

## **UN PORTO SENZA CITTÀ: IL COMPENSORIO DI GIOIA TAURO**

Maria A. TETI \*

### **SOMMARIO.**

La piana di Gioia Tauro, in Calabria, costituisce un laboratorio di analisi in rapporto alla contestuale presenza di fattori di sviluppo che si coniugano, senza contaminarsi, a quelli del sottosviluppo. I contenuti tassi di sviluppo e l'analisi del sistema locale del lavoro di Gioia Tauro, che comprende circa nove comuni, dimostrano la fragilità delle strutture economiche e del rapporto tra le economie portuali e quelle urbane e territoriali all'intorno. I recenti "fatti di Rosarno", hanno portato all'attenzione internazionale quest'area che può definirsi emblematica delle problematiche relative allo sfruttamento dei migranti che, per le estreme condizioni di vita, hanno innescato una vera e propria guerriglia urbana. Rosarno, quindi, come paradigma di un'economia del sottosviluppo, dove le condizioni di schiavitù della popolazione stagionalmente occupata, incide nelle condizioni di vita della popolazione locale. Per il porto quello che manca non è la progettualità; ma a fronte di progetti multisettoriali annunciati, l'area stenta a decollare. Il fattori esogeni generali di crisi svolgono un ruolo importante, ma spesso tra annunci di nuovi investimenti e realizzazioni si determina un corto circuito non sempre comprensibile.

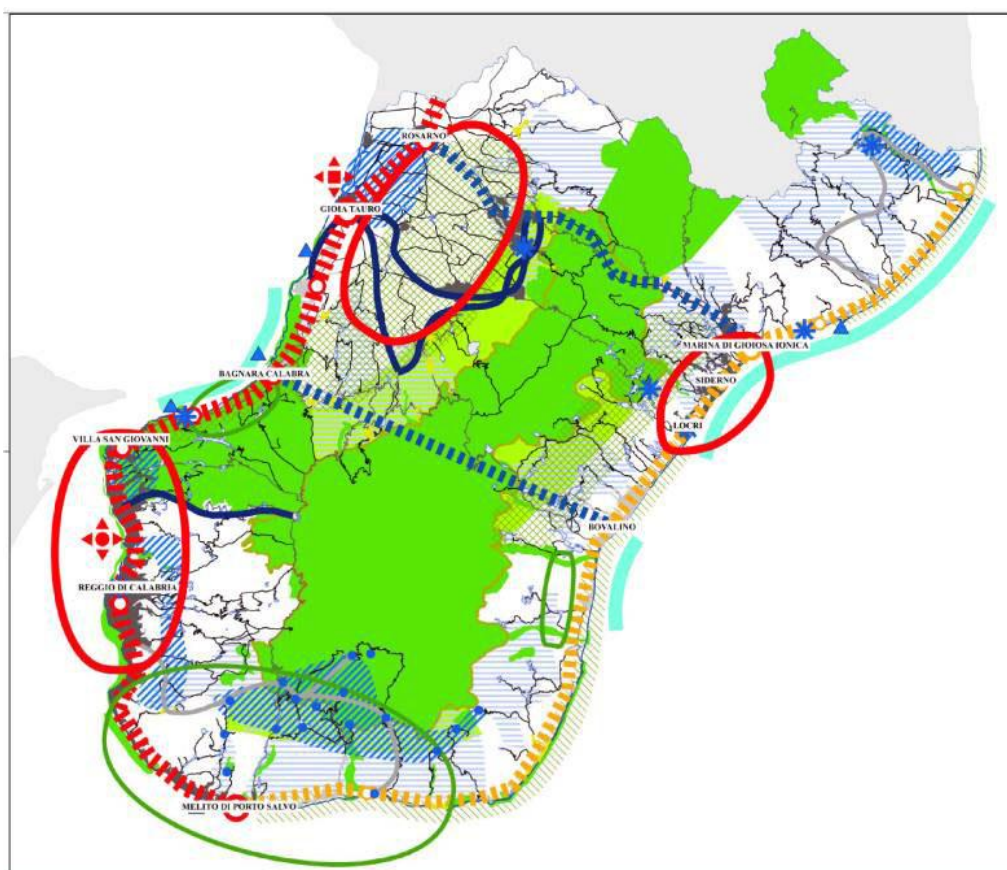
\*Dipartimento AACM, Università degli Studi "Mediterranea" di Reggio Calabria, via Raffaele Mottola D'Amato n. 8, 88100, Catanzaro, e-mail: [mariaadele.teti@virgilio.it](mailto:mariaadele.teti@virgilio.it)

