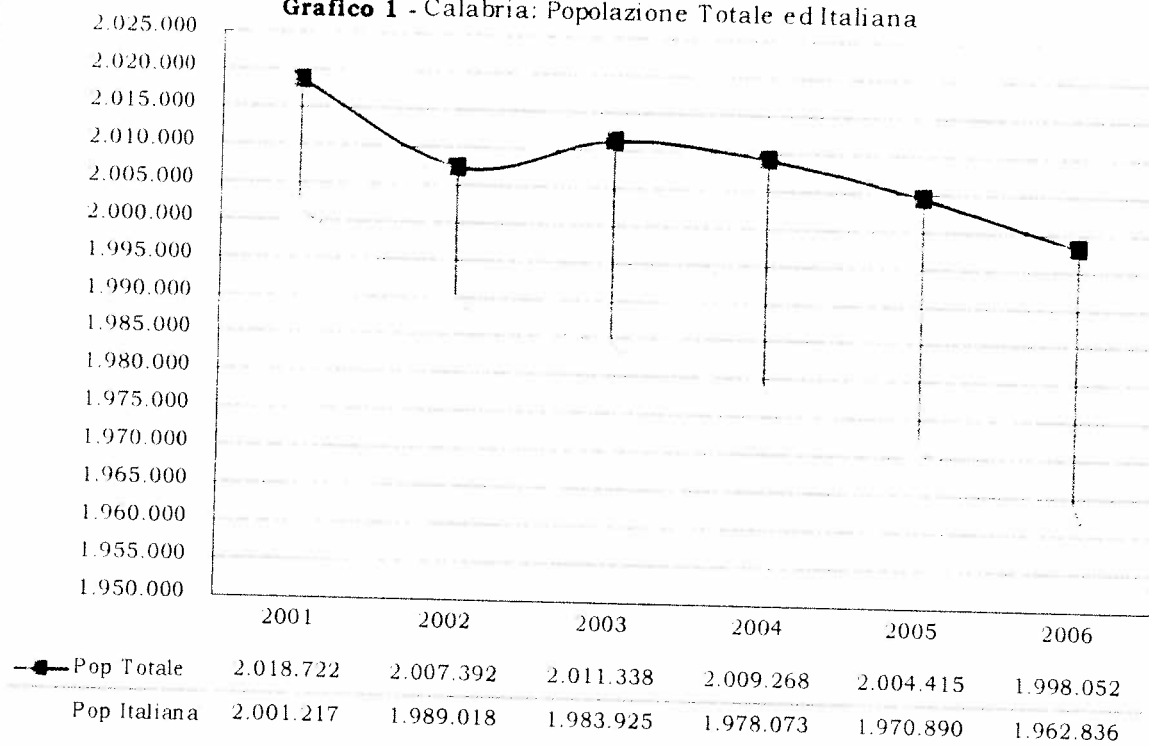


Grafico 1 - Calabria: Popolazione Totale ed Italiana

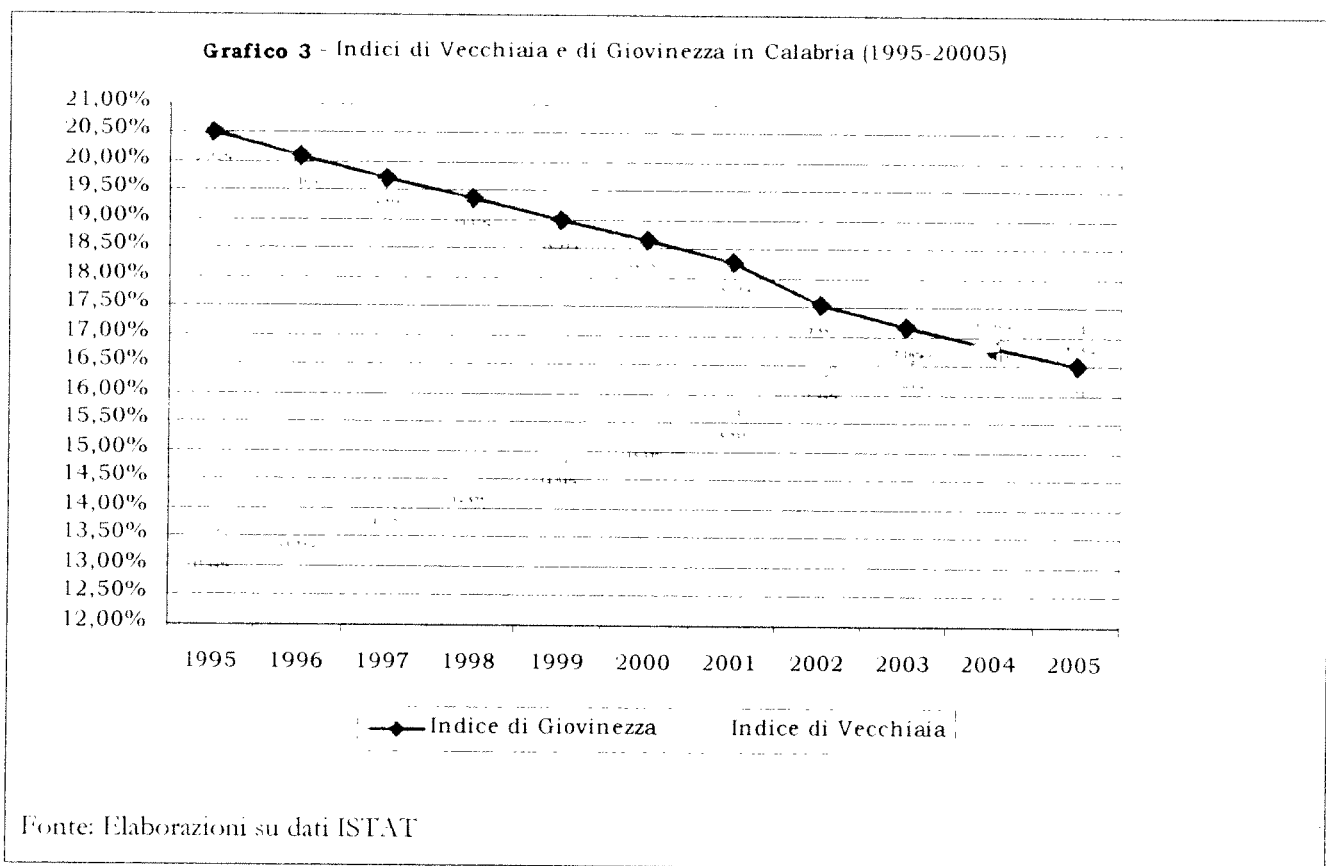
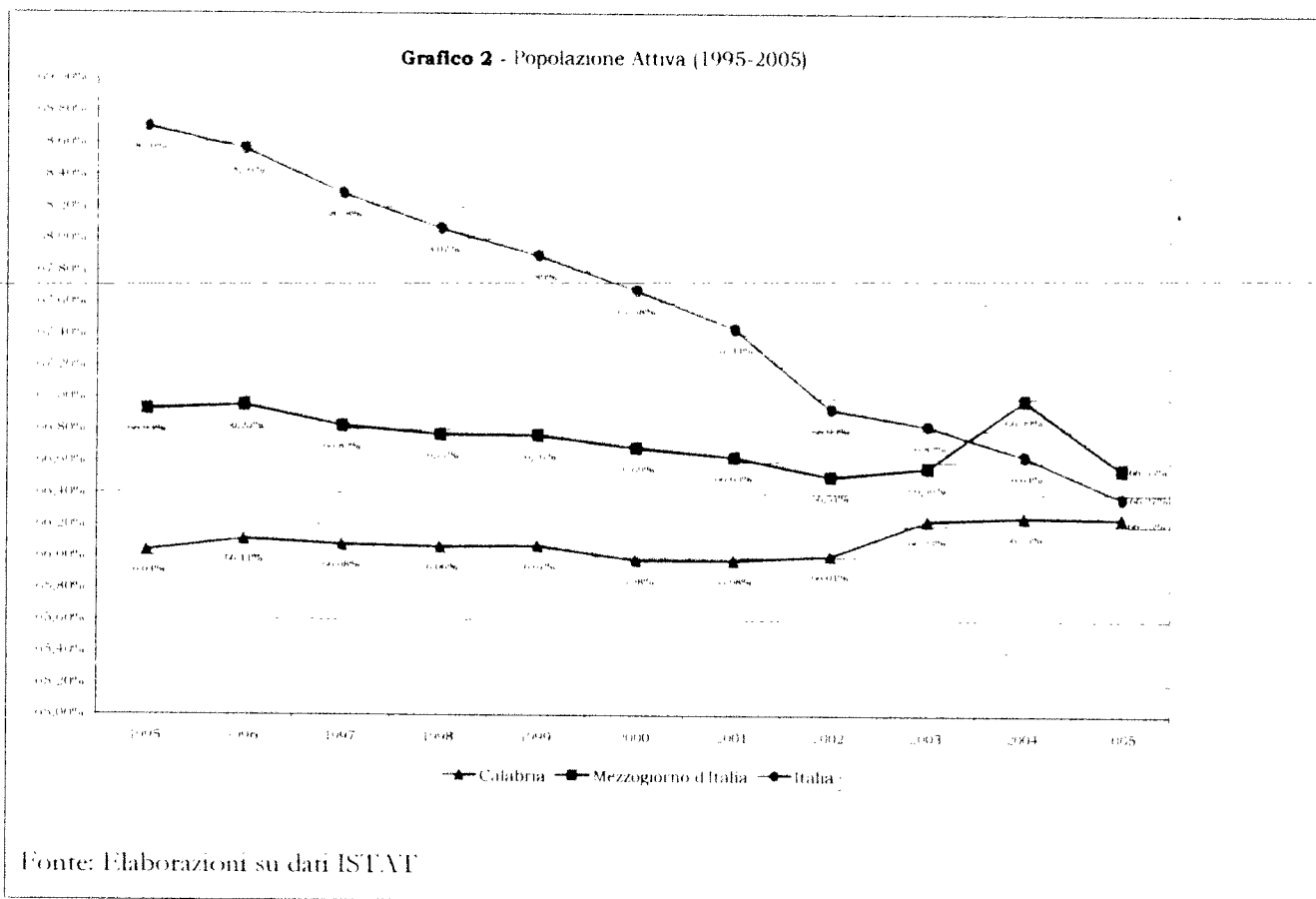


Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT

La popolazione calabrese risiede complessivamente per il 50 % in comuni con una popolazione fino a 10.000 abitanti, che rappresentano il 91,5% dei 409 comuni calabresi. La scarsa concentrazione abitativa è sottolineata anche dal fatto che il 33% della popolazione risiede in comuni con una popolazione inferiore ai 5.000 abitanti (l'80% dei comuni calabresi) e che solo cinque comuni superano la soglia dei 50.000 residenti tra cui Reggio Calabria che è il solo a superare i 100.000 residenti (183.179 – dati ISTAT 2006).

La diminuzione della popolazione in Calabria è imputabile soprattutto all'andamento della componente endogena della sua dinamica demografica. A fronte di un numero di decessi sostanzialmente stabile, il progressivo calo delle nascite (-31,3% tra il 1992 ed il 2006) ha indotto nel corso del periodo un drastico ridimensionamento del contributo della componente naturale, che dalle oltre 9 mila unità nel 1991 si è ridotto ad appena 914 unità nel 2006 (Fonte ISTAT). La componente naturale in ragione della sua particolare debolezza non è riuscita in tutto il periodo considerato a compensare le elevate perdite migratorie sia verso il Centro e il Nord dal Paese, sia verso l'estero.

La popolazione nella fascia d'età tra i 16 ed i 65 anni compresi rappresenta il 66% della complessiva (grafico 2), mentre la fascia 0-15 costituisce il 14% e quella di più di 65 il 17%, con una struttura sostanzialmente in linea con le altre regioni del Mezzogiorno (Grafico 3). Nell'arco degli ultimi 10 anni, la popolazione calabrese è andata verso un progressivo invecchiamento e la tendenza per i prossimi anni non sembra invertirsi.



Altro indicatore da tener presente è l'indice di povertà regionale¹ (Tabella 3) che nell'ultimo anno è cresciuto di oltre 5 punti percentuali, in controtendenza con l'andamento accertato nelle altre regioni del Mezzogiorno (-1,3%) ed in Italia (-0,1%).

Tabella 3 – Indice di Povertà (2002- 2006)

Indice di Povertà regionale (Popolazione)					
Popolazione che vive in famiglie al di sotto della soglia di povertà (%)					
Anno	2002	2003	2004	2005	2006
Calabria	30,6	25,8	27,1	26,1	31,4
Mezzogiorno	23,6	22,4	26,7	26,5	25,2
Italia	12,4	11,8	13,1	13,0	12,9

Fonte: Elaborazioni su dati ISTAT

IL MERCATO DEL LAVORO

Gli occupati nel 2006 hanno raggiunto quasi le 654.000 unità (dati ISTAT 2006), pari ad un incremento dello 0,7% rispetto all'anno precedente, proseguendo la tendenza positiva avviatasi nel 1999 e portando il tasso di occupazione al 45,6% (42,5% nel 1995), in linea con le altre Regioni del Mezzogiorno, anche se inferiore di 12,9 punti percentuali alla media italiana. Gli occupati totali nel settore agricolo nel 2006 sul totale degli occupati in regione (14,15%) sono superiori sia alla media nazionale (3,88%) che a quella delle Regioni del Mezzogiorno (7,16%), registrando inoltre dal 2000 un incremento del 15,28% (Mezzogiorno -8,90, Italia -9,30). Al contrario

¹ Si fa riferimento alla definizione di povertà relativa che prevede siano considerati povere le famiglie la cui spesa media mensile per consumi è pari o al di sotto della spesa media pro capite nel Paese. La linea fa riferimento alle famiglie di due componenti; per le famiglie di diversa ampiezza il valore della linea si ottiene applicando un'opportuna scala di equivalenza. Dati ISTAT 2006

l'industria in senso stretto (esclusa l'edilizia) registra nel 2006 una percentuale di occupati di più di due volte inferiore alla media nazionale (9,23% contro il 20,99%), rimanendo costante dal 2000 (9,25%). Infine, il settore terziario assorbe il 68% degli occupati contro una media nazionale del 67% e con una maggiore incidenza rispetto al dato nazionale della pubblica amministrazione (dati ISTAT 2006).

