



Gioia Tauro – Rosarno: the harbour without a city-port

Giuseppe Fera¹, Rosa Grazia De Paoli¹

¹Facoltà di Architettura, Università Mediterranea di Reggio Calabria

gfera@unirc.it, rosa.depaoli@unirc.it

The paper addresses the issue of the port of Gioia Tauro, the proposed goal for its development as an integrated logistics hub in the region Calabria, and his relations with the broader perspective of sustainable development in the region of the Plain of Gioia Tauro - Rosarno. The basic thesis of the presented contribution is that the current level of existing urban services in the cities of the Plain of Gioia Tauro is totally inadequate to support port activities. On the other hand, the port has nowadays few relations with its territory and contributes only in a very small way to its economic development. A port with a small harbor city and for both of them must be thought a perspective of integrated development. The paper addresses three key issues:

- the need for an adequate process of multilevel governance;
- the need to think about a new development model for the port since its current role as transshipment hub;
- the complex relationship between the port and the “city of the Plain”.

Some concluding remarks aim at linking together these three levels of analysis in terms of the possible futures of this ambitious project.

Keywords

Transshipment hub; Integrated development; Port interface; Gioia Tauro Mediterranean port city

Gioia Tauro-Rosarno: il porto senza città¹

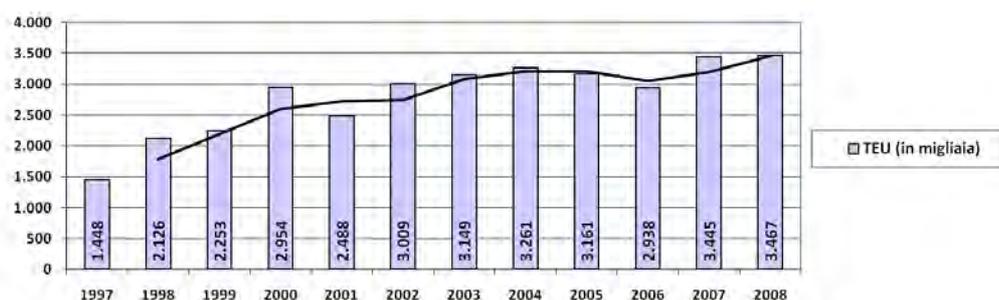
Governare il conflitto fra network globale ed esigenze locali

Nel 1970 la decisione di scegliere quale sede del governo regionale la città di Catanzaro scatenò a Reggio Calabria dei violenti moti popolari che si protrassero per oltre un anno. Nel 1972, come misura compensativa della mancata assegnazione del capoluogo regionale, si decise di realizzare nella provincia di Reggio Calabria alcune iniziative industriali di grande impatto fra cui una fabbrica per la produzione di bioproteine a Saline Joniche e il V Centro siderurgico da localizzare nella Piana di Gioia Tauro. Come ben si sa si trattò di iniziative estemporanee ed improbabili destinate a rimanere lettera morta e gli impianti decrepiti ed arrugginiti della fabbrica di Saline Joniche, mai entrata in produzione, restano ancora oggi come monumento al fallimento delle politiche di industrializzazione del Mezzogiorno.

Per fortuna la sorte fallimentare del centro siderurgico fu intravista prima ancora che se ne iniziassero i lavori, ma nel frattempo si era già proceduto a realizzare l'ampio bacino portuale che doveva nascere a supporto dello stesso. Verso la fine degli anni '70 fu avanzata l'ipotesi di realizzare al posto del V Centro siderurgico una mega centrale a carbone dell'Enel, ma anche questa formidabile e saggia proposta non si realizzò in conseguenza di un vasto movimento di opposizione da parte delle popolazioni locali.

Venute meno le primitive ragioni di esistenza del porto, fallito il suo ruolo specializzato a supporto di un'attività industriale, si decise una sua riconversione in un grande porto commerciale polifunzionale che iniziò la sua attività nel 1995. Fu una felice intuizione dell'imprenditore genovese Angelo Ravano, presidente della Contship, a trasformare il porto di Gioia Tauro nel primo grande centro di transshipment nel Mediterraneo attraverso la costituzione di una società ad hoc, la MCT (Medcenter Container Terminal). La scelta si dimostrò assolutamente vincente e nel giro di pochi anni il Porto di Gioia Tauro si è imposto come il più grande porto container del Mediterraneo raggiungendo già nel 2000 gli oltre 2.500.000 di TEU movimentati, con un massimo nel 2008 quando nel porto furono movimentati quasi 3 milioni e mezzo di TEU con la presenza di oltre 3000 navi.

