



Se nel 1950 solo il 50,5 per cento della popolazione europea risiedeva in aree urbane, nel 2014 si è raggiunto il 72 per cento e la previsione per il 2030 è del 78 per cento. A livello mondiale, nel 2030 la popolazione delle aree urbane dovrebbe raddoppiare rispetto al 1950, dal 29 per cento al 59,9 per cento, fino ad arrivare all'80 per cento nel 2050. La crescita demografica nelle città pone già ora la politica locale, regionale, ma anche nazionale e sovranazionale, di fronte a nuove responsabilità per poter soddisfare le esigenze economiche, sociali e culturali derivanti dal fenomeno. Nel luglio del 2014, la Commissione europea ha avviato una consultazione pubblica sulla necessità di un'Agenda urbana comunitaria, sui suoi obiettivi e le sue possibili modalità di funzionamento. L'Agenda urbana UE dovrebbe aiutare le città a mettere in atto le direttive europee e a spingere l'Unione verso il raggiungimento dei suoi obiettivi politici. La Commissione ha proposto che l'Agenda si concentri su alcuni settori prioritari — città intelligenti, verdi e inclusive — garantisca l'effettivo utilizzo di strumenti normativi, rafforzi il coordinamento delle politiche dell'Unione che interessano le città e migliori la comprensione, l'analisi comparativa e il monitoraggio delle stesse.

Contributi di Sante Foresta, Giuseppe Idà, Domenico Marino, Ornella Martinello, Francesca Moraci, Domenico Passarelli, Mariangela Preta, Dalila Ribaudo, Filippo Romeo, Pietro Stilo, Franca Tancredi.

Sante Foresta, architetto e dottore di ricerca in Pianificazione territoriale, ha conseguito il Master of Science in Economic Policy & Planning presso la Northeastern University di Boston. Dal 2001 è ricercatore di Urbanistica presso l'Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria, dove insegna Programmazione e pianificazione dello spazio europeo. Ha pubblicato quattro monografie e curato il volume *Territori per lo sviluppo* (Aracne, 2018).

In copertina

Ulivo secolare nell'area archeologica di Medma, fotografia di Sante Foresta, 2017.

20,00 euro

ISBN 978-88-255-1952-5



9 788825 519525

La città porto tra Medma e Metauros
a cura di S. Foresta

ARACNE



LA CITTÀ PORTO TRA MEDMA E METAUROS

L'AGENDA URBANA
DI GIOIA TAURO, ROSARNO, SAN FERDINANDO
a cura di
Sante Foresta



PROGRAMMAZIONE
E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

I

Direttori

Sante FORESTA

Università degli Studi "Mediterranea" di Reggio Calabria

Domenico MARINO

Università degli Studi "Mediterranea" di Reggio Calabria

Comitato scientifico

Jaime GIL ALUJA

Universitat de Barcelona

Jaime GIL LAFUENTE

Universitat de Barcelona

Marco MARCATILI

Nomisma – Società di Studi Economici, Bologna

Domenico Enrico MASSIMO

Università degli Studi "Mediterranea" di Reggio Calabria

Francesca MORACI

Università degli Studi "Mediterranea" di Reggio Calabria

Renato QUAGLIA

Fondazione FOQUS, Napoli

Raffaele TRAPASSO

OECD – Centre for Entrepreneurship, SMEs, Cities and Regions, Parigi

PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE TERRITORIALE



La collana è dedicata alle tematiche inerenti l'economia dello sviluppo e delle risorse culturali, territoriali e ambientali, con particolare riferimento a piani, programmi e progetti per l'implementazione di politiche e processi di sviluppo e di programmazione e pianificazione del territorio. Ospita i contributi degli studiosi che si occupano di governo del territorio e di politiche di sviluppo in grado di generare significative ricadute a livello di area vasta e si presenta con un forte carattere di multidisciplinarietà, coniugando le differenti competenze proprie del campo economico-statistico e aziendale con quelle della pianificazione territoriale, urbanistica e ambientale e della valorizzazione del patrimonio storico-culturale e paesaggistico. I temi della programmazione e della pianificazione saranno sviluppati coerentemente con il quadro di riferimento comunitario dei Fondi Strutturali Comunitari e dei loro effetti e impatti territoriali. Nella collana saranno presenti contributi specialistici in materia di: economia dello sviluppo; economia del territorio, dell'ambiente e dei beni e delle attività culturali; pianificazione territoriale, urbanistica e ambientale; urbanistica; politica economica regionale; programmazione economica e territoriale; metodi di valutazione e metodi quantitativi; politiche di sviluppo e politiche regionali e territoriali.

Vai al contenuto multimediale



Il logo della collana “Programmazione e Pianificazione Territoriale” è di Roberta Aiello, architetto pianificatore territoriale.

