

# portus plus

## Gioia Tauro: not city, not port. What strategies of development

**Caterina Gironda**

Department Architecture and Analysis Mediterranean City  
Mediterranean, University of Reggio Calabria  
cgironda@unirc.it

That of the port of Gioia Tauro it is an anomalous history: the port it is not born with the city, and the moment of the foundation of the city is not accompanied to the existence of a properly said port structure.

The birth of the port it is rather tied up to an idea of development of the territory of the Plain of Gioia Tauro (notoriously to agricultural vocation), enfeebled still before having effected: realization of the V Centro Iron Italian; the center because of the world and national crisis of the sector, was not realized then.

Whose construction of the I bring it has beginning, it is open to the traffic in 1991 and shortly time has an one extraordinary take-off, even if currently it is in a moment of crisis of the maritime traffics. Behind the city. A deprived urban installation of identity and quality Two separate worlds that live an autonomous life.

It is necessary to build a bond ever existed, and also necessary, so much for the city that I bring for the and for which is necessary to individualize special strategies of development to relaunch its attractivited.

### **Keywords**

**Port city; Mediterranean Sea; urban quality, strategies of relaunch, identity**

# Gioia Tauro: né città né porto. Quali strategie di sviluppo

## Introduzione

Dal Piano Territoriale Regionale al Quadro Territoriale Regionale, al Piano Provinciale della provincia di Reggio Calabria, agli studi e alle proposte per l'Area Metropolitana dello Stretto, al Piano dei Trasporti, al Contratto d'Area e al Patto Territoriale, e poi ancora al PIT, e al POR<sup>1</sup>, non esiste strumento di pianificazione territoriale o di programmazione economica che non assegni a Gioia Tauro ed al circostante sistema della Piana un ruolo primario per lo sviluppo dell'intera Calabria. Inoltre, per la sua posizione baricentrica nell'area mediterranea Gioia Tauro ha anche un ruolo significativo all'interno degli scenari di sviluppo disegnati dall'Unione Europea come nodo logistico fondamentale del Corridoio I Berlino - Palermo.

Eppure, nonostante questo ruolo indiscutibile legato principalmente alla presenza del porto e ad un retrostante sistema produttivo ricco di potenzialità, oltre che alla posizione strategica di centralità sia rispetto alla Regione che al Mediterraneo, Gioia Tauro, nel suo insieme di città e porto, continua a non caratterizzarsi come un volano per il rilancio economico e sociale della Piana e della Calabria.

## Lo sviluppo della città come luogo di scambi e di commerci

Il territorio di Gioia Tauro ha una estensione di poco meno di 40 Km<sup>2</sup> ed è collocato al centro di un ampio spazio geografico (circa 515 Km<sup>2</sup>) che da secoli viene denominato con il toponimo di *Piana* che indica una "regione pianeggiante e collinosa compresa tra il Poro, le Serre, l'Aspromonte ed il mare Tirreno (...) con aspetti naturali, antropici ed economici di uno spazio geografico che ha altresì un valore storico (...); una regione tra le meglio definite per aspetti geografici, con una sua fisionomia antropica ed economica propria e distinta dalle regioni morfologiche e geografiche finitime"<sup>2</sup>.

Nel tempo, in funzione di diverse condizioni storiche ma senza effettivi riferimenti questa regione geografica, questo spazio, è stato denominato con il termine di Piana di Gioia o anche Piana degli ulivi.

La struttura insediativa composta da sistema policentrico articolato in tre fasce ben distinte (costiera, della piana e pedemontana) cui appartengono centri di dimensioni e ruoli differenti. La fascia costiera è caratterizzata dalla presenza dei principali centri urbani e di servizio dell'area, ovvero Palmi e Gioia Tauro, che tendono ormai a configurare una piccola conurbazione assieme al comune di S. Ferdinando.

La città<sup>3</sup> di Gioia Tauro sorge sul sito dell'antica *Metauros*, città magno-greca posta sulla riva destra del fiume Metauro (oggi Petrace) e da sempre si è caratterizzata come un importante centro di commerci e scambi.