## 1. IL TERRITORIO DELLA PIANA DI GIOIA TAURO

L'avvio di uno studio sistematico del comprensorio di Gioia Tauro si è concretizzato, nell'ambito della ricerca universitaria, in seguito alla constatazione che in Calabria, le problematiche relative al porto di Gioia Tauro e il territorio circostante, che investono problemi esogeni ed endogeni rilevanti, seguono percorsi paralleli, senza cogliere i problemi nella loro specifica complessità.

Quest'area rappresenta, all'interno delle economie regionali, uno dei fattori trainanti dello sviluppo, che non può essere demandato alle sole iniziative locali, stante la fragilità delle strutture economiche e la notevole interferenza mafiosa. Si verifica qui, la singolare situazione che il porto, un *hub* tra i più importanti del Mediterraneo, non dialoga, in termini economici, con il territorio circostante

Recentemente, l'approvazione del Piano Provinciale di Reggio Calabria ha previsto, per quest'area "un'Azione Strategica" (n. 1), quale strumento fondamentale per lo sviluppo della direttrice tirrenica. Per il "nodo" di Gioia Tauro, si prevede, lo sviluppo della logistica delle merci, un maggiore insediamento delle attività industriali ed artigianali nell'area industriale



*Figura.1 – Schema del Ptcp di Reggio Calabria, in evidenza il sistema ambientale, il sistema dell'accessibilità e della mobilità, il sistema insediativo, il sistema produttivo; al centro in alto il comprensorio di Gioia Tauro*

adiacente e una maggiore interfaccia tra porto ed aree urbane, per favorire lo sviluppo equilibrato degli insediamenti.

Il nodo polifunzionale di Gioia Tauro è stato, inoltre, incluso nel Pon, fondi Fers 2007-2013, schede Grandi Progetti “ Reti e collegamenti per la mobilità”.

Per il porto di Gioia Tauro, e' prevista, in particolare, la realizzazione di una “zona di attività logistica” (Zal), dotata di infrastrutture materiali (strade, ferrovie, collegamento cargo con aeroporti, banchine piazzali, magazzini, interporto, poste e banche) e immateriali (cablaggi telematici, ecc). Per il collegamento tra il centro urbano di Gioia Tauro e il porto sono previsti allacci plurimodali per il trasporto tra la ferrovia e il porto e lo svincolo dell' A3.

Tuttavia, come è recentemente emerso dal primo sciopero di protesta realizzato nell'area, il destino del porto non è chiaro nelle strategie complessive del *trascipment* nazionale, data l'esiguità dei finanziamenti previsti, ad esempio, dal decreto mille proroghe che destina solo una minima parte di risorse al porto più importante del Mediterraneo.

Il mancato potenziamento della struttura portuale, come sottolineato dagli operai messi in cassa integrazione, si pone, inoltre, in contrasto con il ruolo crescente che potrebbe assumere nel contesto Mediterraneo, ruolo che deve essere visto tenendo presente le dinamiche politiche generali e, recentemente, anche alla luce dell'instabilità politica della sponda mediterranea africana che comporterà modificazioni, non solo temporanee, dell'assetto del trasporto merci dell'area.

In questo lungo periodo di assestamento che va dagli anni '70 ad oggi, il dibattito politico locale e regionale si è incentrato soprattutto sui problemi specifici del porto, mentre il comprensorio ha percorso un ulteriore tratto di strada verso la formazione di un aggregato urbano privo di regolamentazione urbanistica.

Nel corso degli ultimi decenni, la tendenza dell'area allo “spontaneismo edificatorio” si è accentuata, manifestandosi soprattutto attraverso la formazione di un notevole patrimonio edilizio informale, — intendendo con ciò l'insieme del patrimonio edilizio legale o semilegale e illegale che si forma nelle aree sottosviluppate e nella costa mediterranea dell'Africa — che ha occupato prezioso suolo urbano.