Figura 1. Movimentazione di TEU dal 1997 al 2008 nel Porto di Gioia Tauro



A partire da tale data, in parte per effetto della concorrenza di altri porti del Mediterraneo, in parte a causa del pesante condizionamento venuto dalla presenza della criminalità organizzata, il porto di Gioia Tauro ha iniziato un lento processo di parziale declino e di

¹ Il contributo nasce nell'ambito del Progetto PRIN 2009 Rigenerazione di tracciati e di tessuti urbani marginali. Metodi, strumenti e strategie di progetto per nuove forme di abitare sostenibile, di cui è responsabile il Prof. Gianfranco Neri (DASTEC, Università Mediterranea di Reggio Calabria) con le sedi consorziate di Roma e Milano.

² Per una più completa disamina delle vicende del porto e del territorio della Piana di Gioia Tauro si veda: Caldaretti S., "Lo sguardo ineguale. Gioia Tauro fra mare e terra", in A. Belli (a cura di), Il territorio speranza, Alinea, Firenze 2002.

crisi, culminato nel mese di giugno 2011 con la decisione della multinazionale Maersk di lasciare Gioia Tauro, destinazione Porto Said.

La breve cronistoria che abbiamo delineato serve in parte a spiegare ciò che il titolo di questo contributo ha anticipato in termini sintetici “Il porto senza città”; perché il porto di Gioia Tauro, nato come porto specializzato a supporto di un’attività industriale mai realizzata, si è trovato a diventare uno dei più grandi porti del Mediterraneo non avendo alle sue spalle una vera e propria città con cui relazionarsi. Ciò significa, rivoltando il punto di vista di questa affermazione, che esiste una realtà territoriale, quale la piana di Gioia Tauro, un territorio che ha storicamente tratto la sua ricchezza quasi esclusivamente dall’agricoltura (oliveti ed agrumeti), che si trova oggi a dover affrontare la sfida rappresentata dalla presenza di una infrastruttura che tende a modificarne profondamente l’assetto sociale ed economico, a scardinare relazioni consolidate nel tempo, e a dover ridisegnare in funzione di tale sfida il suo futuro assetto territoriale.

Una prospettiva che le comunità locali stanno già da qualche anno tentando faticosamente di ridisegnare in una condizione in cui molte delle decisioni strategiche saranno o dovranno essere assunte da enti ed istituzioni politiche ed economiche che agiscono al di fuori del territorio stesso; come è stato ampiamente evidenziato dalla letteratura sul tema³ le città portuali e le autorità preposte alla gestione dei porti si sentono come “pedine in un gioco”,

Inserting themselves in a global intermodal network, following terms that are increasingly defined by a consolidated ocean- carrier community, which is motivated by global rather than local imperatives. (...) In the now world -wide transportation game, port authorities find themselves less and less in control of their own destinies.(Daamen T., 2007)

Se ciò è vero per le autorità portuali lo è ancor di più per le città e le comunità che ospitano i porti, costrette a fare i conti con le grandi multinazionali del traffico marittimo, con le stesse autorità portuali, con altre autorità ed enti da carattere nazionale ed europeo. Le sorti del porto di Gioia Tauro rischiano così di essere pesantemente condizionate dalle scelte della Maersk, o dalle decisioni assunte da MCT o a altri enti a livello nazionale e internazionale.

Nasce, quindi, un primo tema che è di importanza fondamentale ai fini della riflessione che stiamo sviluppando, ovvero quello di costruire il futuro modello di sviluppo e di assetto della Piana e del suo porto mediante un adeguato sistema di governance multilivello, in grado di gestire la complessità delle decisioni e delle azioni richieste, garantendo adeguati livelli di condivisione delle scelte e concertazione ai diversi portatori di interesse coinvolti nel processo, dalle multinazionali del trasporto, alle autorità portuali, ai diversi livelli istituzionali, fino a considerare le necessità delle comunità locali della Piana.