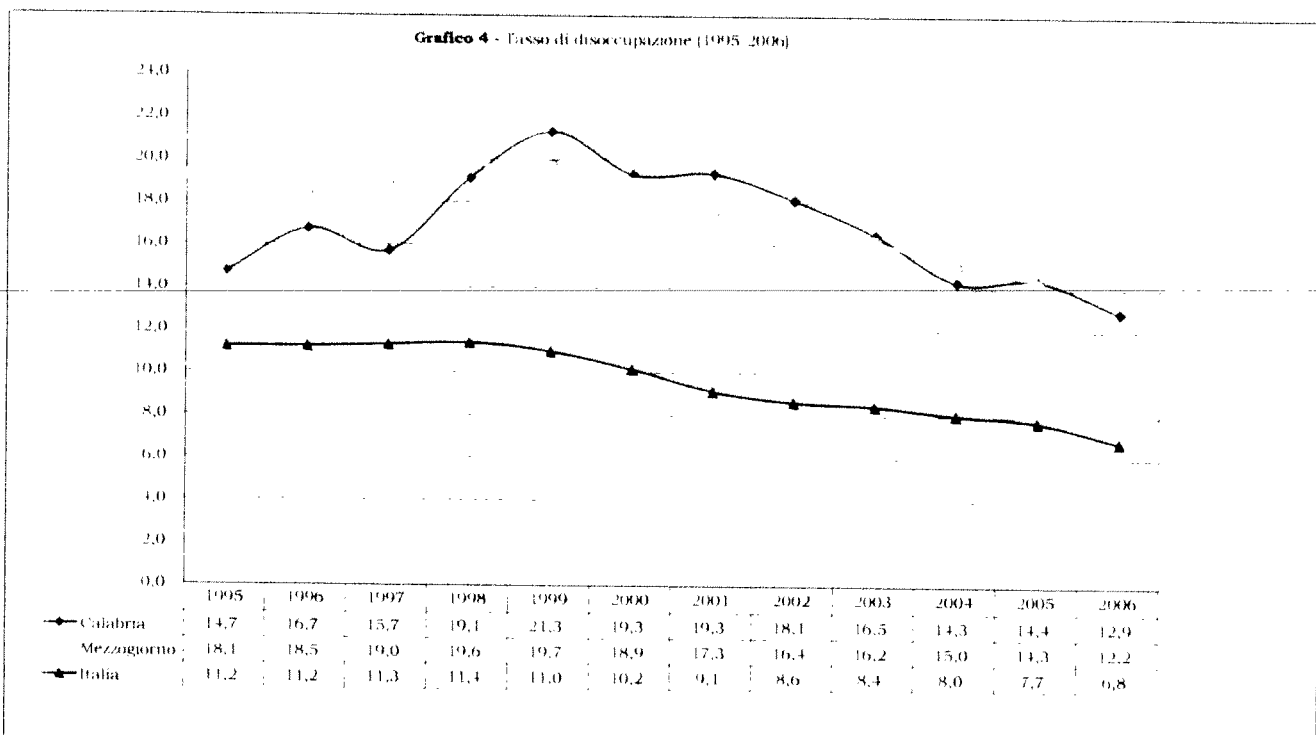
Tra il 2005 e il 2006 in Calabria l'occupazione è cresciuta dell'1,8%, con 11 mila nuovi posti di lavoro. L'incremento maggiore si registra nelle costruzioni (4,5%) e nei servizi (1,9) mentre si riducono i posti di lavoro nel settore agricolo (-3,8%) e nell'industria in senso stretto.

Il tasso di disoccupazione in Calabria è passato dal 14,7% del 1995 al 12,9% nel 2006, contestualmente la quota di occupati 15-64 anni è passata dal 42,5% a 45,6% nel 2006 (ma resta ancora lontano dall'obiettivo di Lisbona del 70% entro il 2010 e del 60% per l'occupazione femminile).

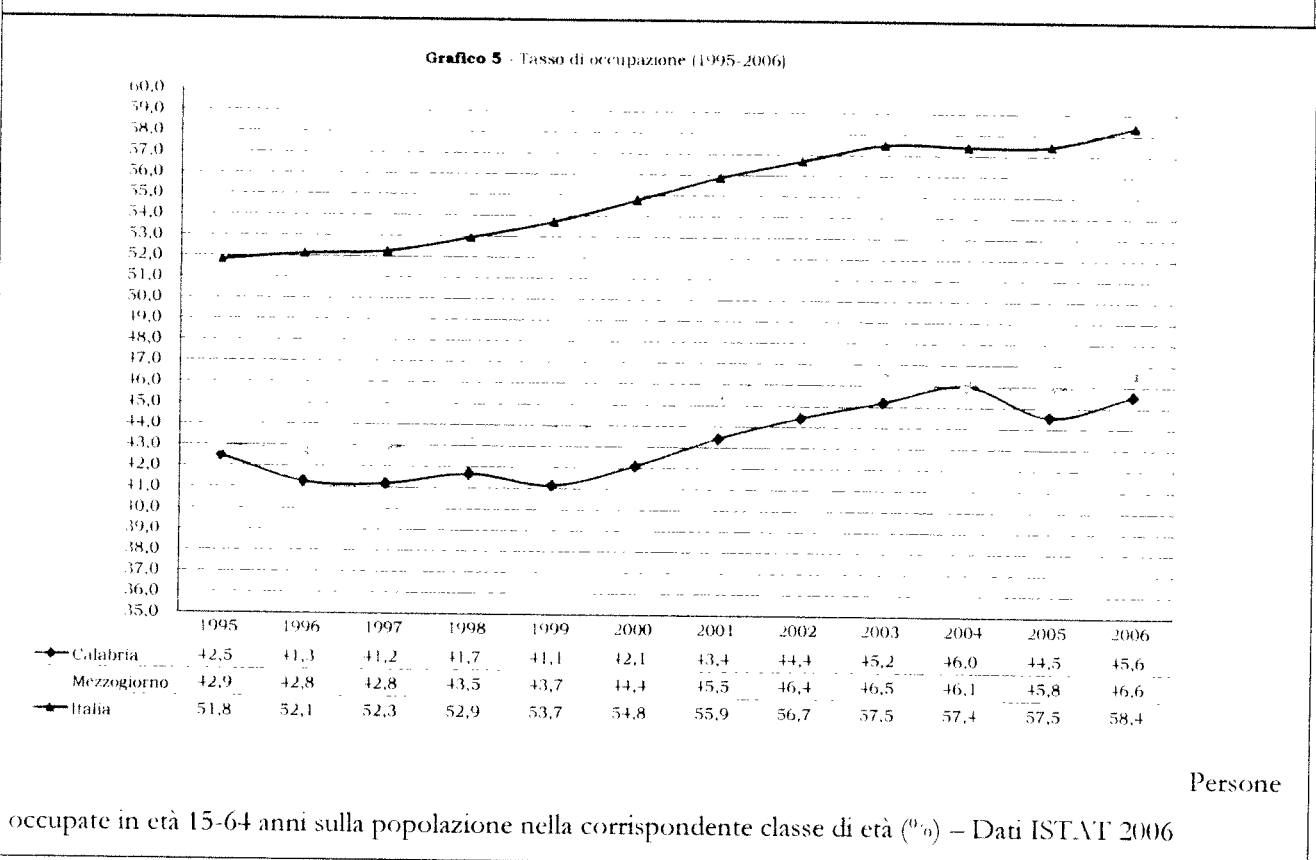
In Calabria è forte l'incidenza del lavoro irregolare che è stimato da SVIMEZ² nella misura del 32% (28% nel 1995). Un dato questo che equivale a più del doppio del dato nazionale (13,5%) ed è superiore alla media delle Regioni del Mezzogiorno (25,3%). Esso, inoltre, interessa tutti i settori, arrivando anche al 53% nel caso dell'agricoltura³.

² Rapporto sul Mezzogiorno del 2007.

³ Rapporto sul Mezzogiorno del 2007.



Persone in cerca di occupazione in età 15 anni e oltre sulle forze di lavoro nella corrispondente classe di età (%)
 Dati ISTAT 2006



Oltre al basso tasso di attività e all'alto tasso di disoccupazione, la spiegazione dell'accentuato ritardo dell'economia calabrese in termini di Pil è da attribuire

alla bassa produttività del lavoro. Da un decennio quest'ultima è sistematicamente inferiore tra un quarto e un quinto della produttività media nazionale. E' soprattutto l'agricoltura a fare la differenza. Nel 2006, il valore aggiunto ai prezzi di base per unità standard di lavoro nel settore primario calabrese è di oltre un terzo più basso di quello medio italiano. Il che equivale a dire che nell'agricoltura regionale sono ancora nascoste ampie riserve di disoccupazione mascherata con attività a bassissima produttività, che continuano a gravitare nelle attività agricole a causa dell'insufficiente domanda di lavoro nei settori extragricoli. In ritardo di produttività è anche l'edilizia regionale (oltre un quinto in meno della media nazionale), dove imprese efficienti convivono con imprese largamente deficitarie sotto il profilo della produttività degli occupati. Relativamente modesto è invece il gap di produttività negli altri comparti.

CONTI ECONOMICI

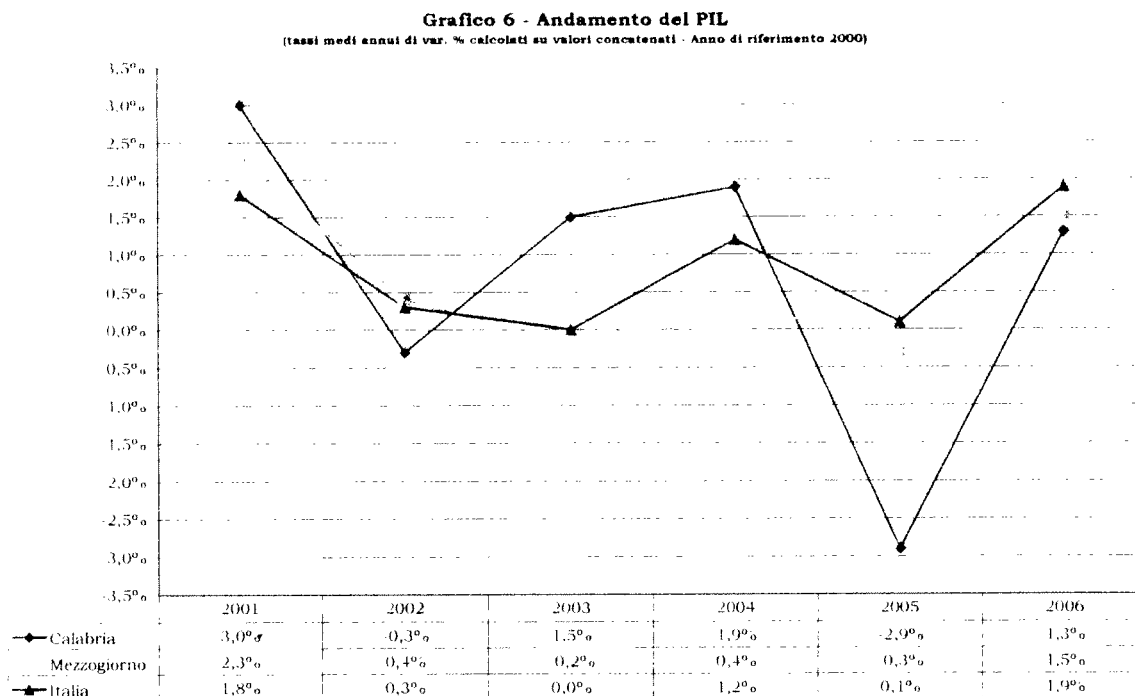
Nel 2006 la Calabria ha superato la fase di contrazione registrata nel 2005, realizzando una crescita del PIL pari all'1,3%(grafico 6), soprattutto grazie alla ripresa della domanda estera[†].

La crescita dell'economia della Calabria nel 2006 è stata favorita da un deciso recupero del processo di accumulazione di capitale. Gli investimenti sono cresciuti del 2,4%, dopo la flessione considerevole dell'anno precedente (-1,6%). La dinamica del processo di accumulazione nell'ultimo biennio ha significativamente risentito degli effetti delle politiche di spesa per investimenti della Pubblica amministrazione. Soprattutto il 2005, ha registrato, causa fase di transizione tra due legislature, una riduzione delle erogazioni della spesa per

[†] Rapporto Svimez 2007 sull'economia del Mezzogiorno – Ed. Il Mulino

investimenti dell'ordine del 15^o, recuperata pienamente già nel 2006, favorendo la ripresa degli investimenti. Altro risultato importante raggiunto nel 2006 è stato il contenimento della spesa corrente della Pubblica Amministrazione, tradottasi, come per il resto del Sud, in un calo dei consumi pubblici (-0,8% nel 2006) e al contestuale sviluppo della spesa per investimenti, che ha registrato un tasso di crescita (+ 2,4%) addirittura superiore al valore medio nazionale (+2,3%)⁵.