Malgrado questi fenomeni, nel comprensorio, che comprende 33 comuni con una superficie 935 kmq, localizzati tra il mare Tirreno e le aree collinari limitrofe al parco dell'Aspromonte, si sono manifestati fenomeni di disgregazione e, contestualmente, di consolidamento della struttura insediativa, determinando punti di forza e di debolezza, che devono essere conosciuti nella loro effettiva consistenza, per essere poi affrontati compiutamente.

In particolare si è consolidata la fascia costiera dove si sta determinando una debole conurbazione tra Gioia Tauro, S. Ferdinando e Rosarno, mentre Palmi e Seminara, manifestano una propria autonomia in rapporto alla maggiore dotazione di servizi. Anche i comuni collinari immediatamente limitrofi alle aree costiere manifestano una maggiore

dinamica interna, tra questi Polistena, Rizziconi, Taureanova, Cittanova; mentre nelle aree collinari si accentua la tendenza alla disurbanizzazione.

Si va così consolidando una struttura insediativa, in cui la maggiore consistenza costiera si prolunga, con minore intensità, verso l'area collinare, sviluppandosi, prevalentemente, lungo alcune direttrici viarie, su cui si attestano i centri urbani. Questo assetto insediativo è stato definito in vari modi; il Ptcp di Reggio Calabria lo definisce “città diffusa”, altri “sistema portante stellare della piana” ma in realtà, se si guarda alla struttura morfologica del territorio si tratta di una “struttura a pettine”: una struttura fortemente caratterizzata dalla maggiore consistenza delle aree di costa, dalla presenza di fiumare che solcano il territorio e dalla minore consistenza dei centri collinari che si sviluppano, con andamento ascensionale, lungo le direttrici viarie.

Questa struttura, che manifesta una molteplicità di tipologie. insediative morfologiche-ambientali e del paesaggio, trova non poche difficoltà, alla luce delle più recenti trasformazioni, ad evolversi verso una struttura a rete, in grado di avviare uno scambio tra aree di costa e aree interne, se non si determinano le condizioni per avviare progetti d'area mirati e una politica in grado di far collaborare gli anelli deboli, al sistema urbano complessivo.

Si è avviato così uno studio, che si avvale delle tecnologie Gis, quale strumento in grado di archiviare un consistente numero di dati, in rapporto alle problematiche relative allo sviluppo urbano, alla dotazioni di servizi, all'infrastrutturazione del territorio, al quadro sociale e all'ambiente.

In realtà il comprensorio di Gioia Tauro, costituisce un laboratorio rilevante di analisi in rapporto alla contestuale presenza di fattori di sviluppo, — contenuto e attualmente in crisi —, che si coniugano, senza influenzarsi vicendevolmente, a quelli del sottosviluppo. I recenti “fatti di Rosarno”, hanno portato all'attenzione internazionale quest'area che può definirsi emblematica delle problematiche relative allo sfruttamento dei migranti che, per le estreme condizioni di vita, hanno innescato una vera e propria guerriglia urbana. Rosarno, quindi, come paradigma di un'economia del sottosviluppo, dove le condizioni di schiavitù della popolazione stagionalmente occupata, incide nelle condizioni di vita della popolazione locale. L'“Osservatorio dei Migranti” recentemente costituitosi nell'area, ha giustamente sottolineato come non sia possibile «capire questa condizione sociale ed economica senza una profonda indagine dell'organizzazione territoriale di questo paesaggio».

I contenuti tassi di sviluppo e l'analisi del sistema locale del lavoro di Gioia Tauro, che comprende circa nove comuni, dimostrano la fragilità delle strutture economiche e del rapporto tra le economie portuali e quelle urbane e territoriali all'intorno.

D'altra parte, Gioia Tauro, Rosarno e S. Ferdinando, la cui conurbazione in formazione evolve, verso una struttura complessa, —“la città porto”—, pur presentando risorse notevoli (agricole, archeologiche e ambientali), sembra non trovare, fattori su cui basare una maggiore



Gioia Tauro, San Ferdinando e Rosarno. La città porto.  
(ab. 37.697, Istat 2009, s.t. 92,5 kmq)



Figura 3 – La città porto comprende i tre insediamenti che sono tuttavia comuni autonomi

complementarietà e sinergia, al fine di rendere maggiormente competitivi i punti di forza locali. Il problema è quello di far dialogare tra loro economie diverse derivanti dalle risorse archeologiche, particolarmente presenti nell'area, dai valori storici, ambientali, paesistici e dalle risorse agricole e industriali. Un obiettivo non facile, che potrebbe trovare un valido "aiuto alle decisioni" attraverso strumenti di monitoraggio e di "aiuto alle decisioni" come il GIS, implementato sui trentatré comuni del comprensorio e in particolare sui comuni di Gioia Tauro, S. Ferdinando e Rosarno.