I passi finora compiuti in questa direzione appaiono incerti e alle volte contraddittori ondeggiando fra politiche di commissariamento e aperture alla concertazione. Quando la concertazione c’è stata, tuttavia, essa ha proceduto in maniera lenta, fra tensioni derivanti dalla volontà dei singoli enti di salvaguardare le proprie competenze o autonomie decisionali e ritardi e lentezze burocratiche; ma soprattutto, a meno di rari casi (nei quali sono stati inseriti i sindaci di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando), la concertazione non ha coinvolto in pieno le comunità locali, non vi è stato nessuno sforzo convinto ed organico nella direzione di coinvolgere nel processo di pianificazione e programmazione, i comuni, le imprese, i lavoratori, le associazioni, i cittadini della piana di Gioia Tauro.

In un recente protocollo d’intesa sottoscritto fra il Commissario straordinario di governo e le OO.SS. si afferma che:

le parti convengono sulla necessità di pervenire all’istituzione di una Governance Unitaria che guidi i processi di sviluppo e che superi l’attuale frammentazione delle competenze e soprattutto garantisca in tutte sue parti la realizzazione del Piano attraverso uno sviluppo funzionale del Porto, teso a

³ Daamen T, “Sustainable Development of the European Port – City Interface”, paper presentato alla Conferenza internazionale dell’ ENHR (European Network for Housing Research) Sustainable Urban Areas, Rotterdam, 25-28 giugno 2007: http://www.enhr2007rotterdam.nl/documents/W19_paper_Daamen.pdf.

rafforzare il transshipment, l'intermodalità e tutte le attività di logistica integrata. Inoltre le parti ritengono che occorre imprimere una svolta per aumentare il livello di cooperazione e coordinamento tra i diversi livelli Istituzionali, le forze sociali e imprenditoriali, attraverso la costituzione di un'Authority per lo sviluppo dell'area portuale e retro portuale⁴.

Il porto: dal transshipment a polo logistico integrato

Dalla data della sua entrata in esercizio nella metà degli anni '90 ad oggi, il dibattito sul ruolo e sul futuro del Porto di Gioia Tauro sembra aver abbandonato l'entusiasmo e l'ottimismo del primo decennio per una più realistica visione delle criticità e dei problemi che occorre affrontare e risolvere se si vuole fare di esso un vero motore dello sviluppo di tutta la Calabria; una visione che nasce forzatamente dai primi sintomi di una crisi alle porte.

I numerosi studi e documenti prodotti in questi anni, anche in forma congiunta da Ministeri, Regione, Autorità portuale, concordano sostanzialmente sulla individuazione di alcune criticità che possono essere così sintetizzate:

- il limite principale del porto di Gioia Tauro è rappresentato dal fatto di essere un porto sino ad oggi esclusivamente legato al transshipment e quindi altamente vulnerabile rispetto al sistema decisionale dei grandi ocean carrier internazionali e alla concorrenza di altri porti mediterranei;
- la monofunzionalità portuale non ha sinora consentito di estendere al territorio circostante i benefici di natura economica, che sono rimasti limitati allo stretto ambito portuale. Le grandi navi container arrivano nel porto, scaricano i loro containers, che vengono caricati sulle navi feeder che ripartono per la distribuzione locale; un complesso di attività di movimentazione che avviene tutta all'interno dell'ambito portuale senza alcuna relazione con il tessuto economico e sociale della piana;
- la presenza di diversi enti ed istituzioni, che giocano un ruolo rilevante all'interno del complesso sistema porto - territorio (Ministeri, Autorità portuale, Consorzio aree industriali, Regione, Ferrovie, etc.), ha dato luogo ad un sistema di assunzione delle decisioni scarsamente efficace caratterizzato com'è da conflitti di competenze, lentezze e ritardi burocratici;
- il porto, infine, si colloca in un territorio caratterizzato per secoli ad una assoluta prevalenza di attività agricole e da una limitata cultura imprenditoriale, che stenta comunque ad emergere a causa anche della elevata presenza di infiltrazioni da parte della criminalità organizzata.

Dall'analisi delle criticità sopraesposte si è venuto in questi anni configurando un obiettivo strategico generale, ovvero quello di trasformare l'attuale porto di transshipment in un Polo logistico integrato, in grado di favorire l'intermodalità e creare un nuovo più profondo rapporto con il territorio circostante.