In Calabria il PIL pro-capite, pur essendo cresciuto dell'1,7%, resta in valori assoluti il più basso del Paese, pari a 16.087,3 euro pro-capite, contro una media di circa 25 mila euro pro capite nel resto del Paese (16.919 euro nel Sud e 29.459 euro nel Centro Nord), attestandosi al 64,2% di quello nazionale (vedi tabella4).



Fonte: Elaborazione su dati ISTAT e Rapporto SVIMEZ 2007

⁵ Fonte: Documento Di Programmazione Economico Finanziaria per il triennio 2008-2010 - Regione Calabria

Tabella 4 – Prodotti Interno Lordo pro capite (calcolati su valori a prezzi correnti)

Regioni	2006 (euro)	Indici: Italia = 100						
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Calabria	€ 16.087,30	62,2 ^o %	62,7 ^o %	62,8 ^o %	63,7 ^o %	64,5 ^o %	63,8 ^o %	64,2 ^o %
Mezzogiorno	€ 16.919,10	66,8 ^o %	67,2 ^o %	67,3 ^o %	67,4 ^o %	67,1 ^o %	67,3 ^o %	67,5 ^o %
Italia	€ 25.062,60	100,0 ^o %	100,0 ^o %	100,0 ^o %	100,0 ^o %	100,0 ^o %	100,0 ^o %	100,0 ^o %

Fonte: Elaborazione su dati SVIMEZ 2007

L'andamento negativo registrato nell'ultimo lustro appare legato ad un limitato sviluppo della produttività del lavoro, rimasta pressoché costante (+0,6^o%) e con un divario di oltre 15 punti percentuali rispetto alla media nazionale.

L'assetto produttivo regionale è poco sviluppato, presentando un valore aggiunto regionale di circa 28 Meuro (2005), pari al 9,3% di quello del Mezzogiorno e del 2,2% di quello nazionale. Tuttavia, nell'ultimo decennio, il valore aggiunto regionale è realizzato una crescita media annua del 3,6%, decisamente superiore a quello meridionale e nazionale (per entrambi pari allo 0,8^o%).

Passando ad un'analisi settoriale, troviamo il terziario con un'incidenza pari al 77,7%, di 6,8 punti maggiore di quella nazionale. I due terzi del totale degli occupati (circa 440 mila unità) sono nei servizi, un'incidenza non molto differente da quella nazionale (66,5%). L'industria presenta una produzione di circa il 16% del reddito regionale, 11 punti percentuali in meno del settore nazionale, grazie al 17% degli occupati (31% la media italiana), di cui ben oltre la metà gravita nel comparto dell'edilizia. Infine, l'agricoltura contribuisce alla formazione del reddito con il 6,4%, più del doppio della

media nazionale (2,3%), e occupa ben il 15% degli addetti totali (4,4% in Italia).

Tabella 5 – Composizione settoriale del V.A. (%) – Prezzi base 1995, 2000, 2005

	Calabria		
	1995	2000	2005
Agricoltura, silvicoltura e pesca	6,80%	5,30%	6,40%
Industria	17,20%	16,50%	15,90%
<i>In senso stretto</i>	10,10%	9,80%	9,30%
<i>Costruzioni</i>	7,10%	6,70%	6,60%
Servizi	76,00%	78,20%	77,70%
<i>Commercio, riparazioni, alberghi e ristoranti.</i> <i>Trasporti e comunicazioni</i>	23,30%	24,10%	22,10%
<i>Intermediazioni Monetarie e finanziarie.</i> <i>Attività Imprenditoriali e immobiliari</i>	23,70%	21,50%	23,70%
Altre attività di servizi	29,00%	32,70%	31,90%
TOTALE	100,00%	100,00%	100,00%

Fonte: Elaborazione su dati ISTAT

In conclusione possiamo dire che il terziario pubblico, le attività tradizionali nella distribuzione commerciale, nell'edilizia e nell'agricoltura contribuiscono in modo decisivo alla produzione del reddito e dell'occupazione, mentre la produzione manifatturiera ha un peso decisamente marginale. Le iniziative a domanda locale, maggiormente protette dalla concorrenza esterna, rappresentano l'elemento caratterizzante della struttura produttiva regionale.

L'EXPORT

Nel 2006 in Calabria l'export ha registrato una crescita pari al 2,2^o%, in valori assoluti di 325,7 milioni di Euro. La crescita è stata determinata soprattutto dall'export verso i Paesi extra UE che ha registrato un incremento del 7,7^o%, mentre sono diminuite dell' 1,7^o% le esportazioni verso i Paesi Ue. Rispetto al 2003, tuttavia l'esportazione calabrese ha registrato un misero +2,45^o%, se confrontato con l'incremento delle importazioni (+12,58^o%).

Tabella 5 – Bilancia Commerciale (2003- 2006)

Import-Export della Calabria (2003-2006)					
Anno	2003	2004	2005	2006	2003/2006
Esportazioni	€ 317.917	€ 345.000	€ 313.800	€ 325.700	+2,45 ^o %
Importazioni	€ 530.100	€ 545.900	€ 611.700	€ 596.800	+12,58 ^o %
Bilancia Commerciale	- € 212.183	- € 200.900	- € 297.900	- € 271.100	- 10,13^o%

Fonte: nostra elaborazioni su dati ISTAT

La crescita delle esportazioni produce effetti decisamente contenuti sull'andamento dell'economia regionale a causa dell'esiguità del suo volume: 1,0% del PIL della Calabria; nel Mezzogiorno tale incidenza sale a 10,3^o% e nel Centro-Nord al 25,4^o%. In ogni caso, il recente andamento delle esportazioni sembra costituire un primo positivo elemento di risposta alle nuove condizioni dei mercati da parte del sistema produttivo della regione, nella quale sono presenti realtà territoriali dinamiche ove operano aziende competitive.

Per quanto concerne la capacità della regione all'apertura internazionale questa risulta alquanto contenuta, soprattutto se si fa riferimento alla capacità

dell'economia calabrese di catturare investimenti diretti esteri (IDE). Nel periodo 2000-2006, la Calabria presenta un'incidenza dei flussi IDE sul PIL pari allo 0,02%.

Tuttavia, i segnali registrati nel 2006 sono incoraggianti; gli investimenti diretti esteri in Calabria sono più che triplicati (grazie ai buoni risultati della provincia di Cosenza) passando da circa 9 mln di euro nel 2005 a 30 mln euro nel 2006, segnando così il più alto incremento percentuale del Paese (+234%). Ciononostante la Calabria rappresenta appena lo 0,02% degli investimenti esteri attratti dall'Italia nel 2006. Catanzaro, Crotone e Vibo Valentia si collocano tra le ultime 10 città italiane nella classifica in base ai flussi di IDE.

LE INFRASTRUTTURE

L'infrastrutturazione di trasporto in Calabria si caratterizza per una buona dotazione di strade statali e provinciali e per una dotazione di autostrade e aeroporti inferiore alla media UE, ma superiore alla media del Mezzogiorno.

Fatto pari a 100 il valore Italia, la Calabria raggiunge l'indice 90,8 per le autostrade, 146,5 per le strade statali, 127,6 per le comunali e 113,5 per le provinciali⁶. In sintesi, la dotazione di infrastrutture stradali in Calabria appare di livello complessivamente elevato per tutte le categorie della viabilità con l'eccezione delle autostrade che sono peraltro le più importanti per la mobilità di medio e lungo raggio.

Tabella 6 – Dotazioni Infrastrutturali Stradali rispetto al territorio - Indice: Italia=100 - 2006

⁶ Dati ISTAT e Ministero Infrastrutture e dei Trasporti

Regioni	Comunali	Provinciali	Statali	Autostradali	Indice Sintetico
Centro Nord	98,1	95,4	90,3	115,4	97,5
Mezzogiorno	102,8	106,7	114,0	77,7	103,6
Calabria	127,6	113,5	146,5	90,8	125,5

Fonte:
nostra
elabora
zioni
su dati
ISTAT

Le reti ferroviarie in Calabria, così come nel resto del Mezzogiorno, presentano livelli quantitativi e qualitativi decisamente più modesti rispetto al Centro-Nord. Tale situazione fa sì che questo settore infrastrutturale possa contribuire ancor meno che le strade all'integrazione con il resto del territorio nazionale e dell'Europa. Per le ferrovie l'indice di dotazione infrastrutturale è pari a 88,4 (binario semplice elettrificato 84,8 e binario doppio elettrificato 81,9).

Tabella 7 – Dotazioni Infrastrutturali ferroviari rispetto al territorio - Indice: Italia=100 - 2006

Regioni	Rete non elettrificata	Binario semplice elettrificato	Binario doppio Elettrificato	Totale	rete totale
Centro Nord	84,7	104,5	131,6	124,3	119,1
Mezzogiorno	122,1	93,4	54,2	64,8	72,3
Calabria	161,3	84,8	81,9	85,9	88,4

Fonte:
nostra
elabora
zioni
su dati
ISTAT

Per quanto riguarda le infrastrutture portuali, la Calabria presenta una dotazione notevolmente superiore a quella del Centro-Nord, sia nel numero dei porti (199,0 per la Calabria contro 190,7 del Mezzogiorno e 49,6 del Centro-Nord), sia nel numero degli accosti (153,1 per la Calabria contro 158,2 del Mezzogiorno e 67,7 del Centro-Nord) che nella superficie degli accosti (159,8 per la Calabria contro 151 del Mezzogiorno e 67,7 del Centro-Nord). Una posizione di preminenza si rileva anche quando si prendono in esame tra le infrastrutture centrate sulla capacità di movimentazione le superfici dei piazzali, la cui dotazione per la Calabria si attesta a 220,4, contro una dotazione complessiva del Mezzogiorno di 125,0, che pure si mantiene più elevata che nel Centro-Nord (86,1). I porti del Mezzogiorno, e soprattutto della Calabria risultano, invece, scarsamente dotati di magazzini, e la distanza con il resto del Paese risulta decisamente elevata (5,0 per la Calabria, 27,5 per il Mezzogiorno a fronte del 140,2 del Centro-Nord).

Tabella 8 – Dotazioni Infrastrutturali portuali rispetto al territorio - Indice: Italia=100 - 2006

Regioni	Porti	Accosti		Piazzali	Magazzini
		N.	Superficie		
Centro Nord	49,6	67,7	71,7	86,1	140,2
Mezzogiorno	190,7	158,2	151,0	125,1	27,5
Calabria	199,0	153,1	159,8	220,4	5,0

Fonte:
nostra
elabora
zioni
su dati
ISTAT

La presenza di infrastrutture intermodali nella regione non supera il 30% del valore medio nazionale, sensibilmente inferiore al complesso del Mezzogiorno (40%). I centri intermodali della Calabria sono poco diffusi e di ridotte dimensioni; infatti, l'indice complessivo della regione si riduce

drasticamente ad un 7,5 (cioè meno di un decimo della media nazionale) se invece del numero si considera la superficie.

Tabella 9 – Dotazioni Infrastrutturali Intermodali rispetto al territorio - Indice: Italia=100 - 2006

Regioni	Centri Intermodani		Capacità di Movimentazione	Disponibilità di Binari
	N°	Superficie		
Centro Nord	135,3	151,2	156,1	139,7
Mezzogiorno	37,8	9,7	1,0	29,9
Calabria	29,5	7,5	0,6	7,2

Fonte: nostra elaborazioni su dati ISTAT

Tra le Regioni del Centro-Sud, la Calabria è seconda, superata solo dalla Sardegna, per dotazione di aeroporti in rapporto alla popolazione (indice pari a 178,1). Meno soddisfacente è la situazione con riferimento alle altre dotazioni rilevanti per la capacità di servizio (come l'area di sedime ed i parcheggi), che presentano indici più bassi, nonché alla capacità di integrazione logistica e di scambio modale degli aeroporti.

Tabella 6 – Dotazioni Infrastrutturali Aeroportuali rispetto al territorio - Indice: Italia=100 - 2006

Regioni	Aeroporti	Piste	Superficie piste	Aree di sedime	Aree di parcheggio
Centro Nord	98,1	99,1	103,2	114,3	123,4
Mezzogiorno	103,5	101,6	94,2	74,1	57,6
Calabria	178,1	190,8	163,5	145,0	76,7

Fonte: nostra elaborazioni su dati ISTAT

La dotazione di infrastrutture per la trasmissione di energia elettrica e la distribuzione del gas segna un modesto +3,8.

Tabella 10 – Dotazioni Infrastrutturali portuali rispetto al territorio - Indice: Italia=100 - 2006

Regioni	Trasmissione energia elettrica		Rete trasporto del Gas	Indice Sintetico
	Bassa tensione	Alta tensione		
Centro Nord	117,7	118,0	138,2	124,6
Mezzogiorno	74,3	74,0	44,6	64,3
Calabria	24,2	76,4	30,7	43,8

Fonte: nostra elaborazioni su dati ISTAT

Solo il 41,9% dei calabresi beneficia del ciclo completo di depurazione delle acque (61,9% il dato medio nel Sud), dato tra i più bassi del Paese.