Attraverso questi strumenti o, meglio, attraverso la formazione di un Osservatorio territoriale più volte auspicato, è possibile archiviare dati relativi ai centri urbani, che contengono nuclei storici d'interesse ambientale che rischiano la totale cancellazione; avviare la ricognizione dei valori ambientali esistenti, sia nelle aree litoranee che nelle aree pedecollinari, che si attestano ai bordi del Parco dell'Aspromonte; valutare, attraverso puntuali censimenti, il grado di infrastrutturazione e servizi, al fine di individuare complementarietà tra i settori.

Con questi obiettivi si è avviata la ricognizione sul campo che, allo stato attuale, consente già di produrre alcune risultanze parziali, al fine di fornire dati sufficienti per avviare un dibattito più costruttivo, sia in ambito locale che regionale.

Negli strumenti urbanistici esistenti nei comuni di Gioia Tauro, S. Ferdinando e Rosarno, solo in parte adeguati alla nuova legge urbanistica regionale n.19/2002 e successive modificazioni, il problema del porto è poco valutato in termini di sviluppo. Spesso la rilevante presenza, anche in termini di superficie occupata, del porto ha come unico elemento di raccordo con il territorio la perimetrazione di aree industriali e la previsione di strade comunali, che, in gran parte subordinate agli investimenti nazionali e regionali, tardano a realizzarsi.

In particolare, attraverso il previsto adeguamento della linea ferroviaria, del raccordo con A3, della realizzazione delle strutture di intermodalità tra città e territorio e la realizzazione della linea metropolitana (che dovrebbe recuperare anche una linea delle ferrovie Calabro lucane dismessa, di collegamento con le aree collinari) i problemi della mobilità sono, nelle linee generali, affrontati, ma, allo stato attuale, solo in parte realizzati, soprattutto per quanto attiene le grandi strutture; l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, la ferrovia e l'interporto, previsto all'interno del porto *containers*. La debolezza delle strutture infrastrutturali, economiche locali e le alterne vicende delle economie portuali, maggiormente esposte alle ricorrenti crisi economiche internazionali, creano così una spirale negativa su cui prolifera l'attività criminale mafiosa.

I problemi presenti sono, quindi, rilevanti; mal governati a livello locale, anche per i citati problemi di interferenza mafiosa, (la giunta comunale di Gioia Tauro è stata sciolta per mafia nel 2010), sono anche poco conosciuti, almeno non nella loro effettiva consistenza, a livello nazionale.

Tra pianificazione locale e il Piano del porto c'è, infatti, poca permeabilità: due strumenti che coesistono ma non si contaminano vicendevolmente; quest'ultimo, infatti, oltre a prevede





Pesa, anche, a livello locale, la mancanza del Quadro territoriale regionale (Qtr), ancora in fase di discussione, dopo vari tentativi di redazione, sviluppati nell'arco di quaranta anni di attività regionale.

La mancanza di una visione generale ha inciso negativamente sui processi di sviluppo regionale e maggiormente sull'area di Gioia Tauro. E' proprio in questa sede che si sarebbe potuto prevedere un apposito "programma d'area", — uno strumento previsto dalla Lur del 2002, ma mai attuato —, in grado di sviluppare in un unico elaborato di tipo intercomunale, le sinergie e complementarietà funzionali possibili.

Il Programma d'area, che si configura come strategico, se visto isolatamente, non è in grado di incidere sul tessuto economico e sociale esistente. I problemi sono più generali e investono le stesse basi dell'economia locali, fortemente improntata ad assetti che non reggono la concorrenza delle economie globalizzate soprattutto nel settore agrumario e dell'olivicoltura, che stenta ad adeguarsi ai nuovi criteri culturali e di mercato.