La città porto tra Medma e Metauros

L'Agenda urbana di Gioia Tauro, Rosarno, San Ferdinando

a cura di
Sante Foresta

Saggio introduttivo di
Francesca Moraci

Nota introduttiva di
Mariangela Preta

Presentazioni istituzionali di
Giuseppe Idà, Franca Tancredi

Saggi tematici di
Domenico Passarelli, Domenico Marino,
Pietro Stilo, Filippo Romeo,
Dalila Ribaudò, Ornella Martinello



I Referenti dell'Agenda urbana della città porto

Comune di Gioia Tauro (Capofila):

Dr.ssa Franca Tancredi — Commissione Straordinaria

Dr. Vito Turco — Commissione Straordinaria

Dr. Berardino Nuovo — Commissione Straordinaria

Arch. Francesco Mangione

Ing. Antonella Sette

Ing. Lorenzo Surace

Comune di Rosarno:

Avv. Giuseppe Idà — sindaco

Arch. Salvatore Amato

Arch. Domenica Corigliano

Arch. Giovanni Mastruzzo

Geom. Rosario Laurito

Comune di San Ferdinando:

Dr. Andrea Tripodi — sindaco

Ing. Ferdinando Laruffa

Geom. Vincenzo De Masi



Regione Calabria



Comune di
Gioia Tauro



Comune di
Rosarno



Comune di
San Ferdinando

POR CALABRIA FESR–FSE 2014–2020

AGENDA URBANA

LA CITTÀ PORTO DI GIOIA TAURO, ROSARNO, SAN FERDINANDO:

VERSO UN'AGENDA PER LA QUALITÀ E LA RIGENERAZIONE URBANA E TERRITORIALE



Convenzione Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria:

«Azioni di Sistema per la verifica della fattibilità tecnico–economica e progettuale–gestionale degli atti amministrativi inerenti la programmazione territoriale e la pianificazione urbanistica a sostegno delle politiche nei Settori dell'Area Tecnica: Lavori Pubblici, Urbanistica, Edilizia, Ambiente».

Delibera Consiglio di Dipartimento PAU dell'1 febbraio 2017.
Delibera del Senato Accademico del 30 marzo 2017.
Delibera del Consiglio di Amministrazione del 4 aprile 2017.
Delibera Giunta Comunale città di Rosarno n. 47 dell'8 marzo 2018.
Responsabili scientifici: Domenico Passarelli e Sante Foresta.



Accordo Quadro di Collaborazione
tra il Comune di Gioia Tauro e il Dipartimento Patrimonio, Architettura, Urbanistica
dell'Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria per attività di consulenza
tecnica avente per oggetto «Agenda urbana 2014–2020. Strategia Urbana di Sviluppo So-
stenibile della città porto».

Deliberazione della Commissione Straordinaria n. 67 del 19 aprile 2018.
Delibera Consiglio di Dipartimento PAU del 9 maggio 2018.
Responsabili scientifici: Domenico Passarelli e Sante Foresta.



L'area portuale di Gioia Tauro (<http://www.portodigioiatauro.it/>).



Aracne editrice

www.aracneeditrice.it
info@aracneeditrice.it

Copyright © MMXIX
Giacchino Onorati editore S.r.l. — unipersonale

www.giacchinoonoratieditore.it
info@giacchinoonoratieditore.it

via Vittorio Veneto, 20
00020 Canterano (RM)
(06) 45551463

ISBN 978-88-255-1952-5

*I diritti di traduzione, di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento anche parziale,
con qualsiasi mezzo, sono riservati per tutti i Paesi.*

*Non sono assolutamente consentite le fotocopie
senza il permesso scritto dell'Editore.*

I edizione: giugno 2019

Indice

- 11 Storia e archeologia tra il Mesima e il Petrace
Mariangela Preta

Parte I

La città porto nel contesto delle politiche urbane e territoriali

- 17 Riferimenti comunitari e iter tecnico–amministrativo dell’Agenda urbana
Sante Foresta
- 25 Agenda urbana. Una sfida per il futuro della città porto
Giuseppe Idà
- 29 Agenda urbana: voltare pagina... Nuove politiche urbane e territoriali per la città porto
Franca Tancredi
- 35 Le ragioni della città, le ragioni dei porti. Da Agenda urbana alle strategie interconnesse. Il futuro del porto di Gioia Tauro e del Sistema Urbano città porto
Francesca Moraci
- 53 Verso l’Agenda urbana della città porto di Gioia Tauro. Un approccio metodologico integrato e sostenibile
Domenico Passarelli
- 63 Le Zone Economiche Speciali. Una valida necessità. Storia ed evoluzione di uno strumento sempre più diffuso ed importante. Uno studio comparato
Domenico Marino, Pietro Stilo