L'indice di dotazione di infrastrutture per il trattamento dei rifiuti è pari a 113,8 per le discariche (in linea con resto del Paese) e a 90,8 per gli impianti di incenerimento, compostaggio e termovalorizzazione (l'indice medio è 130 nel Paese e 46 del Mezzogiorno).

Tabella 11 – Dotazioni Infrastrutturali per il trattamento dei rifiuti rispetto alla popolazione - Indice: Italia=100 - 2006

Regioni	Discarica	Trattamento
Centro Nord	90,8	130,1
Mezzogiorno	116,6	46,1
Calabria	113,8	90,1

Fonte: nostra elaborazioni su dati ISTAT

LA CRIMINALITÀ

Nel 2005, ultimo anno in cui sono disponibili dati ufficiali, in Calabria, sono stati 69 gli omicidi volontari (con una riduzione del 9,2% sull'anno precedente), 30 gli attentati (con una riduzione del 19%), 768 le rapine (aumentate del 13,4%) e 351 le estorsioni (in crescita del 15,1%). Gli omicidi riconducibili alla 'ndrangheta sono passati da 18 a 23. Le denunce per violazione del 416 bis (associazione di tipo mafioso) sono state 21 contro le 20 del 2004.

A fine febbraio 2007 i comuni colpiti da provvedimenti di scioglimento per infiltrazioni mafiose sono stati 171: 75 in Campania, 49 in Sicilia, 37 in Calabria, 7 in Puglia, cui se ne aggiungono altri tre in Basilicata, Lazio e Piemonte. Nella graduatoria della Province italiane figurano al primo posto Napoli (44 provvedimenti), seguita da Reggio e Palermo (23) e Caserta (22).

La Calabria è strangolata da usura ed estorsioni. Le imprese che pagano il pizzo sono 15 mila, la metà del totale, con punte del 70% a Reggio Calabria. Oltre a Reggio sono classificate come "zone rosse", anche Vibo e Lamezia, mentre Cosenza e Crotona sono "zone gialle".

Ben 10.500 commercianti sono coinvolti nell'usura, pari al 30% del totale degli attivi (il valore più alto in Italia in rapporto al numero di commercianti attivi) con un giro di farri a 720 mila euro.

LA COMPETITIVITÀ

L'*Indice di potenzialità competitiva* è stato elaborato dalla Svimez sulla base di quattro indicatori: la dotazione di infrastrutture, la propensione

all'innovazione, ricerca e sviluppo; la qualità e l'investimento delle risorse umane, la vitalità economica del tessuto produttivo.

Analizzando singolarmente i quattro indicatori individuati, non possiamo non notare la persistente arretratezza della Calabria.

1. L'indice di *dotazione infrastrutturale* in Calabria è pari a 100,8, leggermente al di sopra della media UE pari a 100. Lazio e Lombardia sono le Regioni più dotate in termini di infrastrutture e reti con posizioni molto al di sopra della media comunitaria. Le regioni meno dotate sono Sardegna (che paga l'assenza di autostrade), Molise e Basilicata. La Campania e la Sicilia sono le uniche Regioni del Sud con un indice sintetico al di sopra della media UE a 27.
2. Con un indice di *propensione all'innovazione, ricerca e sviluppo* pari a 24,5 (sempre su una media UE pari a 100) la Calabria è penultima nella classifica delle regioni italiane, seguita solo dal Molise. Tuttavia, mentre in tutte le altre regioni italiane l'indice è diminuito rispetto al 2001, la Calabria è tra le poche (insieme a Trentino, Veneto e Toscana) ad aver registrato una dinamica positiva con un + 2,2% rispetto al 2001. Nel complesso per innovazione e sviluppo il Mezzogiorno si colloca al 24° posto nella media UE a 27. Su valori prossimi a valori UE vi sono solo Emilia Romagna, Piemonte e Lombardia, quest'ultima ha tuttavia perso molte posizioni rispetto al 2001.
3. Anche la dimensione relativa a *risorse umane e formazione* è in Calabria al di sotto della media UE (71,4), con una dinamica positiva rispetto al 2001 (+3,5%). L'Italia è complessivamente indietro, tanto che la Regione con la migliore posizione, cioè il Trentino, si colloca sul valore di 83,7. In particolare pesa la scarsità di laureati nelle discipline

scientifiche: solo 7 su 1000 giovani di età 20-29 anni, contro una media del 13 e picchi di 20 in Gran Bretagna o Francia. La spesa complessiva per ricerca e sviluppo è stata nel Sud dello 0,8% del PIL, inferiore all'1,1% del Centro-Nord e meno della metà della media Ue (1,8%).

Risultati che si riscontrano nel numero di brevetti registrati: fatta 100 la media Ue, nel Mezzogiorno se ne contano soltanto 9.

4. La Calabria è ultima tra le regioni per quanto concerne *l'indice di vitalità del sistema produttivo* (43,3), con un incremento poco significativo sul 2001 (0,9%). A sua volta il Mezzogiorno è il fanalino di coda nella UE a 27 con un valore di appena il 54,1% della media. Pur essendo in flessione rispetto allo scorso anno di 2,1 punti percentuali, il Centro-Nord mantiene il 16° posto in graduatoria.

RIFLESSIONI CONCLUSIVE

La gracilità del sistema economico calabrese, la specializzazione produttiva tradizionale e incentrata su attività poco aperte alla concorrenza esterna, nonché il largo predominio di imprese minute, fanno sì che l'economia regionale risulti scarsamente permeata da processi innovativi e dinamici. Tuttavia, accanto a indicatori macroeconomici non esaltanti, la Calabria evidenzia anche alcuni importanti ambiti territoriali e settoriali di eccellenza e segnali di dinamismo, che tuttavia sono circoscritti e, dunque, insufficienti a rompere il circolo vizioso dell'arretratezza dell'economia regionale.

Un primo punto di eccellenza della mappa regionale produzioni-territori è la Piana di Sibari. Negli ultimi trenta anni nell'area si è consolidata una rete di piccole e medie imprese agricole e agroindustriali (oleifici, industrie di conservazione della frutta, di trasformazione agrumaria, di surgelati) integrate,

innovative e fortemente orientate al mercato. Accanto a queste imprese si è venuto progressivamente costituendo un nucleo di strutture cooperative di servizi alla produzione e alla promozione commerciale.

Il porto di Gioia Tauro è un altro luogo esemplare della geografia economica calabrese. In pochi anni è diventato *l'hub* di *transhipment leader* del Mediterraneo, grazie alla sua centralità geografica, che consente di servire in maniera ottimale con i *feeder* sia i porti della costa orientale sia quelli della costa occidentale. La struttura portuale è ancora fortemente specializzata nel “transito” delle merci, con scarsi impatti sulla loro movimentazione e manipolazione.

Da segnalare è poi la specializzazione metalmeccanica nelle province di Vibo Valentia e di Crotona. La prima genera ben l'87% del valore totale delle esportazioni provinciali e il 40% delle esportazioni totali della metalmeccanica regionale. La maggior parte di queste imprese, di dimensioni medie di poco più di 20 dipendenti, produce prodotti meccanici per il settore petrolchimico, per committenti per lo più internazionali. Il settore metalmeccanico crotonese copre circa il 70% delle esportazioni provinciali e si concentra nella carpenteria metallica pesante, destinata ai mercati arabi e asiatici.

Sul versante della capacità di attrazione turistica, l'area di Zambrone-Tropea-Capo Vaticano nel vibonese, fortemente vocata al turismo balneare, vede annualmente una quota consistente di visitatori stranieri, pari a circa il 30% (un'incidenza doppia rispetto a quella regionale). Al pari della provincia di Vibo, nel territorio crotonese vi sono le precondizioni per la formazione di un piccolo distretto turistico tra Isola Capo Rizzuto e Crotona incentrato sulle risorse naturali e archeologiche (Confindustria 2005).

ANALISI DEL CONTESTO DEL COMPRESORIO DELLA PIANA DI GIOIA TAURO

Il Comprensorio di Gioia Tauro, comprendente i tre comuni di Rosarno, San Ferdinando e Gioia Tauro, si estende complessivamente su una superficie di circa 95 kmq lungo la costa nord tirrenica della provincia di Reggio Calabria. Il 50,50% dei residenti è di sesso femminile, i nuclei familiari sono circa 13.000 e la famiglia media è composta da quasi 3 componenti (dati ISTAT 2006). L'aria è stata valutata "Zona 1" (Classificazione 2003), corrisponde a SISMICITA' ALTA (S=12).

LE DINAMICHE DEMOGRAFICHE ED URBANE

Nell'ultimo decennio (1995-2006), dall'avvio operativo del Porto di Gioia Tauro, nell'area del Comprensorio si è registrato un incremento significativo della popolazione (+1,96%), soprattutto se rapportato alle dinamiche che hanno contraddistinto l'andamento demografico provinciale (-1.89%) e regionale (-3.34%).

Rosarno ha dato il maggior contributo alla crescita demografica dell'area con un incremento del 8,50% (San Ferdinando +1,25%), mentre Gioia Tauro ha visto ridotta la sua popolazione del 3,27%.

Comuni	Superficie kmq	Popolazione (1995)	Popolazione (2006)	Densità (2006)	Tasso di crescita (95/06)
Gioia Tauro	38,99	18.628	18.471	473,74	-3,27%
Rosarno	39,46	13.620	14.448	366,14	+8,50%
San Ferdinando	17,48	4356	4.340	248,28	+1,25%
Totale Area	95,93	36.604	37.259	388,40	+1,96%
<i>Reggio Calabria</i>	<i>3.183,00</i>	<i>574.546</i>	<i>563.912</i>	<i>177,16</i>	<i>-1,89%</i>
<i>Calabria</i>	<i>15.080,00</i>	<i>2.064.738</i>	<i>1.998.052</i>	<i>132,50</i>	<i>-3,34%</i>

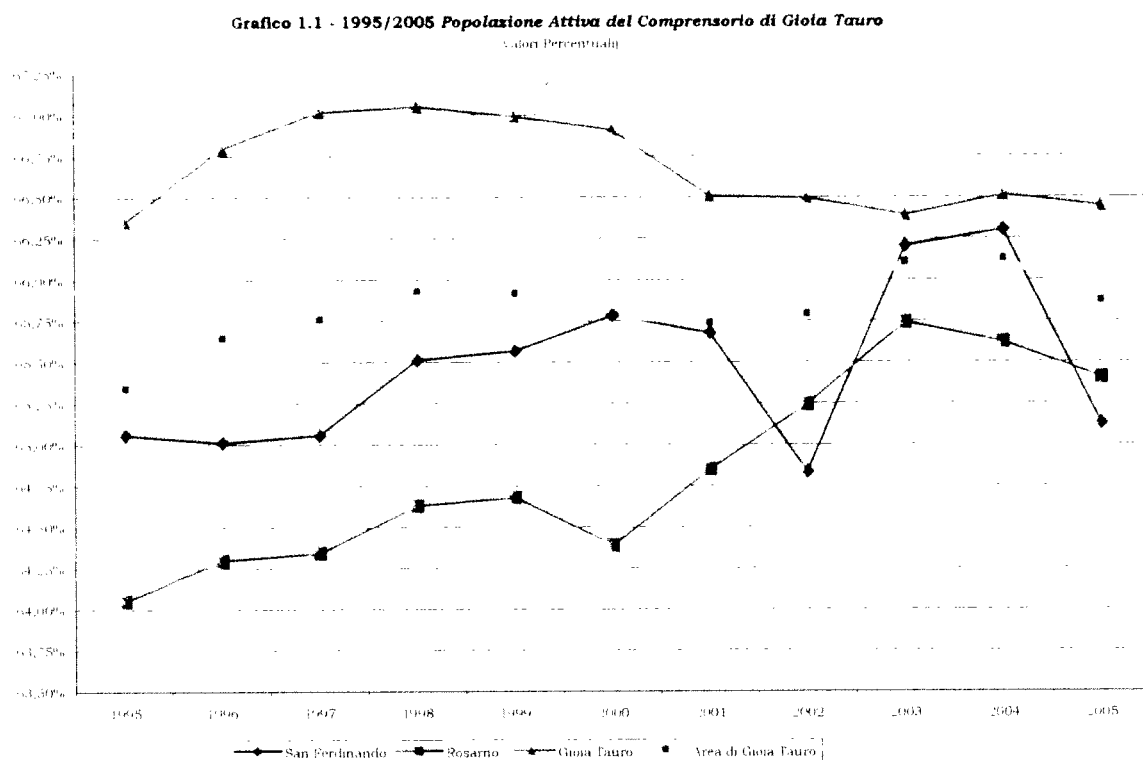
Fonte: nostra elaborazioni su dati ISTAT

Tabella 1.2 – Bilancio demografico anno 2006 e popolazione residente al 31 Dicembre

Dati	Calabria	Reggio Calabria (Provincia)	Comprensorio di Gioia Tauro
Nati	18.328,00	5.419,00	444,00
Morti	17.414,00	5.163,00	275,00
Saldo Naturale	914,00	256,00	169,00
Iscritti da altri comuni	29.105,00	6.804,00	440,00
Cancellati per altri comuni	36.776,00	9.651,00	792,00
Saldo Migratorio e per altri motivi	- 7.277,00	- 1.885,00	- 274,00
Popolazione residente in famiglia	1.992.197,00	562.199,00	37.236,00
Numero di Famiglie	743.606,00	208.277,00	12.987,00