Quest'ultimo punto ci sembra particolarmente rilevante in quanto una finalità prioritaria del porto dovrà essere quella di promuovere lo sviluppo dell'intera regione e dell'area di Gioia Tauro in particolare, ma allo stesso tempo solo uno sviluppo culturale ed economico del territorio che lo ospita potrà consentire al porto di dotarsi di quei servizi di rango elevato e del know how in grado di renderlo competitivo nello scacchiere internazionale.

Nel quadro di tale obiettivo generale, nel corso dell'ultimo decennio, sono stati elaborati, da diversi enti ed istituzioni, svariati documenti di programmazione e pianificazione che hanno affrontato il tema del futuro assetto, sia spaziale che economico sociale, del Porto di Gioia Tauro ed al suo retro porto. Fra questi si ricordano:

⁴ Si veda: <http://www.cgilgioiatauro.it/approfondimenti/pdf/2008/18032008-PROTOCOLLO%20INTESA%20AREA%20PORTUALE.pdf>

- Il POR Calabria 2007- 2013, con particolare riferimento a quelli che sono stati definiti i Grandi Progetti⁵;
- Il PRG del Porto di Gioia Tauro, redatto dall’Autorità portuale ed i relativi Piani operativi triennali;
- Il Piano regolatore generale dell’Area di Sviluppo industriale, redatto dal consorzio ASI della provincia di Reggio Calabria;
- Il “Piano di sviluppo strategico per l’area ampia di Gioia Tauro”(elaborato dal Commissario Straordinario del Governo e approvato con DPCM del 19 marzo 2009);
- Il Quadro Territoriale Regionale con valenza paesaggistica (QTR/P) della Regione Calabria;
- L’Accordo di Programma Quadro del 28/9/2010, fra Governo, Regione Calabria, Autorità Portuale e RFI⁶.

Il Quadro Territoriale Regionale⁷

Abbiamo scelto brevemente di illustrare alcune previsioni del QTR della regione Calabria perché tale fondamentale documento di pianificazione rappresenta di fatto una sintesi del dibattito sin qui sviluppatosi attorno al tema del Porto di Gioia Tauro e perché, rispetto ad altri documenti di programmazione, il QTR per sua natura è il documento che affronta in maniera organica il tema dell’inserimento e del ruolo del porto all’interno del complessivo sistema territoriale regionale ed in particolare della Piana di Gioia Tauro – Rosarno.

Per quanto attiene gli aspetti legati al ruolo del porto all’interno del complessivo assetto dei trasporti della regione il QTR fa proprio l’obiettivo di trasformare l’attuale infrastruttura di transhipment in un Polo plurimodale e logistico integrato, inquadrandolo nella più ampia prospettiva della costruzione di una Piattaforma Logistica Regionale, di cui Gioia Tauro sarà il nodo principale.

Figura 2. La Piattaforma Logistica Regionale



⁵Vedi: http://www.regione.calabria.it/calabriaeuropa/allegati/news/fesr_22_11_07/por_calabria_fesr_2007-2013_grandi_progetti.pdf. I “grandi progetti” previsti dal POR Calabria sono in totale 8, cinque nel settore della mobilità Asse VI e tre nel settore delle risorse idriche (bacini dell’Esaro, Menta ed Alaco).

⁶ In particolare l’accordo è stato sottoscritto da: Ministero Infrastrutture, Min. Sviluppo economico, MIUR, Regione Calabria, Consorzio ASI Reggio Calabria, Autorità portuale di Gioia Tauro, Rete Ferroviaria Italiana.

⁷ Si veda: <http://www.urbanistica.regione.calabria.it/qtr/>

La realizzazione di una piattaforma logistica regionale è prevista dalla Azione strategica 1. La rete infrastrutturale e la piattaforma logistica mediterranea⁸. L'obiettivo generale è quello di valorizzare il ruolo strategico che la regione potrebbe rivestire nel sistema dei trasporti internazionali, grazie alla sua posizione geografica che la pone all'incrocio di due corridoi strategici del trasporto pan-europeo: il Corridoio meridiano, lungo l'asse Est-Ovest, ed il Corridoio 1 Palermo – Berlino lungo l'asse Nord- Sud.