- 75 ZES: un volano per porre Gioia Tauro al centro dei nuovi equilibri geopolitici
Filippo Romeo
- 87 La Shannon Free Zone irlandese
Dalila Ribaudò
- 97 Strategie per la crescita. Le Zone Economiche Speciali nell'esperienza cinese
Ornella Martinello

Parte II

L'Agenda urbana per la città porto di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando

- 105 Premessa
Sante Foresta
- 113 Sintesi del contesto urbano. Problematiche e fabbisogni
Sante Foresta
- 145 Descrizione degli obiettivi di cambiamento
Sante Foresta
- 185 Descrizione delle Azioni attivate
Sante Foresta
- 213 Piano finanziario per azione e territorio
Sante Foresta
- 217 Descrizione delle modalità di attuazione delle Azioni individuate
Sante Foresta
- 227 *Bibliografia*
- 237 *Autori*

Le ragioni della città, le ragioni dei porti

Da Agenda urbana alle strategie interconnesse. Il futuro del porto di Gioia Tauro e del sistema urbano città porto

FRANCESCA MORACI*

Il volume affronta il complesso percorso della costruzione di Agenda urbana nell'ambito del progetto di ricerca POR CALABRIA FESR-FSE 2014-2020 *Agenda urbana – La città porto di Gioia Tauro, Rosarno, San Ferdinando: verso un'Agenda per la qualità e la rigenerazione urbana e territoriale, sviluppato con una convezione con l'Università di Reggio Calabria, dipartimento PAU e un Accordo Quadro con i Comuni interessati*¹.

* Professore ordinario di Urbanistica presso l'Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria.

1. «L'Agenda urbana nazionale è un documento che individua i temi fondamentali di sviluppo nel quale vengono individuate le priorità a sostegno delle città che riguardano in particolare la povertà, la segregazione spaziale e sociale, il cambiamento demografico e l'utilizzo delle energie rinnovabili. La Commissione Europea invita ciascun paese membro a dotarsi di una "ambiziosa Agenda urbana" che vede le città direttamente coinvolte nelle strategie di sviluppo. Il documento che istituisce l'Agenda urbana dell'Unione Europea, sono individuati i temi fondamentali di sviluppo in una tempistica di azione a fine 2017. La principale motivazione sottesa all'attivazione di un'iniziativa di respiro nazionale dedicata alle aree metropolitane, risiede nella possibilità di affrontare congiuntamente e in modo coordinato alcune delle sfide territoriali che interessano tali contesti territoriali. Il PON Metro si focalizza esclusivamente sui primi due driver previsti per l'Agenda urbana nazionale per i fondi comunitari 2014-2020, non intervenendo quindi nei campi di azione dell'OT3 "Competitività delle imprese", dell'OT5 "Clima e rischi ambientali" e dell'OT6 "Tutela dell'ambiente", che saranno oggetto dell'Agenda urbana dei Programmi Operativi Regionali. Secondo l'impostazione condivisa con le Regioni, il Programma nazionale non concorre direttamente alla realizzazione di grandi progetti infrastrutturali o di mera riqualificazione urbana. Sono anche esclusi dagli obiettivi del PON interventi attinenti all'estensione della banda ultra-larga e delle smartgrid, che troveranno nei Programmi regionali o in altre iniziative nazionali la loro possibile fonte di programmazione e copertura finanziaria. I risultati attesi previsti discendono dall'Obiettivo Tematico 2 "Agenda digitale", dall'Obiettivo Tematico 4 "Transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio in tutti i settori" e dell'Obiettivo Tematico 9 "Inclusione sociale", attraverso l'applicazione di un paradigma Smart City che disegna e modernizza i servizi urbani per i residenti e gli utilizzatori delle città. L'applicazione di soluzioni "intelligenti" costituisce, infatti, un ambito unificante delle questioni che le diverse città si trovano ad affrontare e, insieme, caratterizzante la responsabilità primaria di governo urbano. Inoltre, ferma restando l'esigenza di focalizzazione comune, il Programma intende dare un

Agenda urbana si inquadra nella politica per la città come sfida che lancia l'Europa nella politica di coesione 2014–2020. La centralità della dimensione urbana è infatti testimoniata dal 5% delle risorse del FESR destinate alle aree urbane con azioni Integrate per lo Sviluppo Urbano Sostenibile e dalle connessioni con i temi della programmazione infrastrutturale. In particolare sono tre le grandi sfide interconnesse che occuperanno il futuro delle nostre riflessioni territoriali operative:

- la sfida delle città e dei territori;
- la sfida delle reti;
- la sfida dei porti nel mercato globale e euromediterraneo.