L'aumento della disoccupazione/sottoccupazione e il contrarsi delle risorse pubbliche, sono alla base dell'aumento della criminalità organizzata, che diviene fonte fondamentale di reddito, per un numero crescente di popolazione. L'afflusso di immigrati ha sviluppato, da circa un decennio, forme di sfruttamento e di vera e propria schiavitù, condotte dalla 'ndrangheta, ma anche da una miriade di piccoli e medi proprietari: fattori che, assieme alle insostenibili condizioni igieniche dei ricoveri di fortuna, hanno portato alle rivolte del febbraio 2010.

Oggi, queste condizioni di vita sono cambiate dopo l'esposizione mediatica del 2010 ?. Sostanzialmente no, perché non si è modificato il quadro complessivo in cui si muovono gli avvenimenti. Il tentativo è dunque quello, portato avanti anche da iniziative nazionali, di mettere a confronto culture diverse: far dialogare le tradizioni culturali locali, le forme di aggregazione, produzione abitativa, produttiva agricola, con le culture dei migranti, al fine di creare una "visione condivisa" in grado di incidere profondamente sulla realtà locale.

Una città/porto policentrica, discontinua, legata dalle aste fluviali che la solcano; costituita prevalentemente da insediamenti residenziali "informali": una città da riqualificare, iniziando prioritariamente dalle connessioni viarie, ferroviarie, pedonali, ciclabili, dai nuclei storici esistenti, alcuni di rilevante interesse storico-ambientale e sulle relazioni città/campagna.

Il paesaggio, gioca un ruolo prioritario al fine di legare le economie del mare con quelle alto collinari, i paesaggi dell'agricoltura di pianura a quelli scoscesi, ricchi di vegetazione spontanea, delle aree interne. La viabilità storica, che si inerpica sui ripidi tornanti sul paesaggio dello Stretto, costituisce, ancora oggi, la connessione capillare che innerva i vari elementi del sistema. Un progetto che guarda ai modelli insediativi e produttivi locali, — rurali, industriali e di servizio — quale unica risorsa in grado di portare significative modificazioni al sistema stesso.



## 2. I PROBLEMI DEL PORTO

Il porto di Gioia Tauro dopo aver fatto registrare nel 2007 il picco di movimentazioni più alto dalla sua fondazione, sta attraversando un periodo di crisi importante dovuto a vari fattori.

Il primo, comune a molti altri porti containers, è dovuto alla crisi globale della produzione e del commercio delle merci.

Il secondo può essere individuato nel fatto che sia a Nord che a sud del Mediterraneo le grandi compagnie internazionali, anche quelle presenti a Gioia Tauro, stanno investendo o costruendo nuovi porti, maggiormente competitivi, quanto a costi di mano d'opera, di servizi e tasse portuali.

Il terzo fattore è strutturale in quanto è dovuto alla lontananza dai mercati di arrivo delle merci e dalla debole rete infrastrutturale di collegamento.

Complessivamente, la tendenza al vittimismo che spesso caratterizza i politici locali, non ha fondamento, in quanto le compagnie, in particolare Mtc (Mediterranean Shipping Company) presente a Gioia Tauro, che da occupazione diretta e indiretta a mille e cinquecento persone, con un investimento di oltre 330 milioni di euro, opera, secondo le logiche di mercato. D'altra parte, a riprova della volontà di operare nel porto di Gioia Tauro, la Mtc, la maggiore azienda terminalista presente e una delle più importanti del mondo, ha acquistato, nel 2008, quattro grandi gru (le più grandi del mondo, si dice) in un periodo in cui la curva che registra gli andamenti di traffico segna un'inversione di tendenza (-18%), a cui si sommano ulteriori perdite nel 2010 (16%).

Il confronto, tra le forze locali e i sindacati rappresentanti dei lavoratori, è pertanto rivolto sia verso il governo nazionale — che, a partire dalla finanziaria 2010 ha aumentato la tassa di ancoraggio del 50% facendo levitare i costi ad un valore quattro volte superiore a quello, ad esempio, di Malta — sia verso il governo regionale che non trova una “dignità di approccio” adeguato al confronto in atto con le compagnie di navigazione e con il Governo nazionale. Quest'ultimo, inoltre, sembra non valutare le ricadute sociali ed economiche di una perdita di competitività nel Mediterraneo, mentre — così si sostiene — si punta su altre aree più competitive (vedi ad esempio intermodalità tra il porto di Genova e Piemonte). Il recente ricorso alla cassa integrazione per molti lavoratori e la perdita di lavoro, segnano comunque un periodo difficile.