A tale scopo il Quadro Territoriale regionale prefigura un assetto territoriale e funzionale complessivo che prevede:

- la messa a sistema dell'intera portualità regionale mediante la creazione di un Nodo logistico di I livello a Gioia Tauro e di nodi logistici di II livello nei porti di Corigliano (connessione con la Puglia ed il Corridoio Adriatico), Crotone (gateway verso la Grecia), Vibo Valentia, Reggio Calabria (sistema integrato con la portualità siciliana), anche attraverso il coordinamento e l'integrazione fra i vari porti regionali, evitando rischi di competizione e sovrapposizione;
- il potenziamento dell'Hub aeroportuale di Lamezia come scalo merci, collegato con il porto di Gioia Tauro;
- la realizzazione di un Sistema ferroviario regionale di interconnessione fra Gioia Tauro ed i diversi nodi della piattaforma; tale sistema serve anche a connettere al sistema ferroviario nazionale le aree urbane di Catanzaro e Cosenza.

Per quanto riguarda il nodo di Gioia Tauro, il perno dell'intera piattaforma, il QTR riprende le indicazioni già emerse in sede di programmazione regionale dei fondi europei e dal Piano del Commissario di governo, prevedendo:

- la realizzazione di un interporto per la raccolta, distribuzione e stoccaggio delle merci;
- la realizzazione, all'interno del progetto regionale sui Parchi d'impresa⁹, di un Parco d'impresa della Logistica in grado non solo di offrire servizi agli operatori coinvolti (bancari, postali, assicurativi, ristorativi) ed ai mezzi utilizzati (officine di rimessaggio, centri di revisione), ma anche di svolgere una fondamentale attività di incubatore d'impresa;
- la realizzazione di attività a supporto ed integrate con quelle di carico e scarico, prevedendo la realizzazione di una centrale di rigassifica e di una piattaforma del freddo;
- la creazione di un Polo di innovazione "Trasporti, Logistica e trasformazione"¹⁰, da realizzare in sinergia con le Università della Calabria e le imprese, con lo scopo di promuovere la ricerca scientifica e l'innovazione tecnologica nel settore dei trasporti e della logistica.

La città: il territorio urbano della piana di Gioia Tauro – Rosarno

Se nella prima parte di questo contributo abbiamo cercato di chiarire quali prospettive di sviluppo si vadano delineando per il Porto di Gioia Tauro, con l'obiettivo di far sì che esso promuova il complessivo sviluppo del territorio della Piana, nelle pagine che seguono cercheremo di capire quale può essere il contributo che può venire dal territorio della Piana di Gioia in termini di infrastrutture e servizi alle persone, alle imprese ed alle attività

⁸ Le Azioni strategiche rappresentano un sistema integrato di progetti, direttive, norme ed indirizzi con cui è articolato il QTR; esse rappresentano in sostanza la parte "operativa" del piano ed indicano le azioni ed i progetti prioritari che la Regione dovrà attivare.

⁹ Il Progetto "Parchi di Imprese regionali" è finanziato dal POR FESR 2007-2013 Asse VII: Sistemi Produttivi - All'interno dei Parchi di Impresa potranno localizzarsi attività quali: incubatori di impresa; spazi e servizi attrezzati per uffici temporanei; infrastrutture e servizi telematici condivisi; spazi per le attività di logistica; spazi comuni per le attività formative e seminari; spazi e servizi comuni per le attività di segreteria, centro stampa, ecc.

¹⁰ Con il POR FESR 2007-2013, Asse I - Ricerca Scientifica, Innovazione Tecnologica e Società dell'Informazione

portuali, in grado di favorire la trasformazione dell'attuale porto di transshipment in un polo logistico.

Quando abbiamo iniziato questo contributo parlando di un porto senza città intendevamo sottolineare appunto come l'attuale livello delle infrastrutture e dei servizi nell'area di Gioia Tauro non sia adeguato a garantire uno sviluppo delle attività portuali nei termini con cui ciò sarebbe auspicabile; pertanto realizzare la Città del porto significa in prima istanza sviluppare tutte quelle attività atte a favorire e sostenere il costruendo polo logistico, dai servizi commerciali e finanziari per le imprese, alle attività di soggiorno e svago per gli addetti in transito, alla ricerca scientifica e tecnologica, etc...; che significa in altri termini migliorare la complessiva dotazione di infrastrutture e servizi presenti nell'area ed oggi ancora alquanto carenti.