Pertanto, se Agenda urbana opera in rafforzamento alla città metropolitana, nel nostro caso della città metropolitana di Reggio Calabria, rispondendo prima di tutto all'indirizzo di coesione interna alla città, il complesso sistema da mettere a punto partendo dai temi fondamentali alla base dello sviluppo socio-territoriale delle aree urbane oggetto del nostro studio, il porto, assume una rilevanza strategica nel progetto di territorio. Nel documento sono individuate le priorità a sostegno delle città di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando, attraverso un quadro articolato di azioni che, partendo dalla povertà, segregazione spaziale e sociale, cambiamento demografico e l'utilizzo delle energie rinnovabili, rispondono in modo articolato attraverso gli argomenti trattati da parte degli autori, con un quadro analitico e progettuale, che individua interventi puntuali finanziabili in una nuova logica strategica territoriale più complessa e transcalare.

Emerge infatti, nella sintesi critica che ricolloca da parte mia il lavoro in orizzonti più ampi e interconnessi, un campo di innovazione operativa frutto della sperimentazione di un processo di integrazione tra le politiche UE² e la

segnale di attenzione speciale alla questione della coesione interna delle città, favorendo interventi nella manutenzione dell'infrastruttura sociale di base soprattutto laddove vi siano forti concentrazioni di discriminazione e bisogni sociali, promuovendo quindi la Social Innovation per l'inclusione sociale per i segmenti di popolazione più fragile e per le aree e quartieri disagiati».

2. Sono 12 i temi dell'Agenda urbana dell'UE: 1) inclusione dei migranti e dei rifugiati; 2) qualità dell'aria; 3) povertà urbana; 4) housing; 5) economia circolare; 6) adattamento ai cambiamenti climatici; 7) transizione energetica; 8) mobilità urbana; 9) transizione digitale; 10) acquisti pubblici; 11) lavori e competenza nell'economia locale; 12) uso sostenibile del terreno e soluzioni eco-based. Il Programma Operativo Nazionale dedicato alle "città metropolitane" risponde a molteplici esigenze e a sollecitazioni dei percorsi di policy europea e nazionale tra cui: la centralità delle città nell'agenda europea di sviluppo sostenibile e coesione sociale, sostenuta dal Parlamento europeo,

loro articolazione e spazializzazione in un contesto locale, quello calabrese del porto di Gioia Tauro, tenendo sempre distinte, sebbene integrabili, le “ragioni” di “elementi” diversi tra loro che però convivono e, se ben organizzate, producono sviluppo territoriale.

Al contempo in modo indiretto il documento pone interrogativi e riflessioni sullo stato delle pianificazioni (urbana, territoriale, portuale, strategica-metropolitana), che mostrano un divario tra l’enunciato e la loro effettiva operatività in Calabria come spesso in altre parti del Paese.

Questi “elementi” oggetto del nostro interesse e sui quali mi soffermerò oltre i temi affrontati nello studio, sono infatti compresi nei termini: *strategia, sviluppo, città, porto, infrastrutture, territorio* e nella dimensione tecnico-giuridica dei loro poteri conformativi di pianificazione, di regole, di coerenza, di visione locale e al contempo euromediterranea, di ammagliamento del territorio retroportuale urbanizzato e non, definiti dal ruolo che il porto di Gioia Tauro, il più grande porto Transshipment, riveste nel Mediterraneo, in Europa e nel Paese e il suo rapporto fuori scala con un contesto urbano di piccole dimensioni, diffuso tra più Comuni, poco infrastrutturato retroportualmente, proprio per la natura di esclusivo trasbordo del porto stesso, con grandi potenzialità se apribile in termini di gateway col territorio, la logistica, i flussi via terra.

Una nuova visione che la nuova Autorità di sistema portuale di Gioia Tauro dovrà affrontare, anche in attuazione dell’istituzione delle Zone Economiche Speciali — ZES — e delle Area della Logistica Integrata.

Questo doppio passo di riflessioni e di visione integrata, nasce dal duplice ruolo che l’Europa affida alle città e ai porti, più in generale alle infrastrutture sia nelle “ragioni” dei porti che nelle “ragioni” delle città. Esse non sempre e necessariamente sono in sintonia, a causa di regole di appartenenza a due settori diversi, esigenze e Autorità decisionali autonome, ma spesso in convivenza strategica obbligata, allorché i grandi porti del nostro Paese sono parte della città storica attorno ai quali si è sviluppata la stessa città. Parliamo di porti come Genova, Trieste, Taranto, Napoli, Palermo e altri — che hanno organizzato le attività portuali sia compatibilmente con la città, che in ambito esterno e consono allo sviluppo delle attività stesse e della logistica e delle loro

dal Comitato delle Regioni e dalla Commissione Europea; la concentrazione nelle grandi aree urbane di questioni urgenti di sviluppo e coesione; il disegno di riforma costituzionale e amministrativa per l’istituzione delle città metropolitane che assegna un ruolo sempre più importante ai sindaci dei grandi Comuni; l’esigenza di rafforzare il ruolo delle istituzioni di governo urbano come soggetti chiave delle strategie di investimento e del dialogo inter istituzionale.

connessioni con la rete ferroviaria e/o stradale di ultimo miglio. Condizione indispensabile per i grandi porti così come per le città metropolitane.