L'obiettivo finale è quello di ampliare la capacità del porto ed attrarre nuove imprese, anche perché, contrariamente a quanto spesso si sostiene, gli studi di settore ci sono: il Piano di Sviluppo Strategico per l'area ampia di Gioia Tauro, curato da Booz Allen Hamilton in qualità di advisor del Commissario Straordinario del Governo per il coordinamento delle attività connesse allo sviluppo di Gioia Tauro; il Piano Regolatore Portuale, di competenza dell'Autorità portuale, il Piano degli Interventi Infrastrutturale per lo sviluppo delle aree di competenza ASI ed infine la Delibera di Giunta Regionale 542/09 che racchiude e sintetizza

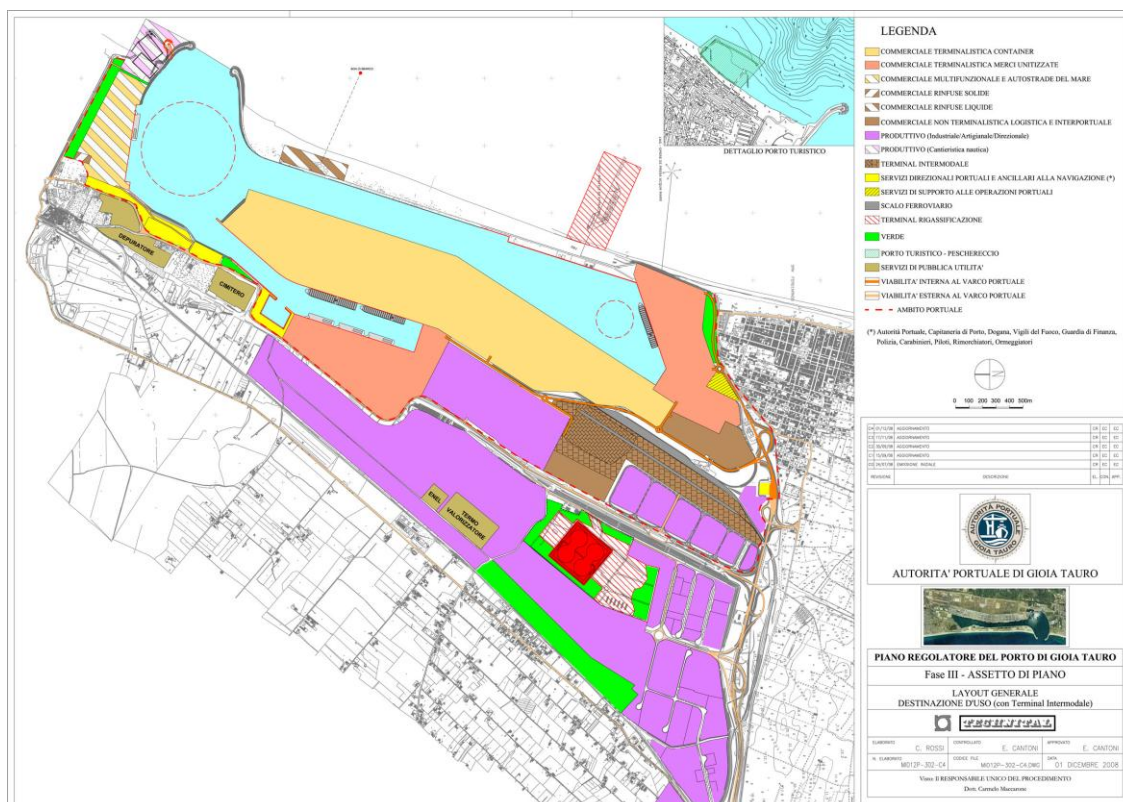


Figura 5 – Tavola del Piano Regolatore del Porto di Gioia Tauro, redatto dall'Autorità Portuale, destinazioni d'uso