Anche in questo caso abbiamo preso a riferimento i documenti di pianificazione e programmazione che sono stati elaborati allo scopo ed in particolare, per i motivi illustrati nel precedente paragrafo, il QTR della Calabria.

Una prima questione che emerge evidente è la diversa interpretazione di quale debba essere il territorio da considerare come area urbana a supporto delle attività portuali¹¹; in questo senso emergono due tendenze, una più restrittiva (prevalente nei documenti prodotti sul versante ministeriale), tendente a limitare il ruolo di "città del porto" ai tre centri immediatamente a contatto con l'area portuale ovvero Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando, privilegiando in tal modo gli aspetti di contiguità fisica fra il porto ed il suo retroporto. Una seconda interpretazione tendente, invece, a privilegiare le interrelazioni di carattere funzionale, sociale ed economica, estende la città portuale all'intero comprensorio della piana; questa posizione risulta prevalente nei documenti di pianificazione redatti in sede regionale e locale ed in particolare nel QTR, il quale individua la Piana di Gioia Tauro come uno dei 16 Territori Regionali di Sviluppo (TRS) in cui si articola il territorio della Calabria¹².

Lo scenario di assetto delineato dal QTR muove dal riconoscimento della sostanziale debolezza storica del sistema urbano della regione Calabria, nella quale solo un comune supera la soglia dei 100.000 abitanti, mentre all'opposto ben 326 comuni su 409 complessivi si pongono al di sotto della soglia dei 5000 abitanti; un assetto che si è andato evolvendo negli ultimi anni verso forme insediative diffuse e disperse con processi di maggiore interconnessione funzionale tra i centri, in alcuni casi tendenti alla conurbazione. A fronte di tale processo spontaneo e spesso abusivo, l'obiettivo di fondo delle politiche urbane regionali sembra essere quello di indirizzare verso un policentrismo funzionale e urbano ovvero verso la creazione di sistemi urbani reticolari composti da centri differenti per rango e caratteri identitari, fra loro fortemente interconnessi, integrati e specializzati funzionalmente.

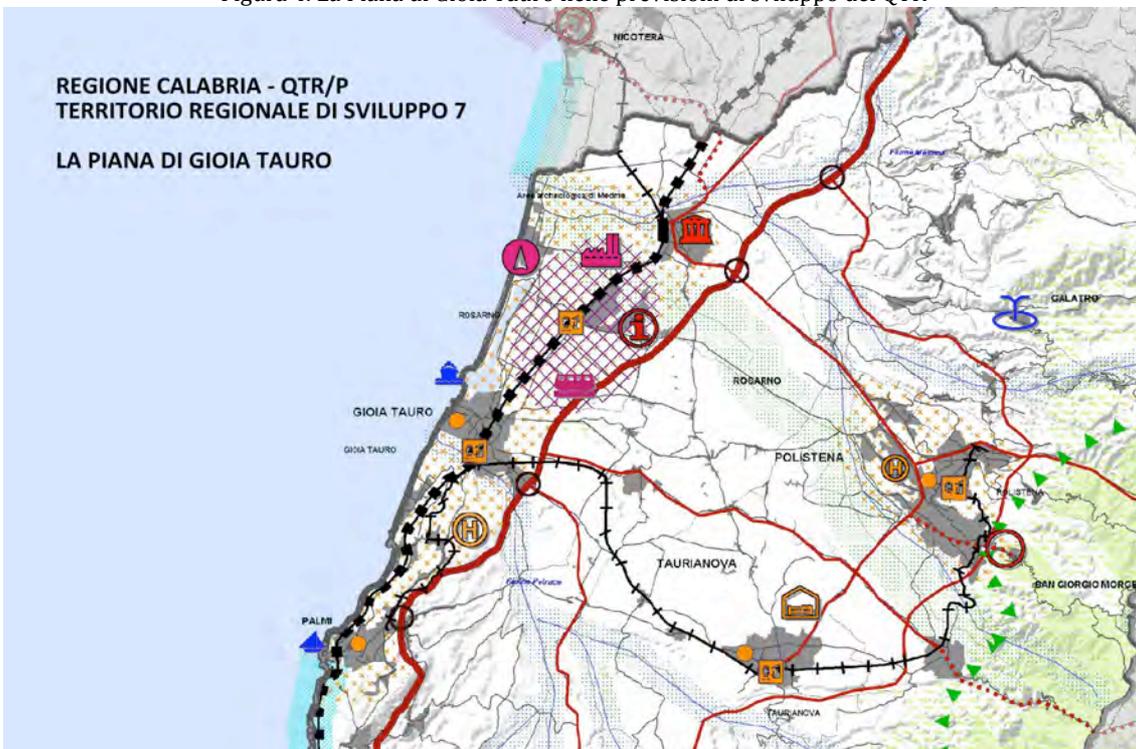
¹¹ E' evidente che questi confini mutano rispetto ai servizi offerti; ad esempio se si parla di integrazione e plurimodalità con il traffico aereo il retroporto di Gioia Tauro include Lamezia Terme ed il suo aeroporto, mentre per altri servizi di livello superiore è evidente come si debba fare riferimento alla città di Reggio Calabria.