Infatti un altro valore aggiunto è dato dai porti (core) e le città (metropolitane) che si trovano all'interno dello spazio europeo connessi da un sistema (rete) di flussi su assi privilegiati — chiamati *corridoi* — assumeranno dei ruoli speciali perché i corridoi o reti TEN-T sono luoghi di innovazione — erogano servizi complessi —, e comprendono flussi immateriali. Sono infatti anche corridoi di energia, digitali, di informazioni, e le città porto collegate ai corridoi assumono ruoli “speciali”. Altra condizione di sviluppo sono le soluzioni di AI — Intelligenza Artificiale — che permettono di monitorare i flussi e intervenire nella viabilità per ottimizzare i servizi al cittadino. Le tecnologie ridisegnano il perimetro della città. Un territorio digitalizzato è considerato un prerequisito della città del futuro. Una dotazione delle città metropolitane imprescindibile. La geo informazione costituisce una infrastruttura di base sulle quale costruire nuovi servizi. La Smart City è una piattaforma IoT e 5 G ed è al centro della Data Economy. Pensiamo al Borgo 4.0 avviato in Campania, oppure alle smart hub negli aeroporti, stazioni, porti.

Ma questa nuova dimensione di città-territorio senza confini amministrativi deve dialogare con la pubblica amministrazione locale, con una sinergia con i privati per creare quel nuovo rapporto tra la Creatività e la Tecnologia. Ciò sarà indispensabile per aumentare la prestazione dei servizi in termini di welfare urbano³, ridurre il deficit e il gap strutturale e contribuire alla crescita delle aziende. L'inefficienza della p.a. è stimata circa 30 miliardi l'anno (circa due punti di PIL) e in particolar modo incide dal 2% al 4% sul fatturato proprio la burocrazia⁴! ma la cosa più preoccupante è il rapporto inversamente proporzionale con la dimensione aziendale. Queste considerazioni devono fare riflettere il nostro Sud, la Calabria, la città metropolitana di Reggio Calabria e la città — porto della piana.

Nel nostro caso il canone è inverso e non solo perché dobbiamo ancora costruire le connessioni materiali e immateriali della città, ma proprio per la genesi e una assenza di regia e strategia ormai storicizzata.

Il porto di Gioia Tauro nasce dopo l'insediamento urbano. In una piana omonima con uno specchio di manovra e un pescaggio da grandi navi e un retroporto affidato ad un'area di sviluppo industriale che non risponde nei termini dovuti, ancorché l'attività del porto resta quella di trasbordo e non di

3. Si tratta di una evoluzione a quanto individuato nel volume F. MORACI, *Welfare e Governance Urbana — nuovi indirizzi per il soddisfacimento della domanda di servizi*, Officina ed. 2003.

4. Si veda #WeChange-Yes [AI] Can — *Smart city, trasporti e ricerca*, in Data Manage settembre/2018.

apertura verso il territorio e i corridoi ferroviari da cui resta scollegato in termini merci. Soltanto da poco e con l'entrata nel Protocollo ALI — Area per la Logistica Integrata (PON reti) — si è avviato un tavolo tecnico con il compito di guardare all'efficienza e all'intermodalità gomma–nave–ferro⁵; alla costruzione di una strategia condivisa di sviluppo delle aree della logistica, che non può prescindere dal ruolo fondamentale di connessione a porti e interporti svolto anche dalla modalità stradale e non solo ferroviaria.

Tutto ciò infatti a fronte di una perdita nel 2016 di 13 miliardi di euro per l'inefficienza del sistema logistico nazionale e la motivazione all'impulso dato dalle aree per la logistica integrata: uno strumento finalizzato per migliorare gli investimenti destinati ai porti e alla logistica del Sud dalla programmazione europea (PON Reti e infrastrutture). Queste aree, note con l'acronimo ALI, devono comprendere i porti commerciali, aree logistiche di riferimento e/o interporti e connessioni stradali e ferroviarie alla rete nazionale. È evidente la sinergia con le ZES per rilanciare i porti meridionali in termini di attrattività e competitività.

Nonostante questi nuovi strumenti in avvio, la città non sembra aver beneficiato fino ad oggi della presenza di questo gigante e oggi con la scommessa della città metropolitana da una parte e della dimensione strategica della grande Autorità di sistema dall'altra potrebbe esserci uno scatto positivo in risposta ad un territorio complessivamente ancora troppo debole, sebbene ricco di potenzialità e risorse.