---

<sup>1</sup> Il POR 2007-2013 presta particolare attenzione al territorio in oggetto che risulta infatti interessato da numerosi progetti strategici relativi principalmente al potenziamento delle infrastrutture e dei servizi, al fine di consolidare il ruolo di sistema portante regionale e di migliorare la competitività e l'attrattività del territorio regionale:

- Polo di innovazione "Trasporti, logistica e trasformazione" Gioia Tauro;
- Progetto "Hub logistico internazionale di Gioia Tauro";
- Parco d'impresa "Logistica" di Gioia Tauro;
- Distretto logistico internazionale di Gioia Tauro (attrazione e insediamento di imprese di logistica industriale)

<sup>2</sup> Luigi Lacquaniti, "La Piana" di Palmi in Calabria in: *Atti del XV congresso geografico Italiano. Torino 1950*, I.T.E.R.

<sup>3</sup> Il titolo di "città" è stato assegnato con D.P.R. del 22.10.1963

Dalle descrizioni storiche risulta che “il centro antico si doveva estendere dall’acropoli fortificata (Pian delle Fosse) fino a raggiungere con le sue attrezzature portuali la linea di costa, un po’ più all’interno dell’attuale Marina (...). La struttura urbana del nucleo fortificato, tutta imperniata sul doppio asse di crinale e sul contrasse di Via Portello, è quanto mai unitaria e compatta nella sua caratteristica forma romboidale. Le successive espansioni lineari si originano lungo i percorsi che confluiscono nella piazza antistante la principale porta d’accesso della cinta muraria...”. (cfr. G. Castaldi).

Il divenire della città soprattutto in termini di crescita demografica, è in parte ostacolato dalle condizioni del suolo caratterizzato da paludi e acquitrini causa di continue epidemie e malarie, ma in ogni caso, già dal ‘700 Gioia Tauro è indicata come “centro di affari e approdo di navi per il carico delle merci prodotte nella Piana”. Con lo sviluppo della coltivazione dell’ulivo, supportata anche dalla grande richiesta di olio dai mercati europei, Gioia diviene comunque sempre più un centro di attrazione economico-commerciale con numerosi magazzini e depositi e con un flusso marittimo, (compreso un collegamento settimanale con Napoli tramite vapore), sempre crescente, pur rimanendo di dimensioni limitate sia dal punto di vista demografico che dello sviluppo urbano.

Nel secolo successivo sono realizzate importanti opere strutturali che contribuiscono allo sviluppo della città. Si dà avvio ai lavori di rettifica del tracciato e di bonifica degli argini del torrente Budello (1836) che dureranno, a causa di ripetute interruzioni, per circa un secolo, concludendosi dopo l’emanazione di specifiche leggi nel 1928 e nel 1933.

Queste opere, insieme al riordino idraulico ed al conseguente miglioramento delle condizioni ambientali generali, comportano un’inversione di tendenza dello spopolamento e la contestuale infrastrutturazione del territorio con opere di viabilità e ponti, con un incremento degli stabilimenti oleari e dei mulini e con la nascita delle prime fabbriche e della centrale elettrica.

La campagna acquitrinosa e malarica si trasforma in una lussureggiante area produttiva così descritta da N. Marcone nel 1885 in *Un viaggio in Calabria*: “Gioia è città piccola, ma ricca, ed adorna di bellissimi fabbricati. Essa è il maggiore, e forse, unico emporio della enorme quantità di olii che produce la Piana (...) benché manchi di buon porto e di forte boe d’ormeggio per maggiore sicurezza delle navi ed economia di tempo e lavoro nelle operazioni di carico”.

La proposta per la costruzione di una struttura portuale propriamente detta viene avanzata dal Comune di Gioia Tauro nel 1874 anche in virtù dell’imminente arrivo della linea ferroviaria (1887) che di fatto, una volta realizzata, modifica i flussi commerciali e, nel caso di Gioia Tauro, consolida la polarità della città; polarità che si accentuerà maggiormente nei primi decenni del 1900 con la costruzione di due linee ferroviarie a scartamento ridotto (le odierne Ferrovie della Calabria) di collegamento tra Gioia Tauro e Cittanova e tra Gioia Tauro e l’interno della Piana, verso Mammola, passando per – S. Giorgio Morgeto – Polistena – Cinquefrondi; una sorta di anticipazione della linea ferroviaria mai realizzata tra il versante tirrenico e quello ionico.

Dal punto di vista dello sviluppo urbano Gioia Tauro, contrariamente agli altri centri della provincia, quasi tutti interessati da ripetuti eventi sismici e, dopo quello 1783 ricostruiti sulla scorta di piani di matrice illuminista, non ha un piano con questa impostazione e la crescita è “indirizzata” dal “Piano Fuscaldo”. L’impianto urbano che ne deriva, come si evince da cartografie dei primi del 1900 denota la mancanza assoluta di un qualsivoglia schema pianificatorio ed il consolidamento spontaneo di alcuni assi commerciali che assumono il ruolo di elementi ordinatori, come nel caso dell’asse verso monte (via del Commercio) e di quello verso mare (via F. Tripodi).