Elaborazioni su dati ISTAT

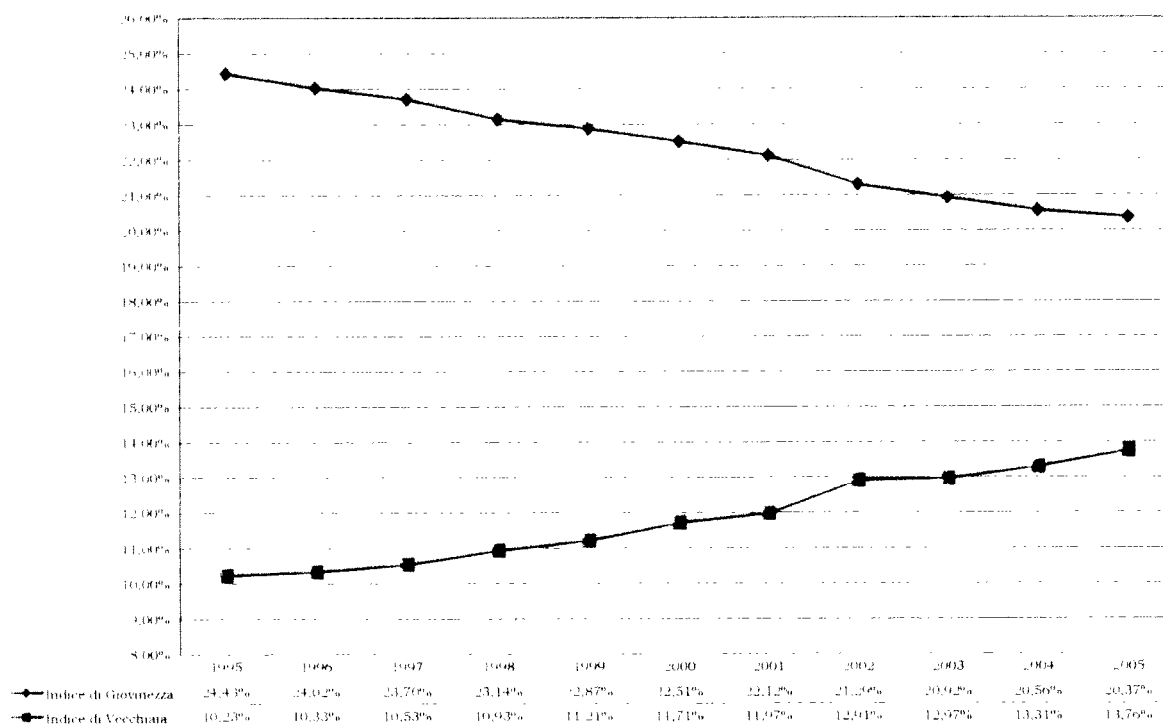
Di uguale tenore è stata la crescita della popolazione attiva nel comune di Rosarno (+10,77) e di San Ferdinando (+2,98%), mentre Gioia Tauro ha mantenuto la tendenza negativa della popolazione residente (-3,31%).



Dal punto di vista anagrafico, il comprensorio si caratterizza per una buona presenza di popolazione “giovane” (>15 anni). Nel 2005, l’indice di anzianità (<65 anni) dell’area è stata pari al 13,76% della popolazione complessiva, a fronte del 17,43% della provincia e del 17,25% della regione. Sempre nello stesso anno, la popolazione “giovane” ha registrato un tasso del 20,37%, contro il 17,14% provinciale e il 16,51 regionale. Tuttavia, è da sottolineare come nell’ultimo decennio la tendenza è stata verso un deciso

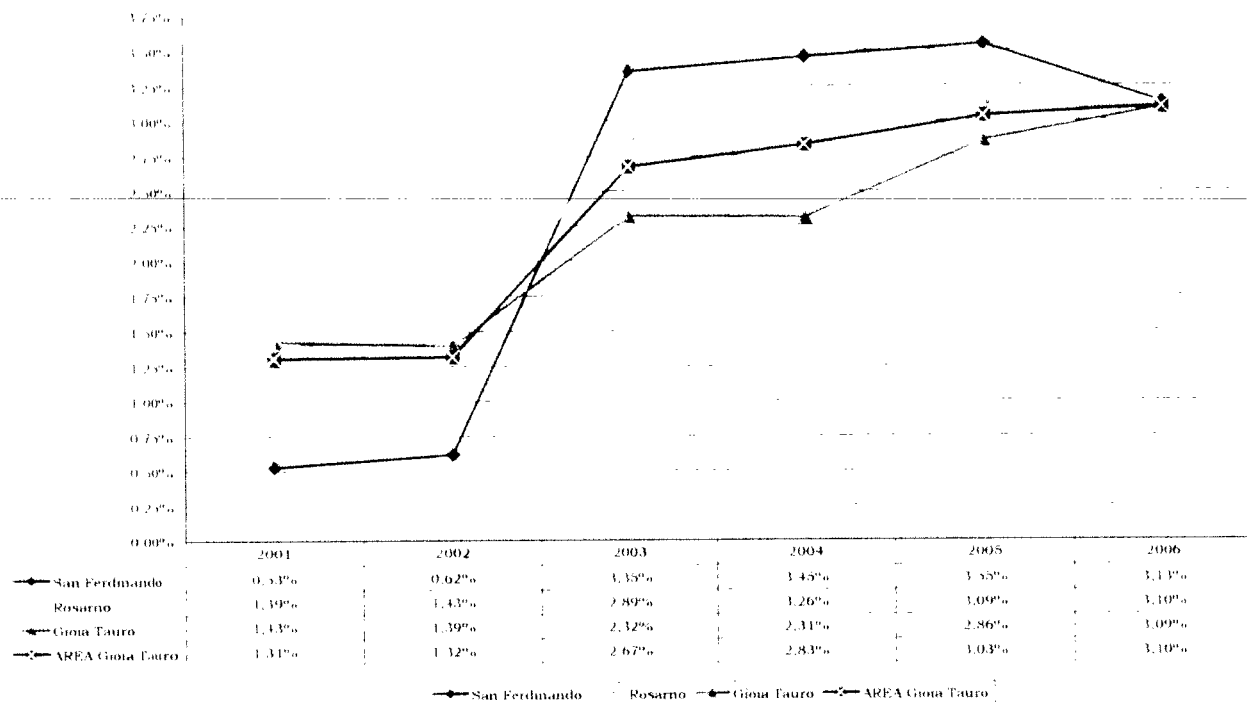
invecchiamento della popolazione (nel decennio 1995/2005 si è avuto una riduzione della popolazione giovane del 4% - Grafico 1.2).

Grafico 1.2 - Andamento degli indici di vecchiaia e di giovinezza del comprensorio di Gioia Tauro (1995-2005)



Anche la popolazione straniera residente nel Comprensorio ha avuto un deciso incremento negli ultimi anni 5, passando da 486 unità del 2001 a 1.157 unità nel 2006, realizzando un +3,10%, decisamente superiore sia al livello provinciale (+2,32), sia a livello regionale (+1,76). Tutti i tre comuni dell'area di studio presentano un incremento di circa il 3%.

Grafico 1.3 - 2001/2006 Crescita della popolazione straniera nel Comprensorio di Gioia Tauro
(Valori Percentuali)



IL MERCATO DEL LAVORO

Nell'area di studio il complesso della popolazione attiva nel 2005 ammontava a quasi 25.000 unità, pari ad un tasso di partecipazione al mondo del lavoro del 43,79%. Alla stessa data gli occupati risultavano 15.300, i disoccupati in senso stretto 4.350 e i disoccupati alla ricerca della prima occupazione 5.350. Il tasso di partecipazione al mondo del lavoro, pari al 43,79%, si assestava su valori decisamente più elevati di quelli riscontrati nella provincia (38,8%) e nella regione (38,7%). Il tasso di occupazione dell'area era più elevato di quello provinciale e regionale e raggiungeva un valore di poco oltre 26 occupati ogni 100 residenti. Il tasso di disoccupazione nell'area era superiore di ben 3,2 punti percentuali di quello provinciale e di 3,7 punti di quello regionale, che registrava valori di per sé elevati.

Il fenomeno della disoccupazione assume nell'area le caratteristiche della disoccupazione di lunga durata. Rispetto alle situazioni provinciale e regionale, infatti, nell'area era più presente la cosiddetta disoccupazione in senso stretto, ossia quella composta da lavoratori precedentemente occupati e alla ricerca attiva di un'altra occupazione. Al contrario, risultava meno accentuata la componente della disoccupazione giovanile. Quest'ultima, infatti, rappresentava "solo" il 57% della disoccupazione totale nell'area PIT, a fronte del 68,6% della provincia e del 68,2% della regione. Alquanto elevato il tasso di disoccupazione femminile (58%) che si attestava sui valori provinciali.

La forza lavoro irregolare presente nel comprensorio di Gioia Tauro è sicuramente nella stragrande maggioranza costituita da immigrati extracomunitari e dell'Europa dell'Est che lavorano in agricoltura e nei servizi alle persone. Questa forza lavoro irregolare è tipicamente stagionale o alterna periodi di presenza nell'area con periodi di ritorno ai luoghi di origine (lavoratori provenienti dai Paesi dell'est).

CONTI ECONOMICI

Nel decennio di studio (1995-2005), il reddito prodotto nell'area del comprensorio di Gioia Tauro ha registrato un incremento di quasi il 40%, in linea con i dati provinciali e regionali. In termini assoluti, nel 2005 il reddito pro-capite dell'area è stato pari a 10.880,31 euro, a fronte dei 10.940,85 euro provinciali e dei 10.964,53 euro regionali. Aggiungendo al reddito prodotto in loco i trasferimenti netti di reddito dall'esterno (pensioni, sussidi, rimesse, etc.) la disponibilità complessiva, ovvero il reddito disponibile totale, ovviamente raggiunge livelli più elevati. Il reddito pro-capite disponibile nel

2005 per gli abitanti dell'area era infatti pari a 1.198.039 euro, a fronte dei 6.472.389 euro dei residenti nella provincia e dei 22.245.601 euro della regione. Rispetto al 1995, il reddito pro-capite ha realizzato un deciso incremento del

Passando l'attenzione sui consumi finali interni si assestano su livelli simili a quelli provinciali e regionali. Nel 2005, infatti, i consumi pro-capite erano pari a poco 11.735 euro, a fronte dei 11.945 provinciali e i 11.249 regionali. Anche dal punto di vista della distribuzione per genere di consumo l'area presenta propensioni simili a quelle delle altre aree di riferimento: il 22% sono infatti i consumi alimentari. Leggermente superiore alle medie provinciali e regionali risulta invece l'incidenza dei consumi sul reddito prodotto: il 94,3% nell'area contro il 91,7% nella provincia e il 92,1% nella regione.

LE INFRASTRUTTURE

Il comprensorio di Gioia Tauro presentava nel 2006 circa 16.000 abitazioni e circa 12.000 edifici, con un tasso di occupazione pari al 77%.

L'area del comprensorio è attraversata dalle principali arterie stradali e ferroviarie della regione e si colloca in una posizione baricentrica rispetto agli aeroporti di Reggio Calabria e Lamezia Terme. Insufficiente risulta la dotazione di infrastrutture e servizi per la mobilità interna all'area. E' rilevante per l'Area il valore aggiunto derivante dalla presenza del Porto di Gioia Tauro, ad oggi uno dei principali potenziali di sviluppo dell'intera regione. I dati sul sistema delle infrastrutture idriche dell'Area evidenziano una relativa esiguità della disponibilità di acqua per abitante, rispetto alle medie provinciali e regionali. Particolarmente bassa risulta l'efficienza dei sistemi idrici locali

che registrano tassi di dispersione decisamente superiori alla media. Per quanto riguarda le strutture sanitarie, nel Comprensorio, è presente un Istituto ospedaliero pubblico nel Comune di Gioia Tauro. Nel complesso, i posti letto disponibili nei presidi ospedalieri sono 349, corrispondenti a 4 posti letto per abitante; un valore inferiore sia a quello medio provinciale (4,4) che regionale (4,8). La dotazione di servizi alle persone e di attività culturali è sufficiente nei centri maggiori dell'area ma risulta inadeguata nei centri minori.

LIVELLO DI DOTAZIONE DI BENI CULTURALI

L'intero territorio mostra evidenti tracce di un passato ricco di storia. L'area fu interessata dalla cultura ellenica e successivamente da quella romana. Sono presenti, infatti, numerosi siti archeologici che testimoniano queste presenze. In particolare, resti dell'antica Métuaros-Metàurum (colonia locrese e presunta patria di Stesicoro), sono visibili tra il Petrace, le località "Due Pompe" e "Monicelli", e tra il mare e l'attuale abitato di Gioia Tauro. Un sito di interesse prioritario è quello dell'Antica Medma, importante Città magnogreca nel territorio di Rosarno. In quest'area sono visibili reliquie di stanziamento prei-protostorico indigeno della Prima Età del Ferro (secc. IX-VII a. C.), e, in più vasta misura, reliquie di Età Classica (VI-V sec. a. C.).

SITUAZIONE AMBIENTALE

Il maggiore patrimonio ambientale dell'area è costituito dagli immensi 'boschi di ulivo che ricoprono gran parte del territorio. Nell'area non sono presenti siti SIC e ZPS. L'area presenta dei problemi ambientali per quanto riguarda lo smaltimento delle acque reflue dei frantoi che lavorano le olive. Situazioni di degrado ambientale sono presenti in alcune aree dei centri abitati dei Comuni maggiori e in alcuni tratti della costa.