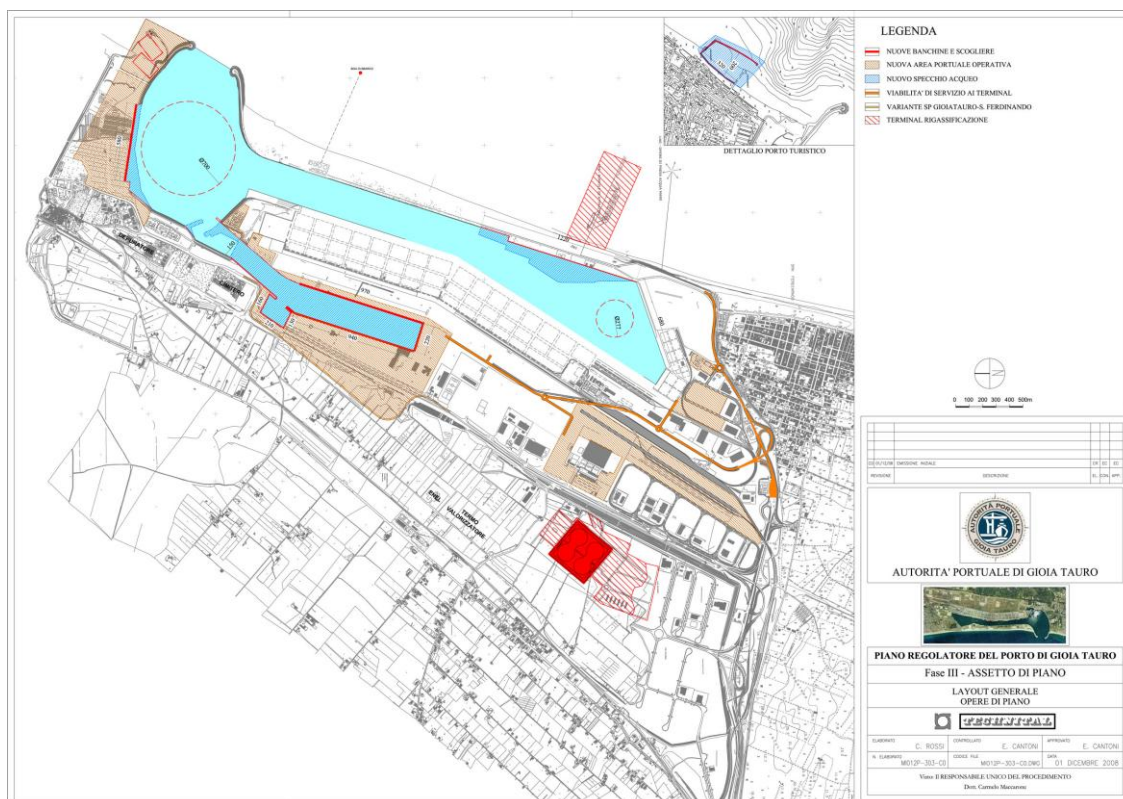


Figura 6 – Tavola del Piano Regolatore del Porto di Gioia Tauro, redatto dall'Autorità Portuale, in basso a destra l'area del terminal di rigassificazione

tutti gli elementi della programmazione regionale e comunitaria per Gioia Tauro. Alla luce di queste deliberazioni nel 2010 si è avviata un APQ ( accordo di Programma Quadro) che tenta di racchiudere tutti gli interventi e le azioni previste.

Quello che manca, pertanto, non è la progettualità, visto che, a fronte di progetti multisettoriali, l'area stenta a decollare. Il fattori esogeni generali di crisi svolgono un ruolo importante nella corsa alla competitività che, in Calabria, a fronte di una situazione di debolezza economica e politica costante, trova molti momenti di stasi.

L'invocata multifunzionalità del porto e la logistica stenta a concretizzarsi. Tuttavia si annunciano nuovi investimenti nella settore con la formazione di gate-way (280 milioni di investimento) e la formazione di un nuovo scalo ferroviario per industria e logistica. Ma spesso tra annunci di nuovi investimenti e realizzazioni effettive si determina un corto circuito non sempre comprensibile. Fatto sta che Mct ha messo in Cassa Integrazione 487 lavoratori e invoca, anch'essa, maggiore flessibilità.