Questa tendenza della crescita urbana, poco controllata e non aderente ad un impianto urbano predefinito, si ripete anche nella fase di ricostruzione successiva al sisma del 1908. Ad eccezione delle parti urbane realizzate sull’impianto dei baraccamenti, e quindi per questo su uno schema urbano regolare e ordinato e con le urbanizzazioni già realizzate, la rimanente città si forma spontaneamente e senza nessun riferimento a regole, seppur elementari, di organizzazione dei tessuti.

Il primo momento in cui si affronta con una certa consapevolezza questo stato di cose è nel 1956 col tentativo di redazione del Piano Regolatore dell'ingegnere Mezzatesta.

L'impianto urbano con cui il nuovo strumento urbanistico si confronta è caratterizzato da assi viari angusti e sinuosi tanto che, tra i principali obiettivi del piano vi è la rettificazione della viabilità con una contestuale espansione verso l'esterno. Ma, né il Piano Mezzatesta, né altri successivi vanno a buon fine e la città continua a crescere, per un lungo periodo, in modo spontaneo e nell'assoluta mancanza di qualità urbana ed edilizia. Prende corpo una città priva di identità, senza alcuna altra regola che non quella dei meri interessi fondiari ed in cui le direttrici di espansione sono determinate dagli assi di comunicazione che trasformano la loro funzione di connessione territoriale in distribuzione locale.

Solo nel 1985, nel tentativo di governare una crescita edilizia tanto veloce quanto consistente, viene approvata una Variante al P.d.F. e, nell'anno successivo, inizia l'iter per la redazione del primo P.R.G. che viene approvato<sup>4</sup> ben tredici anni dopo. Il nuovo strumento, alla luce dell'assetto urbano della città, mira a definire i modi d'uso del territorio comunale invertendo la tendenza alla diffusione che aveva caratterizzato i periodi precedenti e a razionalizzare gli investimenti pubblici e privati da destinare ad infrastrutture, attrezzature e servizi per la residenza e le attività produttive.

Il Piano, fortemente indirizzato alla valorizzazione delle vocazioni territoriali ed al recupero del patrimonio edilizio e sociale esistente, mira a realizzare un modello di sviluppo urbano che ha il suo punto di forza del sistema produttivo in un apparato portuale integrato con attrezzature commerciali, sul quale si appoggino industrie di grosse dimensioni e aziende medie e piccole a carattere manifatturiero e ad elevato tasso di occupazione che gravitano nel comprensorio. Affronta le problematiche relative alla riorganizzazione della struttura viaria ed alla riqualificazione e riordino urbanistico delle zone periferiche.

Conferma la necessità di un migliore collegamento della grande viabilità di livello comprensoriale nonché delle connessioni tra questa e la viabilità interna anche ipotizzando, in maniera lungimirante, più vie alternative del traffico principale (lavoro – residenza, turismo, tempo libero). Individua alcune aree che vengono vincolate per una eventuale nuova posizione del tracciato ferroviario e della stessa stazione, considerando che il tracciato attuale, spingendosi fin dentro il centro abitato, dove è ubicata anche la stazione ferroviaria, costituisce una barriera fisico funzionale rilevante e ipotizza che il tracciato, una volta dismesso possa essere occupato o da un asse di distribuzione urbana o da una metropolitana leggera.

Di contro il Piano, trascura aspetti anch'essi fondamentali relativi alla sottodotazione dei servizi, alla congestione del nucleo centrale, agli insediamenti abusivi e alla loro riqualificazione urbanistica.

Figura 1. La città e il porto



<sup>4</sup> Decreto P.G.R. n. 134 del 16.03.1998

## Dentro e fuori, città e porto: i due volti di Gioia Tauro

Oggi Gioia Tauro si presenta come una città per *parti* senza evidenti relazioni tra esse.

La lettura della sua morfologia ne dà una immagine eterogenea in cui solo pochi *elementi* e pochi *segni* hanno chiara riconoscibilità.

La leggibilità dell'impianto urbano è evidente nel solo percorso storico di connessione tra il nucleo originario e l'entroterra e nel successivo collegamento di fondovalle con la costa, ed è su questi due tracciati, che hanno assunto la funzione di elementi strutturanti, che si è attestata, con un impianto ortogonale secondario, l'espansione del nucleo storico fino alla metà degli anni '30 del secolo scorso. Le espansioni successive, di accostamento o di saturazione delle aree intermedie, mancano di elementi e segni di struttura e di riconoscibilità.