CENNI SUL PORTO DI GIOIA TAURO E SULLE AREE INDUSTRIALI

Il Porto si estende su un'area di circa 4.400.000 mq (esclusi gli spazi acquei), con 4.843 m di banchina ed un'area *terminal container* pari a 1.530.000 mq.

Le attività funzionali ed infrastrutturali del porto è demandato all'AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO, la quale ha recentemente presentato il nuovo Piano Regolatore Portuale.

La portualità di Gioia Tauro ha raggiunto nel 2006 la quota di 2.938.176 di container/anno con l'impiego di 1.500 unità lavorative (indotto incluso). Questi dati testimoniano di uno sviluppo incessante e particolarmente rapido, diventato ancora più significativi se letti alla luce dei momenti di stagnazione e che la portualità italiana aveva conosciuto nei decenni precedenti.

Le ragioni del successo di Gioia Tauro sono diverse, fra cui in primo luogo la sua particolare **posizione geografica**, al contempo, baricentrica nel bacino Mediterraneo ed equidistante dai punti di ingresso e di uscita di Suez e Gibilterra. Questa situazione risulta essere vantaggiosa soprattutto in virtù delle economie di scala che si vengono a creare nei costi di trasporto (si riducono i tempi di percorrenza rispetto agli altri porti italiani ubicati nel Centro Nord d' Italia) sia per le merci trasportate lungo le rotte Est-Ovest,

che per quelle che utilizzano il sistema di feederaggio⁷ per il raggiungimento delle destinazioni finali. Gioia Tauro, pertanto, mira a presentarsi non come concorrente, ma piuttosto come complementare rispetto agli altri porti meridionali e mediterranei, contribuendo a formare un sistema portuale integrato, in cui ciascuno ricopre un ruolo preciso. Basti pensare, al riguardo, che circa il 14% delle merci in transito per il porto di Gioia Tauro hanno come destinazione finale, attraverso il sistema di “feederaggio”, altri porti italiani che, a causa delle differenti dotazioni infrastrutturali, non sono in grado di accogliere le navi di ultima generazione.

Ulteriori vantaggi ad alto valore aggiunto gli derivano dalla **peninsularità**, che consente la distribuzione intermodale delle merci, contrariamente al porto di Malta del tutto priva di trasporto terrestre - ferroviario.

ASIREG

Il Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria è un Ente Pubblico Economico istituito per la promozione e lo sviluppo imprenditoriale del comprensorio formato dai territori di molti Comuni della Provincia.

L'attività istituzionale del Consorzio ha prodotto, mediante l'utilizzo degli interventi straordinari per il Mezzogiorno, un tentativo di prima industrializzazione della Provincia, impostato sul sistema delle aree industriali che ancora oggi esistono.

⁷ Tale sistema individua i contenitori che compiono trasbordo da una nave di dimensioni elevate ad una più piccola, adatta alla navigazione nel Mediterraneo, detta *feeder*.

Il Consorzio nasce a Reggio Calabria nel 1963 dall'associazione di vari Enti con la finalità, in un primo momento, della realizzazione di Nuclei Industriali che, nel 1971, vengono trasformati in Aree Industriali.

Ad oggi, il Consorzio comprende i territori di quarantacinque Comuni della Provincia, abbracciando tutta la fascia costiera da Rosarno a Monasterace.

Gli indirizzi programmatici dell'ASIREG volti al rilancio dell'area di Gioia Tauro riguardano da un lato lo sviluppo del sistema produttivo locale, dall'altro l'adeguamento infrastrutturale delle aree portuali e retroportuali, al fine di promuovere il ruolo polifunzionale del porto di Gioia Tauro.

Lo scopo fondamentale del Consorzio è, dunque, quello di promuovere e favorire l'insediamento delle imprese industriali, artigianali e di servizi nelle aree attrezzate del comprensorio provinciale secondo gli indirizzi stabiliti dagli organi preposti.

Il Consorzio ad oggi gestisce le aree industriali ricadenti negli agglomerati di:

- Gioia Tauro - Rosarno - San Ferdinando;
- Reggio Calabria - San Gregorio - San Leo;
- Saline Joniche;
- Campo Calabro - Reggio Calabria - Villa San Giovanni.

IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE E PRODUTTIVO NELL'AREA RETROPORTUALE

Il Piano Regolatore Territoriale dell'ASIREG, riferibile all'area Gioia Tauro – San Ferdinando – Rosarno, individua un agglomerato industriale composto, complessivamente, da 1.483 Ha, di cui 770 Ha nell'area di Gioia Tauro.

In particolare, la localizzazione delle imprese è stata quantificata, nel secondo semestre 2005, in:

- 44 imprese in esercizio, per un valore di 689.498 mq di superficie impiegata e 1.837 addetti previsti a regime;
- 7 imprese in fase di costruzione per un valore di 109.826 mq di superficie impiegata e 196 addetti previsti a regime;
- 18 imprese in fase di istruttoria per la proposta realizzazione di nuovi investimenti per un valore di 157.284 mq di superficie impiegata e 437 addetti previsti a regime.

Il Consorzio ha, inoltre, attivato una serie di interventi volti al completamento dell'infrastrutturazione dell'area di riferimento. Il progetto, suddiviso in 5 lotti funzionali, a seconda della fonte di finanziamento⁸, prevede le seguenti tipologie di intervento:

- Completamento dell'interporto;
- Ammodernamento e riorganizzazione della logistica marittima-stradale-ferroviaria;

⁸ Lotto n. 1: Regione Calabria, POP 94/99; Lotto n. 2: Ministero dei Trasporti, Legge Interporti n. 240/90; Lotto n. 3: Regione Calabria, L341/95 finanziata con Delibera CIPE 12/07/1996; Lotto n. 4: In attesa di finanziamento; Lotto n. 5: Finanziamenti privati.

-
- Adeguamento delle opere portuali a sostegno dell'attività di *transshipment*;
 - Inseediamento di una darsena pescherecci nel porto;
 - Creazione di una rete telematica.
-

E' sempre più diffusa la consapevolezza circa l'esistenza di una relazione circolare tra lo sviluppo del sistema economico regionale e l'utilizzo polifunzionale del porto di Gioia Tauro. Da un lato, l'implementazione di strategie imprenditoriali votate alla penetrazione sui mercati esteri, lo sviluppo ed il rafforzamento dell'impresa locale, passano attraverso il porto di Gioia Tauro. Dall'altro si conferma che il conseguimento di un vantaggio competitivo sostenibile nel tempo per la stessa struttura portuale, passa anche per la sua capacità di movimentare una quota del traffico merci da e verso il territorio.

Se è vero, quindi, che il porto di Gioia Tauro può rappresentare il motore dell'economia della Calabria, è altrettanto indubbio che i diversi attori regionali e locali devono adoperarsi per creare un ambiente favorevole alla nascita ed alla crescita di attività manifatturiere e commerciali che possano esse stesse costituire momenti di *spin off*.

Collegamenti zone industriali ASIREG

Porto di Gioia Tauro 1 Km

Porto di Villa S.Giovanni 35 Km

Porto di Reggio Calabria 50 Km

Porto di Vibo Valentia 40 Km

Aeroporto di Lamezia
Terme 75 Km

Aeroporto di Reggio
Calabria 60 Km

Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria.

Collegamento autostradale a Nord: uscita "Rosarno", agglomerato a km 3;
a Sud: uscita "Gioia Tauro", agglomerato a km 6.

Collegamenti stradali Collegamento con l'Autostrada A3 Salerno-Reggio
Calabria a Km 3 e con la SS 18 Napoli-Reggio
Calabria a km 0.1.

Collegamenti ferroviari Linea Battipaglia-Reggio Calabria:
Stazione di Rosarno a km 4;
Stazione di Gioia Tauro a km 6.

Collegamenti ferroviari interni La linea ferroviaria Battipaglia-Reggio Calabria
transita nei pressi all'agglomerato industriale. E' stato
realizzato un raccordo ferroviario fra la stazione di
Rosarno e l'area industriale. Tale raccordo collega la
stazione di Rosarno con l'interporto, il Terminal e le
aree industriali. Sono possibili raccordi aziendali.

Aree industriali ASIREG

Superficie totale 1.483 Ha

Superficie disponibile 245 Ha (al 01/09/2004)

Fabbricati disponibili

0

Lotto max acquisibile

75 Ha (al 01/09/2004)

Aree lottizzate e fabbricati acquisibili solo tra privati.

Il Consorzio può in eventuali casi specifici favorire il

Tipologia delle aree

riutilizzo o il recupero di strutture ed impianti dismessi per la ripresa di attività produttive. E' prevista la realizzazione di capannoni consorziali all'interno dell'area Interporto, destinati alla movimentazione merci e concessi con pubblico bando.

Vincoli urbanistici e ambientali

Indice di copertura (%)

50

Indice di cubatura (%)

Nessuno

Classificazione sismicità

Zona 1 - S=12 (Classificazione 2003).

Altri vincoli

Nessuno

Infrastrutture presenti nell'agglomerato

Sistema stradale interno

Viabilità costituita da assi stradali principali che collegano la maglia della viabilità interna di servizio ai diversi lotti.

Ogni asse viario è dotato di illuminazione e segnaletica orizzontale e verticale.

Rete di distribuzione elettrica

L'agglomerato è servito da una rete di distribuzione elettrica in media tensione (20 kV) avente tipologia ad anello che si attesta su due cabine primarie a 380 kV ai margini dell'agglomerato medesimo.

La distribuzione in bassa tensione (380/220 V) è assicurata dalla presenza di innumerevoli cabine di trasformazione MT/BT.

	<p>Grazie a una convenzione stipulata fra il Consorzio e l'Enel, la stipula di un contratto di fornitura di energia elettrica avviene, in alcune aree dell'agglomerato, in esenzione dell'imposta relativa alla quota potenza.</p>
Rete di telecomunicazione	<p>L'agglomerato è servito da una rete di telecomunicazione realizzata da Telecom Italia Sp.A che corre lungo tutti gli assi viari e fornisce i servizi di telefonia fissa a tutti gli utenti, potenziali e non, dell'agglomerato.</p> <p>Su buona parte dell'agglomerato è stata realizzata una rete di cavidotti finalizzata alla realizzazione di un'infrastruttura telematica ad alta velocità. Nella terza zona industriale tale rete di cavidotti è in via di realizzazione.</p> <p>La rete telematica nel suo complesso è in via di progettazione e sarà realizzata parte in fibra e parte in rame.</p>
Rete telematica	<p>Le reti idriche potabile ed industriale sono completate ed operative per la prima e la seconda zona industriale; nella terza zona tali reti sono in via di realizzazione.</p>
Acqua potabile e industriale	<p>La rete idrica industriale ha un impianto di presa dal Torrente Budello con una capacità di 1500 l/sec.</p> <p>Costo acqua potabile: 0,31 €/mc.</p> <p>Costo acqua industriale: 0,41 €/mc.</p> <p>Ente gestore: IAM SpA.</p>
Rete fognaria	<p>Le reti di raccolta dei liquami sono in esercizio nella prima e nella seconda zona industriale e lungo tutta</p>

la viabilità dell'agglomerato. La rete nella terza zona industriale è in via di realizzazione.

Ente gestore: IAM Sp.A.

Depuratore sito nell'agglomerato industriale.

Sistema di depurazione Costo di depurazione: 0,23-0,25 €/mc.

Ente gestore: IAM Sp.A.

L'agglomerato è servito dal metanodotto:

Rete di distribuzione del gas Nei pressi dell'agglomerato è in esercizio una cabina di riduzione con le relative bretelle di allaccio in media e bassa pressione.

In definitiva, atteso che la domanda di trasporti è derivata, e quindi di difficile previsione nel medio termine, e che larga parte dei flussi di merci che transitano in un determinato porto deriva dalle politiche aziendali delle principali Compagnie di Navigazione (fusioni, acquisizioni, ecc.), occorre che venga ideato e realizzato quel complesso di condizioni – sia nel campo degli interventi infrastrutturali che in quello dei collegamenti intermodali – che sono necessarie per mantenere degli alti livelli di competitività internazionale e, contemporaneamente, per diffonderne i benefici e gli effetti moltiplicatori sul territorio, in termini di reddito, di investimenti, di occupazione e di imprese.

A tal fine la Presidenza della Giunta Regionale ha posto l'Intesa sul "*Piano di sviluppo strategico dell'Area Ampia di Gioia Tauro*", redatto dalla società Booz Allen Hamilton in qualità di *advisor* del Commissario De Dominicis. Il documento individua, nello specifico, determinati veicoli dello sviluppo futuro dell'Area Ampia:

-
- *Gateway ferroviario* per collegare il porto ai principali nodi di scambio del paese
 - *Piattaforma logistica*, volta a favorire un processo di delocalizzazione produttiva e il conseguente aumento di lavoro qualificato.
 - *Rigassificatore*, capace di coprire a regime circa l'11% del fabbisogno nazionale di gas. Ad esso, inoltre, è collegata una catena del freddo a costo zero (piastra del freddo) che, puntando sui prodotti agricoli, motore trainante del tessuto produttivo calabrese, consentirà la loro conservazione e successiva commercializzazione, anche fuori stagione.
 - *Marketing territoriale*, al fine di incentivare l'attrazione di investimenti nell'area.

SINTESI DEL POR CALABRIA 2007-2013

Il Programma Operativo Regionale (POR) 2007-2013, usufruendo dei finanziamenti del Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale (FESR), individua otto ambiti di intervento (Assi). Per ogni singolo asse vengono indicati obiettivi specifici e obiettivi operativi.