¹² Il TRS7 comprende 33 comuni per un totale di 140.000 abitanti circa. Il sistema geografico insediativo della Piana di Gioia Tauro consiste nell'ampia pianura creata dal corso dei fiumi Metramo e Mesima e dell'ampio arco pedemontano che la circonda ad ovest. Presenta un sistema insediativo piuttosto articolato nel quale si possono individuare tre fasce, una costiera, una centrale ed una pedemontana. La fascia costiera presenta un sistema insediativo imperniato sui due principali centri, Palmi e Gioia Tauro, ambedue con una popolazione che sfiora i 20.000 abitanti e che assieme rappresentano il polo organizzatore del sistema. La parte interna che dalla pianura vera e propria giunge a lambire le prime aree collinari è caratterizzata dalla presenza di alcuni centri di medie dimensioni e con una discreta dotazione di funzioni urbane (Polistena, Taurianova). La terza fascia interessa un insieme di piccoli comuni pedemontani con caratteristiche rurali. L'economia è stata storicamente fondata su alcune attività agricole trainanti fra cui oliveti ed agrumeti; l'attività produttiva era storicamente limitata alla trasformazione di prodotti agricoli (olio d'oliva) mentre le funzioni terziarie direzionali si situano ad un livello medio basso.

Figura 3. L'area ampia del porto di Gioia Tauro e del retroporto



Figura 4. La Piana di Gioia Tauro nelle previsioni di sviluppo del QTR



La Piana di Gioia Tauro – Rosarno è stata individuata dal QTR come uno dei sei Territori urbani¹³ policentrici, già presenti nella regione, per i quali occorre attivare una politica di riorganizzazione e potenziamento che preveda di:

- migliorare le interconnessioni e l'accessibilità interna ed esterna attraverso sistemi di mobilità sostenibile, che favoriscano la plurimodalità e lo sviluppo del trasporto pubblico; per la Piana di Gioia, ad esempio, è prevista la realizzazione di un sistema ferroviario metropolitano attraverso il riutilizzo della vecchia ferrovia Calabro lucana;
- elevare la dotazione di servizi urbani, promuovendo la creazione di reti comunali per la realizzazione e gestione dei servizi pubblici e la redazione di adeguati piani di settore (Piani di zona dei servizi);
- migliorare la qualità urbana e ambientale degli insediamenti, attraverso il recupero degli insediamenti abusivi e la riqualificazione delle aree urbane degradate, il ridisegno della periferia diffusa, il verde urbano e il contenimento del consumo di suolo.

La prospettiva della Città policentrica, di un rafforzamento del sistema di interrelazioni fra i 33 centri della Piana, vuole essere anche una risposta al rischio di un forte squilibrio fra le aree costiere, prossime al porto, e le zone più interne, condannate ad un costante declino economico e sociale.