L'aspetto prevalente è di un degrado generalizzato e diffuso anche se, in particolare nelle parti consolidate, vi è un buon livello di organizzazione dello spazio pubblico grazie alla presenza di spazi di relazione ed elementi nodali di attrezzature di servizio.

Dall'altra parte c'è il porto.

Una rete metallica separa un mondo da un altro.

Due mondi autonomi, che vivono ognuno una vita propria rimarcando quella che di fatto è sin dalle origini una storia anomala: il porto non nasce con la città, né viceversa il momento fondativo della città si accompagna all'esistenza di una struttura portuale propriamente detta.

Piuttosto la nascita del porto è legata all'idea di realizzare nella Piana di Gioia Tauro, notoriamente a vocazione agricola, il V Centro Siderurgico italiano con una struttura portuale annessa a servizio sia del Centro stesso che del comparto industriale che si sarebbe dovuto sviluppare nell'area circostante (il famoso "pacchetto Colombo").

I lavori per la costruzione di questa enorme struttura portuale scavata nella terra come un porto canale parallelo alla costa iniziano nel 1975 durano oltre dieci anni e comportano la cancellazione di una parte del paesaggio con la distruzione di agrumeti e uliveti oltre che della fiorente economia connessa, nonché la cancellazione del piccolo borgo di Eranova<sup>5</sup>.

Nel frattempo si consolida la crisi dell'industria siderurgica, mettendo in discussione la costruzione dell'impianto di Gioia Tauro.

Si pensa allora di realizzare un terminal di supporto alla centrale a carbone dell'Enel ma anche questi lavori si fermano prima ancora di iniziare a seguito di un'inchiesta della magistratura.

Pur essendo venute meno le esigenze iniziali - ovvero la specializzazione del porto per l'industria siderurgica - il porto è ormai quasi completato e dopo anni di incertezze si afferma l'orientamento di un suo utilizzo come *hub di transhipment*: il passaggio di container dalle grandi navi transoceaniche alle navi di più modeste dimensioni per la distribuzione nel corto raggio (*Feeder*).

Il porto è aperto al traffico nel 1991; dal 1995 inizia attivamente l'attività di *hub di transhipment*, ed in breve tempo ha uno straordinario decollo che permette, nel 1998, l'istituzione dell'Autorità Portuale<sup>6</sup>.

Un anno dopo l'altro, una nave dopo l'altra, il porto raggiunge il suo record nel 2008 diventando la "Porta d'Europa", il porto italiano che movimentava più merci in container, prima di Genova e La Spezia; il terzo porto in Europa nella classifica dopo Rotterdam ed Amburgo ed il primo nel Mediterraneo sostituendo Malta come nodo di distribuzione dei traffici in partenza dal Nord America e dall'Estremo Oriente verso il Mediterraneo.

---

<sup>5</sup> Lo spostamento dell'abitato viene formalizzato con una Variante al P.d.F. che viene adottata nell'aprile del 1975

<sup>6</sup> L'Autorità Portuale è istituita grazie al raggiungimento dei volumi di traffico previsti dalla Legge n. 88 del 1994 (numero di container movimentati superiore a 200.000 TEU); con successivo Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione del 04/08/1998 sono fissati i limiti della sua circoscrizione territoriale del Porto che viene classificato categoria II classe I di rilevanza internazionale.

Nell'insieme si tratta di una struttura di elevata qualità in termini di dimensioni<sup>7</sup>, agibilità marittima e terrestre grazie anche ad alcune importanti opere realizzate di recente o in corso di realizzazione (la nuova banchina "alti fondali, il raccordo ferroviario elettrificato allo scalo di Rosarno, l'allargamento della darsena ecc.).