La logica del sistema porto/rete/territorio in termini competitivi dovrebbe integrare non solo — come nel nostro caso Agenda urbana — ma anche il quadro generale del piano strategico nazionale dei porti e della logistica con il decreto Sud/ZES, e dare forma alle riforme che riguardano la redazione dei piani portuali, coordinarsi con la pianificazione urbanistica troppo lenta e pertanto inadeguata a rispondere per tempo alle esigenze del territorio; investire in innovazione a supporto dei servizi e delle aziende. Non di poca rilevanza, nel sistema Sud, anche il piano industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato che oggi include anche Anas.

La grande Autorità di sistema — Mar Tirreno Meridionale Jonio e dello Stretto — porti di Gioia Tauro, Crotone, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Messina, Milazzo, Tremestieri, Vibo Valentia e Reggio Calabria — non decolla per opposizione della Regione Siciliana che vuole scor-

5. Nel caso di Gioia Tauro l'intervento UC 152 — A2 / SS 682 DIR Raccordo SA–RC / Gioia Tauro, da parte di Anas.

porati i porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, rivendicando un gettito IVA che pone Milazzo come quarto porto nel paese e una autonomia di gestione in particolare dello Stretto (gestione sicurezza, passeggeri e merci pericolose). In tal senso pare orientarsi il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Sembra evidente che questo strabismo da correggere, in Italia, non solo a Gioia Tauro, abbia creato due filiere di pianificazione: quella urbanistica — territoriale e quella di settore più specifica dei porti, entrambe in coerenza con gli highlights delle policies e gli indirizzi di programmazione e di finanziamento. Entrambe con procedure complesse, con tempi lunghissimi, con regie separate.

Questa visione, che si esplicita anche attraverso la legislazione urbanistica regionale, e la pianificazione portuale erroneamente assimilata a quella urbanistica, si incardina a sua volta in un'altra condizione doppia: quella strategica europea e nazionale dei porti Core — come appunto Gioia Tauro — porti appartenenti alla rete Ten-T europea che possono intervenire e partecipare alla formazione del Piano di Corridoio⁶, oltre ad essere i primi destinatari della visione del piano strategico nazionale della portualità e della logistica (2015)⁷ e del documento Connettere l'Italia del MIT. In ultimo, ulteriori condizioni di pianificazione si esplicitano anche con la riforma di settore attraverso il Correttivo al d.l. 216/2016 (Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le autorità portuali). Infatti il d.l. citato introduce una dimensione strategica assente nella l. 84/94, che regola la pianificazione dei porti e che oggi trasforma il piano regolatore portuale da programma di opere a una pluralità di funzioni legate anche alle attività produttive e alla città e il territorio.

Questo ragionamento tiene aperte parallelamente anche due filiere operative di intervento che richiamano le criticità del sistema portuale nazionale a fronte del PSNPL anche nel divario Nord-Sud, la nuova Governance (modifica della l. 84/94 e d.l. 169/2016), le linee guida per la redazione dei piani regolatori di sistema portuale e, infine, il d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 che incide sulle opere. Tutto dovrebbe essere sintesi:

Tra il porto e i grandi flussi commerciali globali, il porto e il territorio, il porto e la città, non solo in termini di relazioni e infrastrutture e di spazio di uso comune,

6. Regolamento UE 1312/2013, possono intervenire come portatori di interesse nel *Corridor Forum* e partecipare alla formazione del *Corridor Plan*.

7. F. MORACI *et. al.*, componente del Comitato di 15 Esperti preposto all'elaborazione del *Piano strategico nazionale della portualità e della logistica*, (2015). *Piano strategico nazionale della portualità e della logistica*, vol. unico — MIT.

ma anche in termini di tempo e capacità di intercettare i cambiamenti del mercato, delle indicazioni europee che derivano dall'approccio integrato della fascia costiera, dalle possibilità che il porto oltre alla propria vita indipendente, possa anche giocare un ruolo di start up nei processi di riqualificazione urbana della città, nella produzione di energia, nella risposta green.⁸

1. La strategia di Agenda urbana della città porto di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando

Definite le condizioni generali e quelle di contesto e i principali nodi da sciogliere, come operare col supporto di Agenda urbana?