Quest'ultima considerazione ci porta ad aprire una riflessione più generale sul rapporto fra la presenza del porto internazionale e le prospettive di sviluppo economico complessivo dell'area. In questo senso occorre superare il rischio insito in una economia monofunzionale, fortemente schiacciata sul ruolo del porto, costruendo forme di diversificazione economica, sviluppando ed innovando nei settori tradizionali dell'economia dell'area, ed in particolare nella produzione agricola (oliveti, agrumi, etc.), ed introducendo nuove occasioni di sviluppo quali il turismo eco sostenibile e l'agriturismo. In questo quadro un ruolo centrale è affidato al recupero dei centri storici dell'interno e alla valorizzazione del patrimonio archeologico (antica città di Medma).

Conclusioni

Il tema dell'interfaccia città – porto ha assunto in questi anni, nel dibattito urbanistico¹⁴, un ruolo di primo piano a seguito dei profondi processi di ristrutturazione dei waterfront portuali, conseguenza dell'allontanamento dai vecchi porti di attività non più compatibili con la loro localizzazione a contatto con la città storica; dal progetto di riutilizzo dei Docks di Londra, alla rigenerazione del vecchio porto di Genova, gli esempi sono ormai numerosi ed ampiamente noti.

Ovviamente il tema dell'interfaccia porto – città nel caso di Gioia Tauro presenta caratteristiche profondamente diverse nel senso che non si tratta di riqualificare un waterfront esistente bensì di realizzarlo ex novo.

L'area che potrebbe essere interessata si estende per tutta la lunghezza del porto (circa 3,5 km.) parallelamente alla costa, a contatto con l'area di pertinenza dell'ASI e, nel tratto più meridionale, curva in direzione dell'imboccatura del porto giungendo a diretto contatto con l'acqua. Allo stato attuale l'area è destinata ad attività agricole con presenza di serre nel tratto a fronte dell'imboccatura del porto. Ad oggi, da parte del Consorzio Asi è stata avanzata la proposta di creare una zona verde di filtro.

Il tema dell'interfaccia fra il porto e la città debba rappresentare, quindi, l'occasione per creare nel territorio urbano disperso della piana e soprattutto nelle immediate adiacenze del porto, un "Luogo di accumulazione", ovvero una significativa concentrazione di

¹³ A partire dall'idea forza della formazione della rete di città, l'intero territorio della Calabria è stato diviso in sedici Territori Regionali di Sviluppo (TRS) articolati in tre tipologie: Territori metropolitani; Territori urbani; Territori rurali.

¹⁴ Pavia R., Di Venosa M., "I porti delle città: piani e progetti", in *Urbanistica*, n° 131, 2006.

funzioni e servizi in grado di creare nel territorio disperso della piana quella “città”, quel “centro” che attualmente manca.

Le attività che occorre insediare sono numerose e non esclusivamente limitate alle attività portuali, ma anche di servizi necessari alle popolazioni locali. Già immagino questi servizi (alcuni di importanza regionale come ad esempio il nuovo Ospedale della Piana) tristemente isolati sul territorio, dislocati secondo la logica della ricerca di consenso politico, accentuando ancor più il fenomeno della dispersione. Sul tema la penso diversamente: ad ottanta anni dall’esperienza di Latina e Sabaudia non è forse giunto in Italia il momento di fondare una città? Gioia Tauro potrebbe essere l’occasione.

Bibliografia

Caldaretti S., “Lo sguardo ineguale. Gioia Tauro fra mare e terra”, in A. Belli (a cura di), *Il territorio speranza*, Alinea, Firenze 2002

Daamen T., “Sustainable Development of the European Port – City Interface”, paper presentato alla Conferenza internazionale dell’ ENHR (European Network for Housing Research) Sustainable Urban Areas, Rotterdam, 25-28 giugno 2007

Pavia R., Di Venosa M., “I porti delle città: piani e progetti”, in *Urbanistica*, n° 131, 2006

Siti web

http://www.enhr2007rotterdam.nl/documents/W19_paper_Daamen.pdf

<http://www.cgilgioiatauro.it/approfondimenti/pdf/2008/18032008PROTOCOLLO%20INTESA%20AREA%20PORTUALE.pdf>

http://www.regione.calabria.it/calabriaeuropa/allegati/news/fesr_22_11_07/por_calabria_fesr_2007-2013_grandi_progetti.pdf

<http://www.urbanistica.regione.calabria.it/qtr/>