Figura 2. Le gru in funzione nel porto



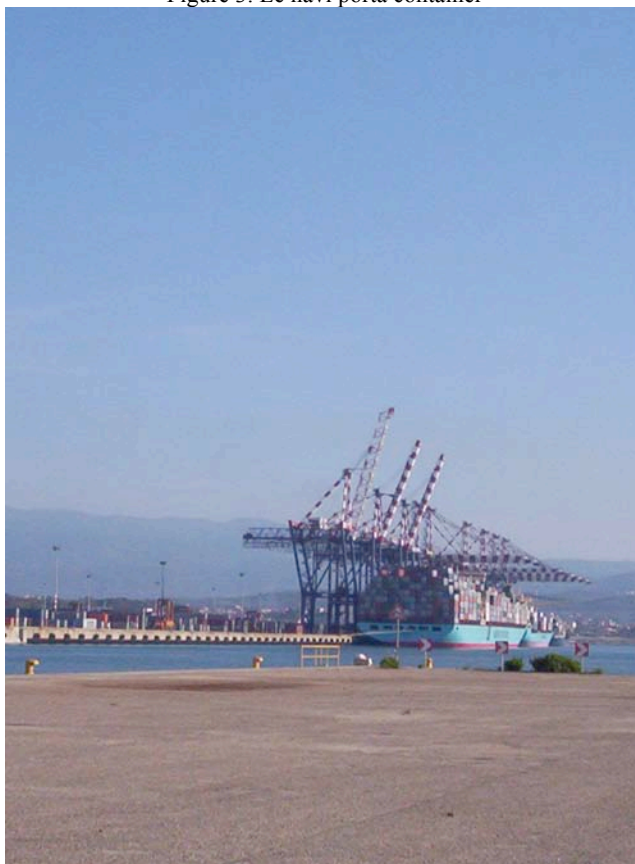
E' servito da un sistema stradale composto dalla Statale 18 e dall'Autostrada A3 collegata al porto con la tangenziale est, carente ancora del raccordo con lo svincolo autostradale. Con la nascita negli ultimi anni di alcuni porti del Nord Africa, la competizione nei porti del Mediterraneo, ovvero il fattore più importante a garantire volumi di traffico e attività, si è allargata determinando anche rilevanti sconvolgimenti nella classifica degli scali container. Così Gioia Tauro, che aveva conquistato la vetta per i maggiori volumi di traffico oggi pur mantenendo un traffico che sfiora i tre milioni di TEU, è soltanto terzo nella graduatoria mediterranea; l'attività del porto non è ai livelli di prima e risulta notevolmente ridotta. Lo scalo commerciale che avrebbe dovuto segnare la rinascita e il riscatto della Piana degli ulivi rinchiusa fra il Tirreno e l'Aspromonte non ha centrato l'obiettivo. Realizzato il porto, non è accaduto altro: la zona industriale, polo di immense quanto illusorie aspettative è in gran parte sottoutilizzata e oggi il porto più che vivere, sopravvive. Basta girargli intorno, prendere una delle strette stradine che precipitano verso il mare e percorrerla sino alla fine, sino alla rete metallica che lo separa dalla "sua" città. Da una parte c'è tutto ciò che di più sofisticato e tecnologico si possa immaginare, gru moderne e imponenti con bracci possenti e snodabili, dall'altro case, strade che a volte sembrano mulattiere, e un agglomerato urbano che ad eccezione del nucleo storico non evidenzia né riconoscibilità, né identità urbana, né qualità edilizia<sup>8</sup>. Dentro e fuori: i due volti di Gioia Tauro, il porto e il resto, l'ordine e i bagliori dei container e il caos della città. Fra le due parti, fra il sistema porto e il sistema urbano territorio non c'è mai stato un rapporto vero.

<sup>7</sup> Configurazione a canale con un superficie dello specchio d'acqua di 180 ha; canale portuale circa 3 Km; superficie complessiva piazzali circa 1.800.000 mq; lunghezza banchine circa 5 Km. In *Piano Regolatore del Porto di Gioia Tauro*, 2007

<sup>8</sup> Cfr. Pier Paolo Balbo, studio citato nella relazione del Piano Strutturale Comunale, 2006

Nel caso di Gioia Tauro infatti, a differenza di altre città-porto, come Genova o Trieste per citarne alcune, non si tratta di ricostruire un rapporto, ma di costruire un legame mai esistito, mai nato e pure indispensabile, tanto per la città che per il porto.

Figure 3. Le navi porta container



## **Strategie di sviluppo e di rilancio per la città e il porto**

Quello di Gioia Tauro è dunque un tema strategico da affrontare nel contesto di un rapporto costruttivo e programmatico; Gioia Tauro, come si è visto, è al centro dell'attenzione di piani, programmi e progetti e può (potrebbe) disporre di importanti risorse per realizzare opere infrastrutturali ed interventi concreti capaci di incentivare lo sviluppo del porto e la riqualificazione della città.