Intanto il fatalismo meridionale colma anche lacune imprenditoriali: « sui moli che si allungano sui mari della Calabria – scrive Repubblica – l'aspettano ogni giorno al tramonto. Se la vedono lì sui moli, all'imbocco del canale, trascinata dai rimorchiatori, mentre gira lentamente su se stessa. E' invocata come la Madonna protettrice, la "Daniela" la più grande nave mercantile del mondo, con i suoi 366 metri di lunghezza e 56 di altezza, 165 mila tonnellate di stazza, una montagna nera che attraversa gli oceani trasportando container. Nelle stive del suo ponte ce ne stanno 400 mila, che messi in fila, fanno una linea di 84 km».

Nel porto di Gioia Tauro malgrado le strutture portuali, lunghezza delle banchine , profondità del porto, le navi non transitano più come una volta: preferisco Port Said e Tangeri, approdi più vantaggiosi per le merci che si producono e si consumano nei cinque continenti; un traffico che ormai sfiora l'”incrocio perfetto” sulla rotta che da Gibilterra scende al canale di Suez “ è una rada sempre più deserta — si sostiene — quella che ha latitudine 38” e longitudine 15° lontana dai mercati e scansata dai commerci. E... in mezzo al guado, Gioia Tauro, porto degli scandali e dei miracoli che fino a qualche tempo fa era magnificato come “primo terminal per il trashipment del Mediterraneo” sta diventando un porto fantasma ? ([repubblica.it/cronaca/2011/01//14 /news/porto\\_di\\_gioia\\_tauro-11204509/](http://repubblica.it/cronaca/2011/01//14 /news/porto_di_gioia_tauro-11204509/)).

I cronisti che percorrono queste terre e che osservano il divario tra porto e territorio: — «dentro c'è tutto ciò che di più sofisticato tecnologico si possa immaginare, le gru Superpost Panamax alte 63 m. e fuori pecore e cani spelacchiati che si rincorrono» —, forse non colgono a pieno la drammaticità e la bellezza del paesaggio che cela un'antica storia di miseria e sfruttamento. «Fra il sistema del porto e il territorio non c'è mai stato un rapporto vero» sostiene De Masi rappresentante di confindustria a Reggio Calabria. Ma è solo il mancato rapporto tra territorio e porto il vero problema di Gioia Tauro, del più grande scalo commerciale che esiste da Algeciras al Pireo?

Da quando la danese Maersk, la più grande compagnia navale commerciale del globo, ha lasciato Gioia Tauro, per andare a Port Said, si è consolidato il monopolio della Msc che suona — come sostenuto da molti — come sentenza di morte. Un intrigo internazionale che “prima o poi sarà fatale ai porti calabresi”.

Attraverso complessi sistemi di partecipazioni azionarie (tra Maersk, Medcenter e Contship italiana) la Msc decide quanti e quali navi dirottare nel Magreb, a Barcellona o a Port Said e a Gioia Tauro, dove è in atto un braccio di forza per l’acquisizione di quote azionarie che potrebbe essere fatale. Di contro i progetti varati tra governo, regione, autorità portuale e ferrovie dello Stato per rilanciare Gioia Tauro sono stati vanificati: la linea ferrata è una farsa, le industrie che dovevano sorgere, inesistenti.

Ma, ancora la partita è aperta nel Mediterraneo: gli elementi di incertezza sono molti e complessi, ma per i calabresi è una battaglia da non perdere, che merita di essere guerreggiata.

### 3. ABSTRACT

The Gioia Tauro flat, in Calabria, represent an interesting study case because of the simultaneous presence of development factors combined, without contamination, with underdevelopment ones. The limited growth rate and the analysis of the local labor system in the Gioia Tauro area, 9 municipality in all, illustrate the precariousness of both the economic structure and the relationship between the port economies and the surrounding urban and territorial realities.

The recent "Rosarno riots", have focused the international attention on this area, which can be considered emblematic regarding the exploitation of the immigrant labor force, whose extreme living conditions have fueled the unrest culminated in the riots. Rosarno can be considered as the paradigm of an economy of underdevelopment, where the almost inhumane conditions forced on the seasonal workers affect significantly the life of the local population.

Regarding the port the main issue isn't the lack of planning, but the area doesn't develop adequately despite the multisector projects announced. The general esogenous crisis factors are an important part of the problem but often the announcement of new investments isn't followed by their prompt realization in a vicious circle that has proved very difficult to understand or interrupt.