- **L'Asse I “Ricerca Scientifica, Innovazione Tecnologica e Società dell'Informazione”** mira con l'obiettivo specifico 1.1 a rafforzare e valorizzare il sistema regionale della ricerca e le reti di cooperazione con le imprese per sostenere la competitività e la crescita economica della regione.
- **L'Asse II “Energia”** attraverso l'obiettivo specifico 2.1 mette in campo una ampia serie di strumenti diversificati con lo scopo di promuovere e sostenere l'attivazione di filiere produttive connesse alla diversificazione delle fonti energetiche, all'aumento della quota di energia prodotta con fonti rinnovabili e al risparmio energetico.
- **L'Asse III “Ambiente”** attraverso l'obiettivo specifico 3.1 mira ad aumentare la dotazione, l'efficienza e l'efficacia dei segmenti del servizio idrico in un'ottica di tutela della risorsa idrica e di integrazione del sistema di gestione per tutti gli usi. L'ulteriore obiettivo specifico 3.2 mira a prevenire e mitigare i rischi da frana, esondazione, erosione costiera e rischio sismico per garantire la sicurezza e l'incolumità della popolazione, degli insediamenti e delle infrastrutture e per determinare le necessarie precondizioni per lo sviluppo sostenibile del territorio e per la tutela e valorizzazione delle risorse acqua e suolo. Mentre

L'obiettivo specifico 3.3 si prefigge di accrescere la capacità di offerta, efficacia e efficienza del servizio di gestione dei rifiuti, rafforzando in un'ottica di integrazione le filiere a esso collegate. Particolare attenzione è stata data anche all'obiettivo specifico 3.4 al fine di restituire all'uso collettivo le aree compromesse da inquinamento, valorizzando le opportunità di sviluppo imprenditoriale e garantendo la tutela della salute pubblica e delle risorse ambientali.

- L'Asse IV ***“Qualità della Vita e Inclusione Sociale”*** si pone, attraverso gli obiettivi specifici 4.2 e 4.3, come obiettivi prioritari il miglioramento della qualità e l'equità della partecipazione sociale e lavorativa, attraverso maggiore integrazione e accessibilità dei servizi di protezione sociale, di cura e conciliazione e del lavoro, con particolare attenzione alle pari opportunità e alle azioni di antidiscriminazione. Sostenendo e migliorando la sicurezza, i sistemi sanitari e sociali che quindi ad incidere sui livelli di benessere collettivo. Inoltre l'obiettivo specifico 4.3 mira a garantire migliori condizioni di sicurezza a cittadini ed imprese contribuendo alla riqualificazione dei contesti caratterizzati da maggiore pervasività e rilevanza dei fenomeni criminali.
- L'articolazione degli obiettivi prevista dall'Asse V ***“Risorse Naturali, Culturali e Turismo Sostenibile”*** è rivolta alla riqualificazione delle risorse naturali, culturali ed alla promozione turistica che rappresentano gli anelli fondamentali nell'ambito delle politiche volte a favorire lo sviluppo sostenibile condivisibile. L'Asse V prevede forti elementi di integrazione con: Asse III (grazie alla completamento della valorizzazione delle risorse naturali avviato con l'Asse III); Asse VIII

per la comune attenzione allo sviluppo turistico (anche se con differenti concentrazioni territoriali).

- L'Asse VI ***“Reti e Collegamenti per la Mobilità”*** presenta un'articolazione programmatica che affronta il problema dell'accessibilità nel suo complesso, orientandosi a favorire i collegamenti tra la Calabria ed il resto d'Europa, la mobilità urbana (di merci e persone) e la connessione delle aree urbane e produttive ai principali nodi di trasporto. In termini di modalità di trasporto supportate va sottolineata una significativa attenzione alle forme di trasporto pulito (soprattutto in relazione alle aree urbane). L'Asse risulta inoltre strettamente legato agli altri obiettivi generali del POR, tra i quali va menzionato quello previsto dall'Asse VIII. Verso questo Asse, infatti, è probabile che gli interventi volti a potenziare forme di trasporto urbano compatibili producano effetti degni di nota in termini di diminuzione dell'inquinamento derivante da trasporti.
- L'Asse VII ***“Sistemi Produttivi”*** contempla in modo esaustivo gli aspetti fondamentali per l'innalzamento della competitività del sistema produttivo (considerando, ovviamente, che le tematiche legate alla ricerca e alla SI vengono prevalentemente affrontate nell'ambito dell'Asse I). L'Asse mostra un elevato livello di integrazione sia tra le proprie finalità che in relazione agli altri Assi.
- Per quanto riguarda l'Asse VIII ***“Città, Aree Urbane e Sistemi Territoriali”***, esso prevede due obiettivi specifici complementari dal punto di vista territoriale: il primo si rivolge infatti alle aree urbane, il secondo alle aree non urbane con particolare riferimento alle aree interne e marginali. In dettaglio, mentre il primo obiettivo specifico è

principalmente finalizzato ad agire sui fattori di competitività delle aree urbane, il secondo è orientato anche all'innalzamento della qualità della vita delle aree non urbane, con particolare riferimento delle aree con maggiori difficoltà. L'Asse è funzionalmente collegato agli Assi I, III, IV, V e VI e prevede la realizzazione, mediante l'approccio integrato, di tipologie di intervento (ricerca e innovazione tecnologica, servizi per il potenziamento turistico, del patrimonio culturale e naturale, riqualificazione dei centri storici, mobilità sostenibile, nel caso del primo obiettivo specifico, a cui si aggiungono, nell'ambito del secondo obiettivo specifico, gli interventi volti ad elevare la qualità della vita e a contrastare lo spopolamento nelle aree marginali e in declino) ad essi connesse.

Nelle Città e nelle Aree Urbane sarà possibile attuare **Progetti Integrati di Sviluppo Urbano** coerenti con la strategia regionale per le Città e le Aree Urbane e previsti dai Piani Strategici Urbani. I Progetti Integrati di Sviluppo Urbano, a partire dalle criticità presenti sul territorio e da risolvere, adottano un approccio multisettoriale tale da garantire la presa in conto delle diverse tematiche che incidono sulla potenzialità di sviluppo e valorizzazione del territorio preso a riferimento. Ciascun Piano Strategico Urbano dovrà identificare e definire i Progetti Integrati di Sviluppo Urbano che ne costituiscono la struttura portante. La Regione Calabria, attraverso specifici bandi di gara, effettuerà la selezione dei Progetti Integrati di Sviluppo Urbano sulla base della valutazione della coerenza degli stessi con i Piani Strategici Urbani. Tale approccio garantirà, per ciascuna Città e Area Urbana, l'attuazione unitaria della strategia territoriale ed intersettoriale.

Le Città e le Aree Urbane nelle quali saranno attuati i Progetti Integrati di Sviluppo Urbano sono le seguenti: la Città di Reggio Calabria; l'Area Urbana Cosenza-Rende costituita dalla Città di Cosenza e dalla Città di Rende; la Città di Catanzaro; la Città di Lamezia Terme; la Città di Crotona; la Città di Vibo Valentia; l'Area Urbana Corigliano-Rossano costituita dalla Città di Corigliano Calabro e dalla Città di Rossano Calabro, la **“Città-Porto” di Gioia Tauro.**

- **L'Asse IX *“Assistenza Tecnica e Cooperazione interregionale”*** per sua natura è volto a favorire l'efficiente ed efficace attuazione del POR, a rafforzare il coinvolgimento del partenariato economico e sociale e a promuovere e realizzare la diffusione di buone pratiche e di azioni innovative.

GLI INTERVENTI PRIORITARI PER LO SVILUPPO DELL'AREA DI GIOIA TAURO

L'analisi del contesto regionale ed in particolare dei tre Comuni, Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando, gravitanti intorno all'area industriale ed al porto di Gioia Tauro, nell'ottica di perseguire uno sviluppo omogeneo del territorio fissa quali obiettivi strategici la necessità di intervenire in modo integrato su quattro tematiche fondamentali per lo sviluppo socio-economico del territorio.

I principali temi strategici individuati in una logica di sinergia fra i tre Comuni su quali puntare per avviare il processo di sviluppo sono i seguenti:

- Dotazioni infrastrutturali;
- Riqualificazione ambientale;
- Dotazione di infrastrutture socio-culturali;

PROGETTO INTEGRATO INFRASTRUTTURALE

Il progetto integrato relativo alla dotazione infrastrutturale prende spunto dalla consapevolezza che, sebbene stiano migliorando le infrastrutture a diretto servizio dell'area portuale, nulla è stato fatto per migliorare le infrastrutture di collegamento tra i 3 centri e la dotazione infrastrutturali esistenti con i collegamenti di accesso all'area portuale.

Ciò ha comportato e comporta, in alcuni tratti, congestione e promiscuità di traffico urbano con quello di movimentazione delle merci.

L'attenzione dei 3 Comuni si è, quindi, focalizzata sulla necessità della costruzione o ammodernamento di reti, individuando un unico intervento strategico che interessa l'intera area di riferimento in una logica di integrazione: la circonvallazione dei tre Comuni.

I rami interessati dall'intervento partono da:

- Svincolo autostradale A3 – Strada di Grande Comunicazione Ionio-Tirrena – Bretella per l'area portuale, per raccordarsi alla SS 18 verso i Comuni del Vibonese evitando il centro urbano di Rosarno;
- San Ferdinando – Rosarno – Terminalbus stazione FF.SS. di Rosarno; con tale intervento si evita la promiscuità di traffico urbano con la movimentazione delle merci e si migliora il collegamento urbano tra i due centri e il territorio circostante;
- Svincolo Autostradale A3 Gioia Tauro – Tangenziale di collegamento con il Porto; con tale infrastruttura si eviterebbe l'ingresso in Città del traffico veicolare (mezzi pesanti) diretti a Porto e, con due svincoli intermedi si permetterebbe l'afflusso ed il deflusso dalla città

decongestionando notevolmente le due arterie di traffico allo stato attuale in situazione di criticità (SS111 e SS18).

Obiettivi specifici

Contribuire alla realizzazione di un sistema logistico provinciale a servizio del sistema logistico nazionale, integrato, sicuro, complementare ed interconnesso con la mobilità urbana attraverso uno sviluppo sostenibile delle reti urbane.

Attraverso questo intervento si vuole favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali migliorando le sinergie tra i territori.

Obiettivi operativi

Potenziare il sistema regionale, potenziare i sistemi di mobilità sostenibile e di logistica delle merci nelle aree urbane e l'accessibilità delle aree interne e periferiche;

Coerenza POR Calabria 2007-2013

L'intervento è coerente con l'Asse VI – Reti e collegamenti per la mobilità, e in particolare contribuisce alla realizzazione dell'obiettivo specifico 6.1

Costo previsto degli interventi

Costo complessivo del progetto integrato	€ 37.637.358,63
<i>Terminal bus</i>	€ 1.137.358,63
<i>Completamento strada di nuova apertura SS 18 piazzale stazione FF.SS.</i>	€ 500.000,00
<i>Circonvallazione area San Ferdinando – Rosarno – Gioia Tauro</i>	€ 3.000.000,00 + € 8.000.000,00
<i>Tangenziale Gioia Tauro – svincolo A3/Porto</i>	€ 25.000.000,00

PROGETTO INTEGRATO AMBIENTALE

Il progetto integrato relativo alla riqualificazione ambientale si prefigge un duplice obiettivo:

1. il risanamento delle due aste fluviali che segnano il territorio dei tre Comuni: il fiume Mesima a nord e il torrente Budello a sud (al confine tra il Porto e Gioia Tauro), attraverso il recupero e la rinaturalizzazione degli ecosistemi fluviali e marino costieri, il miglioramento della qualità ambientale e naturalistica, fortemente scaduta soprattutto nell'ultimo decennio, e la messa in sicurezza degli argini e delle foci dei fiumi;
2. aumentare in maniera sensibile la competitività del territorio ai fini turistici valorizzando così gli specifici vantaggi competitivi locali, in primo luogo le risorse naturali e culturali.

Il progetto integrato ambientale comprende due sotto-interventi: il primo sulla zona nord della costa di San Ferdinando, in prossimità della foce del fiume Mesima, il secondo a sud del porto di Gioia Tauro sul torrente Budello.

Gli interventi sono volti alla messa in sicurezza delle foci e delle sponde per tutta l'asta fluviale ricadente nei territori dei Comuni interessati.

In particolare si segnala che l'area intorno alla foce del fiume Mesima è oggetto di forte erosione che ha provocato e provoca ingenti danni alle abitazioni e ai villaggi turistici che si estendono oltre la provincia stessa (la zona di riferimento corrisponde ad un'area compresa tra la costa tirrenica intorno a Tropea, Nicotera, Ricadi e quella intorno a Palmi, Seminara). Di tale problematica è stata già investita sia la Regione, la Provincia e la Prefettura.

La riqualificazione del Fiume Budello, a ridosso dell'imboccatura del porto, nasce dall'esigenza improrogabile di garantire una serie di necessità vitali sia per il territorio antropizzato del comune di Gioia Tauro che per le stesse aree limitrofe all'imboccatura portuale.