Quello che occorre è una lettura del territorio capace di rilevare potenzialità ancora inespresse in un quadro di investimenti non avulso dalla realtà locale e tale da delineare lo schema di un possibile riassetto. Su larga scala il percorso da intraprendere deve necessariamente includere il tema del retro porto, che rappresenta la vera sfida in termini economici e di ritorno occupazionale per la Regione Calabria. Il riferimento è al potenziamento delle aree industriali a ridosso dell'infrastruttura portuale, che potrebbe consentire di costruire un'offerta di logistica integrata tale da dare al porto un valore aggiunto con un impatto più duraturo sull'economia regionale. Ovviamente, complementare a questo tema è quello di una dotazione di infrastrutture adeguate e moderne, a livello viario e ferroviario<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Tale sistema viario è da migliorare, realizzando il collegamento tra lo svincolo autostradale di Gioia Tauro ed il Porto. Il sistema di collegamento ferroviario è stato da poco elettrificato, sono in corso contatti con le Ferrovie dello Stato per attivare una stazione ferroviaria in località San Ferdinando che verrebbe esclusa dalla cinta doganale per consentire la fruizione non solo a tutte le tipologie di merci e a tutti i passeggeri provenienti dall'ambito portuale ma anche da tutto il territorio circostante.

Quanto al porto sarebbe necessario fare sì che il decollo delle attività portuali concorra a far svolgere in maniera adeguata all'area della Piana la funzione di "città portuale" con positive ricadute nel relativo contesto territoriale. Vale a dire che il ruolo trainante del porto e delle connesse attività va utilizzato per perseguire i due "storici" obiettivi relativi all'area della Piana: la realizzazione della Città della Piana che avrebbe il suo punto di forza nelle tre città del porto Gioia Tauro, San Ferdinando e Rosarno; e la creazione di una agglomerazione produttiva basata sulla compresenza di attività agricole, insediamenti produttivi e commerciali.

Per il porto, attualmente quasi monofunzionale, sarebbe auspicabile una diversificazione delle funzioni con l'inserimento di quelle che potrebbero avvicinarlo alla città, prima fra tutte quella turistica.

E' il caso di sottolineare che anche la Legge Urbanistica Regionale dedica specifica attenzione al ruolo del porto. La legge demanda alla Regione il compito di includere il porto nelle determinazioni del Quadro Territoriale Regionale; a questo fine ne ipotizza numerose funzioni: alcune evidentemente divergenti tra loro, che per un verso danno luogo a un porto fortemente connesso alla città, come le funzioni turistiche, commerciali e per passeggeri, altre che ne rinforzano la separazione dalla città, come la funzione petrolifera.

Il recupero e il rilancio della dimensione urbana sono invece temi inderogabili per la città di Gioia Tauro, soprattutto in termini di qualità degli spazi pubblici, di riqualificazione del patrimonio residenziale, definizione di un efficiente sistema di servizi pubblici e attrezzature di valenza comprensoriale tale da dare alla città un ruolo di nodo primario nel sistema insediativo della Piana. Recupero degli insediamenti abusivi, nuove relazioni tra le differenti parti urbane, e poi percorsi, connessioni, segni, luoghi accostati e giustapposti in un progetto coerente capace di dare identità e "costruire" città.

Il futuro della città di Gioia Tauro e del porto dipenderanno dalla capacità di diventare "sistema" e di sfruttare al meglio le potenzialità del suo territorio (la Piana) e del suo mare.

## **Riferimenti Bibliografici**

Atti della Conferenza "Sustainable development of the european port-city interface" – Rotterdam 2007

AA.VV., *Gioia Tauro, storia, cultura, economia*, Rubbettino ed. 2004

AA.VV., *Piano Regolatore del Porto di Gioia Tauro*, 2007

Autorità Portuale di Gioia Tauro, *Piano Operativo Triennale 2008-2010*

AA.VV., *Rivista Portus* n. 13

Carta M., *Reti mediterranee. Interconnessioni materiali e immateriali per l'integrazione dei mercati*, 2006;  
Comune di Gioia Tauro, *Piano Strutturale Comunale*, 2006

Pinder D. A., Husain M. H. (a cura di), *Aree portuali e trasformazioni urbane. Le dimensioni internazionali della ristrutturazione del waterfront*, Mursia, 1998

Meyer H., *City and Port. Transformation of port cities. London, Barcelona, New York, Rotterdam*, IB, UTRECHT, 1999

Regione Calabria, *Quadro Territoriale Regionale*, 2009

Sito internet : [www.portodigioiatauro.it](http://www.portodigioiatauro.it)