Come abbiamo visto l'Unione Europea affida alle città il ruolo di sfida come chiave di risoluzione della qualità della vita poiché vi risiede il 70% della popolazione e lì si collocano i nuovi players economici, poli di aggregazione di persone, lavoro, attività, ricerca, educazione, investimenti, innovazione e imprenditorialità, nel nostro caso è lo stesso Quadro Territoriale Regionale a Valenza Paesaggistica che affida al porto di Gioia Tauro e al suo hinterland il ruolo di città porto nell'ambito della città metropolitana di Reggio Calabria. Ovviamente tale visione nella dimensione regionale è corroborata da azioni specifiche per la ZES della Calabria: azioni del piano regionale dei trasporti (PRT); azioni del DEFR 2018–2020; azioni individuate della Legge urbanistica; azioni sulle attività del SUAP. Infine un aspetto importante sarà assunto dal piano strategico della città metropolitana di Reggio Calabria ancora in fase di studio⁹ e la messa a sistema di interventi quali: Patto per il Sud della città

8. Si veda F. MORACI, *Ri-pianificare i porti. Riforme in corso e prove di pianificazione*, in «Urbanistica Informazioni».

9. «Definire una visione significa, infatti, scegliere quale sia il “nucleo trainante” del territorio. In sintesi, la Visione strategica per la città metropolitana di Reggio Calabria dovrà essere: a) specifica del territorio e del momento storico attuale, ovvero non generica ed in grado di apportare un contributo distintivo al processo di sviluppo; b) inclusiva (e non esclusiva), in grado di connettere tutte le scelte strategiche e gli interessi di tutti gli attori territoriali, rifuggendo dal rischio di divenire un contesto progettuale “per pochi stakeholder detentori di potere”; c) orientante, in quanto deve fornire un indirizzo economico-operativo della direzione in cui deve andare il territorio; d) incolante per le linee d'azione nel medio-lungo periodo, indipendentemente dalle alternanze amministrative, pur conservando elementi di flessibilità e adattabilità in base alle esigenze e ai mutamenti del contesto; e) Mirata alle competenze territoriali in cui intende eccellere — e sulle quali intende fare leva — e alla direzione a cui tutte le componenti del territorio possono contribuire; f) ecosistemica, in quanto capace di contenere in sé la complessità del territorio e le interrelazioni fra i diversi sistemi. Ambiziosa,

metropolitana di Reggio Calabria; “decreto Reggio”; PON Metro Reggio Calabria 2014–2020; POR Calabria FESR 2007–2013; POR Calabria FESR/FSE 2014–2020; PSR Calabria 2014/2020. A fronte di tutto ciò, la pianificazione urbanistica a seguito della LUR 19/2002 e delle molteplici ss.mm.ii., offre un quadro in cui soltanto Gioia Tauro è provvista di un piano strutturale, mentre Rosarno e San Ferdinando hanno strumenti urbanistici ancora in itinere e affondano le radici in previsioni urbanistiche del secolo scorso.

In tale realtà, il porto gioca un ruolo importante e strategico anche dal punto di vista della pianificazione. L’Authority può infatti avviare la strategia usufruendo di alcune azioni messe in cantiere da Agenda urbana e scavalcare una certa inezia in materia urbanistica degli enti locali.

Ovviamente non tutti i porti hanno un ruolo chiave come Gioia Tauro, ma il loro sistema di appartenenza trascende da interessi esclusivamente locali per entrare in una rete globale dei traffici.

L’interesse formale del territorio scaturisce per la parte di contatto tra questi due mondi. Il fronte mare, che è dettato da logiche commerciali globali, e quello terra, interagiscono e si misurano attraverso la “capacità dei territori” letta rispetto all’eccentricità degli strumenti amministrativi e competenze regionali e alla qualità degli investimenti. Oltre che, ovviamente, attraverso i cluster portuali.

Su entrambe le responsabilità grava quel quadro dinamico citato, non a regime, delle riforme, della programmazione e degli indirizzi in atto che producono effetti territoriali in termini di pianificazione, governance e procedure amministrative.

Grava anche la storica lentezza delle pianificazioni sia urbanistica che portuale che in Calabria assume connotati più zavorranti. La dilatazione temporale e l’assenza di una tradizione attiva di pianificazione, desta qualche preoccupazione tra gli addetti ai lavori in questa fase di opportunità in campo.

Me è proprio nelle more di un ulteriore sintesi di pianificazione e di slancio a recepire che collochiamo la strategia di Agenda urbana come una occasione di dialogo attivo e operativo: un porto importante con una dimensione da strutturare in prospettiva che poco dialoga con il territorio. Un territorio fragile e economicamente poco appetibile, sebbene con risorse significative ed un

per far fare quel salto in avanti attraverso la consapevolezza della propria unicità; g) interconnessa, in quanto capace di permanere in un sistema di relazioni reciproche che favoriscano la costruzione e il mantenimento di un preciso e riconoscibile ruolo della città metropolitana di Reggio Calabria nel contesto internazionale». Come definita dagli stessi autori del presente volume.

sistema urbano che necessita di pianificazione e operatività, riqualificazione, rigenerazione e di dotazione di servizi materiali e immateriali che colmino il divario ormai storicizzato per affrontare il target 2030/50 con misure strutturali di sviluppo sia per le città che per i porti. Un grande contenitore o meglio piattaforma infine, quello della città metropolitana — da organizzare in tema di relazioni infrastrutturali, dotazioni territoriali e sistema urbano.