Infatti, da studi specialistici redatti su incarico del Comune di Gioia Tauro da massimi esperti nazionali del settore idraulico, si è rilevata l'enorme pericolosità di esondazione, anche in periodi temporali brevi, dello stesso fiume Budello tale da mettere a serio rischio anche una gran parte di popolazione residente sulla sponda Sud dello stesso; la presenza di un vero e proprio "tappo" rappresentato dal ponte della Ferrovia determina ulteriore fattore di rischio atteso che, durante le forti piogge invernali e con il superamento della soglia di sicurezza delle acque, tale restringimento porta a prevedere, anche con periodi di ritorno brevi, eventuali esondazioni che, qualora verificatesi, metterebbero a serio rischio e pericolo sia le abitazioni ed i relativi occupanti che interruzione del traffico ferroviario sulla direttrice nord-sud.

Il pessimo stato di conservazione dell'infrastruttura, ormai datata nel tempo, la presenza di ponti di collegamento importanti, con intradosso posto a qualche metro inferiore rispetto alla linea di colmo delle sponde del fiume, la presenza di reti interrato (condotte di scarico acque depuratore consortile) poste a ridosso dell'asta fluviale ed i collegamenti con il porto, permettono di segnalare tale infrastruttura come assolutamente strategica rispetto all'intero programma proposto con la presente. Infine, la paventata possibilità di allargamento del canale portuale verso tale asta fluviale, con caratteristiche di rischio idrogeologico già confermate dall'Autorità di bacino proprio in virtù della pericolosità di esondazione delle acque del Budello, non fanno altro che

determinare una evidente necessità di intervento, ricercando urgentemente ovvero creando opportunamente idoneo strumento di finanziamento con fondi disponibili (Autorità Portuale), da definire (POR 2007-2013) e da ricercare (Regione Calabria – Provincia di Reggio Calabria – Ministeri, ecc.).

La remota ipotesi di mancato intervento limiterebbe alcune programmazioni comunali e, soprattutto, ogni programmazione portuale legata allo sviluppo ed incremento delle attività impedendo, di fatto, ogni ipotesi di incremento atteso vista la crescente attenzione e gravitazione del porto nei confronti dell'intero panorama mondiale.

In relazione, poi, all'intervento relativo alla riqualificazione del fiume Mesima prevede la sistemazione degli argini del Fiume, la messa in sicurezza della Foce, la sua rinaturalizzazione attraverso anche la realizzazione di un porticciolo turistico che si prefigge due obiettivi, uno naturalistico legato alla salvaguardia della costa e al risanamento ambientale, e uno socio-economico legato alla valorizzazione delle risorse naturali a i fini turistici e di crescita del territorio. L'intervento comprende quindi, oltre a quanto sopra descritto anche la realizzazione di pennelli al fine di attenuare il fenomeno dell'erosione costiera nell'area compresa tra la frazione di Eranova e la foce del fiume da utilizzare anche e soprattutto come porticciolo turistico o come punto di approdo per piccole imbarcazioni turistiche e/o da pesca.

Obiettivi specifici

- Migliorare la qualità dell'ambiente e promuove opportunità di sviluppo economico sostenibile.

-
- Aumentare in maniera sostenibile la competitività del territorio a fini turistici valorizzando gli specifici vantaggi competitivi locali, in primo luogo le risorse naturali e culturali;
 - Garantire la Sicurezza delle aree a rischio e, permettere l'espansione delle aree portuali e l'incremento del traffico.
-

Obiettivi operativi

- Promuovere l'attuazione di misure per la valorizzazione del paesaggio finalizzate al mantenimento delle attività antropiche e al miglioramento della qualità della vita del territorio gravitante sul bacino delle aste fluviali dell'area;
- Promuovere e diffondere la cultura del paesaggio dando attuazione alla pianificazione paesaggistica regionale e attivando azioni di recupero e restauro del paesaggio naturale e di recupero e rinaturalizzazione degli ecosistemi fluviali e marino-costieri;
- Realizzare e promuovere prodotti e pacchetti turistici innovativi, competitivi e sostenibili da un punto di vista ambientale, basati sulla valorizzazione delle risorse naturali all'interno di politiche e progetti di sviluppo locale sostenibile.

Coerenza POR Calabria 2007-2013

Il progetto integrato proposto è coerente con gli obiettivi specifici e operativi dell'asse III – Risorse naturali, culturali e paesaggistiche per lo sviluppo sostenibile e in particolare sembrerebbe contribuire alla realizzazione degli obiettivi specifici 3.1 e 3.2.

Si rileva in ogni caso che, da una prima analisi, tale asse sembra privilegiare esclusivamente i Comuni facenti parte della Rete Ecologica Regionale e, quindi, non attivabile per l'area di Gioia Tauro, Rosarno, San Ferdinando.

Costo previsto degli interventi

Costo complessivo progetto integrato	€ 86.000.000,00
<i>Riqualificazione torrente Budello</i>	€ 56.000.000,00
<i>Riqualificazione Fiume Mesima e Porticciolo Turistico</i>	€ 30.000.000,00

PROGETTO INTEGRATO SOCIO-CULTURALE

Il progetto integrato relativo alla dotazione di infrastrutture socio-culturali prende spunto dalla consapevolezza che un altro *gap* da colmare per il territorio al fine di avviare un processo di crescita e sviluppo socio-economico è legato alla mancanza di strutture e di servizi di qualità che riescano ad innescare condizioni di sviluppo culturale con momenti di aggregazione attraverso la creazione di:

- attività teatrali e cineaste;
- attività legate alla convegnistica;
- attività culturali (mostre, esposizioni, presentazioni,...)
- biblioteca multimediale;
- attività legate allo sport e al tempo libero.

Con tali attività i Comuni intendono migliorare le condizioni di vita sociale, aumentando i livelli sia qualitativi sia quantitativi di servizi offerti dal territorio, sopperendo alla quasi totale assenza di servizi che ha comportato e comporta l'alto degrado culturale e sociale di quest'area.

Da sottolineare che, specialmente negli ultimi anni, si assiste alla crescita del numero di organizzazioni socio-culturali, piccole compagnie teatrali, ...che purtroppo trovano difficoltà ad affermarsi e promuoversi, anche e soprattutto per la carenza di strutture adeguate per le manifestazioni.

Il progetto integrato socio-culturale comprende i sottoelencati sub-interventi, precisando che si tratta di sub-progetti complementari tra loro, che, nel loro

insieme, consentono all'intero territorio dei tre Comuni di raggiungere un livello di offerta socio-culturale adeguato.

1. Ristrutturazione e riconversione in multisala dell'ex Cinema Argo;
2. Centro Polisportivo: piscina coperta e stadio comunale con piste per atletica;
3. Acquisto e ristrutturazione di Villa Basevi Nunziante: realizzazione polo socio-culturale con biblioteca multimediale, sala convegni ed esposizioni e piccolo teatro;
4. valorizzazione *waterfront*: completamento lungomare esistente (arredo urbano, gazebo, aree di sosta, piazzette, ...)
5. Realizzazione Centro culturale polivalente..

Obiettivi specifici

- Promuovere la competitività, l'innovazione e l'attrattività delle città e delle reti urbane attraverso la diffusione di servizi avanzati di qualità della vita e il collegamento con le reti materiali e immateriali;
- Migliorare la qualità della vita, la competitività e l'attrattività dei sistemi territoriali non urbani valorizzando le risorse, le specificità locali e contrastando il declino dei territori delle aree marginali.

L'intervento risulta coerente con quanto previsto dai piani strategici urbani, sulla base degli indicatori ambientali e del degrado sociale che risultano essere una triste realtà dell'hinterland. Attraverso la creazione di tali strutture si potrà migliorare il livello di inclusione sociale, attenuare la dispersione scolastica e supportare la lotta alla piccola criminalità offrendo ai giovani la

possibilità di definire e portare avanti progetti a valenza socio-culturale, promuovendo l'attività creativa e l'espressione artistica e sportiva dei giovani.

Obiettivi operativi

Sostenere la crescita e la diffusione delle funzioni urbane per aumentare la competitività e per migliorare la fornitura di servizi di qualità nelle città e nei bacini territoriali sovra-comunali, valorizzando il patrimonio culturale e ambientale, potenziando i servizi, la creatività, l'intrattenimento e la produzione artistica e culturale, producendo una riqualificazione ambientale e una rigenerazione sociale ed economica sia nei centri storici, sia nei quartieri marginali, sia nelle aree urbane, potenziando i sistemi di mobilità sostenibile nella città e nelle aree urbane.

Coerenza POR Calabria 2007-2013

Il progetto integrato proposto è coerente con gli obiettivi specifici e operativi dell'asse VIII – Città, aree urbane e sistemi territoriali” e in particolare contribuisce alla realizzazione degli obiettivi specifici 8.1 e 8.2 e con la linea di intervento 8.2.3.1 – Azioni per la realizzazione di un efficiente sistema urbano di servizio attorno al porto di Gioia Tauro.

Costo previsto degli interventi

Costo complessivo progetto integrato	€ 23.386.307,71
<i>Ristrutturazione e riconversione in multisala dell'ex Cinema Argo</i>	€ 4.136.307,71
<i>Centro Polisportivo</i>	€ 6.250.000,00
<i>Acquisto e ristrutturazione di Villa Basevi Nunziante: realizzazione polo socio-culturale con biblioteca multimediale, sala convegni ed esposizioni e piccolo teatro</i>	€ 6.000.000,00
<i>Valorizzazione waterfront</i>	€ 2.000.000,00
<i>Centro culturale polivalente</i>	€ 5.000.000,00

RIFLESSIONI CONCLUSIVE

Stante la natura strategica, riconosciuta anche a livello nazionale, del porto di Gioia Tauro e considerata la necessità per la Calabria di massimizzare le possibilità di sviluppo dell'area in un'ottica di integrazione porto-territorio, il presente documento si pone come traccia per l'approfondimento delle aree d'intervento individuate.

Il criterio che ne ha guidato la stesura è stato quello del coinvolgimento del territorio per la definizione dei suoi stessi bisogni.

La strategia d'implementazione che si vuole proporre, al contrario, deve coniugare gli interventi che possono essere portati avanti dai singoli Comuni, con quelli che invece necessitano del coordinamento di livelli istituzionali più alti.

STRATEGIA DEL PIANO DI SVILUPPO PER L'AREA AMPIA DEL PORTO DI GIOIA TAURO

PRINCIPALI INIZIATIVE

Il porto di Gioia Tauro rappresenta un importante terminale strategico a livello nazionale e la più grande opportunità di sviluppo economico ed occupazionale a livello regionale e locale.

A tal fine è stato elaborato il **“Piano di sviluppo strategico dell’Atrea Ampia di Gioia Tauro”**, redatto dalla società Booz Allen Hamilton in qualità di *advisor* del Commissario straordinario De Dominicis, che ha già ricevuto il *placet* del Ministro dei Trasporti sulla base del quale è stata siglata, nell’aprile 2008, una Intesa tra il governo nazionale e la Regione Calabria.

Sono stati individuati una serie di interventi, infrastrutturali e non, previsti nel Piano stesso, nonché nel Piano Regolatore Portuale, che rappresentano le direttrici di sviluppo dell’Area Ampia:

- *Difesa della stabilità del transhipment*, attraverso l’ampliamento della capacità portuale, quale elemento di equilibrio del sistema. La forza e la costanza dei traffici non devono avere andamenti sinusoidali, ma essere solide fondamenta su cui costruire gli altri percorsi di crescita e sviluppo.
- *Gateway ferroviario*, per collegare il porto ai principali nodi di scambio del paese.

- *Secondo canale portuale e banchina sud*, al fine di dedicare ampi spazi alle merci soggette a “trattamento in loco” e sempre nel rispetto della vocazione di *transshipment* del porto.
- *Piattaforma logistica*, volta a favorire un processo di delocalizzazione produttiva da cui far derivare sia lo sviluppo dei servizi accessori e la conseguente crescita dell’indotto, che l’aumento di lavoro, anche altamente qualificato, nell’area.
- *Rete di depositi doganali* nella seconda zona industriale (*in fase di progettazione dall’ASI di Reggio Calabria*).
- *Rigassificatore*, capace di coprire a regime circa l’11% del fabbisogno nazionale di gas. Ad esso, inoltre, è collegata la catena del freddo a costo zero (*piastra del freddo*) che, puntando sui prodotti agricoli, motore trainante del tessuto produttivo calabrese, consentirà la loro conservazione e successiva commercializzazione, anche fuori stagione.
- *Marketing territoriale*, al fine di incentivare l’attrazione di investimenti, nazionali ed esteri, nell’area.

L’attenzione che le istituzioni hanno voluto rivolgere all’Area Ampia ha, soprattutto, stimolato un nuovo quadro di *governance*, unitario ed integrato, che si esplica nel **Comitato di Garanzia e Sorveglianza**, presieduto dal Presidente della Giunta Regionale e composto dal Presidente dell’Autorità Portuale, dal Commissario Delegato di Governo e dal Presidente dell’ASIREG.

Questo nuovo approccio di *governance* oltre a farsi motore dell’attuazione degli interventi di sviluppo previsti, consente la messa in atto di tutte le azioni

propedeutiche agli interventi stessi. Si fa qui particolare riferimento al recente superamento del **Contenzioso sulle aree tra ASIREG ed Autorità Portuale**.

Preme infine rilevare che la ratio che permea la programmazione, ai vari livelli istituzionali competenti, sull'area ampia di Gioia Tauro si fonda sulla consapevolezza che la competitività del porto non si gioca solo elevando qualità ed economicità dei servizi marittimi, ma anche attraverso la creazione di un **efficiente sistema porto-territorio** volto ad incrementare qualità e competitività complessivi dei servizi civili nell'area.

19