Agenda urbana infatti, esplicita indirizzi e attività. Anche l'Organizzazione delle Nazioni Unite, nella definizione degli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030, ha considerato cruciali la creazione di città sostenibili e il ruolo propulsivo dell'innovazione e delle infrastrutture¹⁰. Le infrastrutture giocano un ruolo di investimento intergenerazionale, integrano il territorio, rispondono alle esigenze di mobilità in termini europei e compongono nuove geografie e sistemi locali del lavoro.

In sostanza attraverso la costruzione dell'Agenda, si è operata, per la prima volta, una riflessione integrata per garantire un metodo di lavoro condiviso a livello locale che riguarda la coerenza delle politiche e dei programmi UE, attraverso misure volte a affrontare le sfide sociali e il valore aggiunto per le città, la visione e la messa in cantiere di una strategia di lungo periodo (quadro d'azione e priorità).

L'uso infatti dei Laboratori urbani che saranno attivati, ha il compito di avvicinare e coinvolgere i cittadini, al contempo comunicare e informare. Infine, integrare la società locale con una vasta presenza di immigrati e fasce sociali deboli. Mettere in campo tutte le azioni di inclusione sociale possibili ed il collegamento tra FESR/FSE. Ciò è stato proposto partendo dalle difficili condizioni abitative e quartieri ghetto, pensando al miglioramento della qualità urbana in genere, l'accesso alle cure sanitarie e la situazione lavorativa. Sono stati pensati interventi di riqualificazione urbana e rigenerazione sociale nella strategia di ricucitura tra porto e le città di Gioia Tauro, Rosarno, San Ferdinando.

Come si legge nel documento «l'idea forza dell'Agenda urbana risiede nel rafforzamento dell'identità delle aree urbane in grado di innescare processi di partecipazione di cittadini ed imprese alle scelte strategiche della città porto e la creazione di nuove opportunità di occupazione e di inclusione qualificando il tessuto produttivo esistente».

Ma è dal porto che a mio avviso deve partire una strategia forte.

10. Fonte: Onu, World Cities Vision 2030–2050, ANCE Roma ACER e Cresme.

La dimensione urbana nella quale operiamo risente di un policentrismo non ammagliato dei tre centri in cui le periferie, spesso degradate, si configurano come le aree più deboli. Il porto, la vasta area industriale¹¹ adiacente e la piana con il fiume Mesima con la sua qualificata produzione di ulivi e agrumi, nonostante la collocazione geografica e funzionale strategica, non hanno costituito quell'input, spesso invocato e predicato, per un miglioramento economico del territorio.

Assenti le relazioni sociali basate sull'erogazione di servizi e la loro fruizione, la mobilità di area vasta e la qualità della vita urbana e rurale. Pertanto, anche l'integrazione degli abitanti a cui si sono aggiunti i vistosi fenomeni di immigrazione rifugiati nella comunità di accoglienza, proprio a causa del porto, ha mandato in tilt alcuni "equilibri" raggiunti, senza organizzarne dei nuovi.

La dimensione economica dell'area è infatti in prevalenza dedita alla coltivazione di ulivi e agrumi. Si struttura anche in attività terziaria e primaria, con una significativa presenza di manodopera immigrata spesso stagionale. Le aziende sono principalmente di trasformazione di prodotti agricoli.

In tale quadro la regia regionale, sviluppata con il POR, può essere — come abbiamo più volte ribadito — il giusto supporto per una riqualificazione urbana e sociale basata su alcuni asset che riorganizzando il sistema relazionale e dei servizi, riqualificando le aree periferiche degradate e ricucendo le relazioni con il porto, non soltanto in termini di fruizione paesaggistica ma anche in termini imprenditoriali. La ricollocazione nell'agglomerato industriale di aziende alla luce delle condizioni agevolate previste¹², può dare un impulso a nuovi cluster economici e sociali da integrare con la nuova imprenditoria e la logistica della catena mare-porto-territorio. Gli interventi dovranno garantire un equilibrio tra assetti propriamente urbanistici e assetti infrastrutturali portuali.

Con Agenda si è pensato a azioni quali il rafforzamento dei servizi pubblici attraverso il risparmio energetico e rinnovabili; contrastare disagio e povertà; potenziare filiere produttive e nuove imprese; qualificare gli spazi liberi di inter-

11. L'area industriale, di proprietà del Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria, è localizzata nel territorio dei Comuni di Gioia Tauro, Rosarno e San Ferdinando. L'agglomerato ha una estensione complessiva di 1.483 Ha., di cui 498 destinati alle aree produttive; la superficie disponibile per nuovi insediamenti è pari a 2.280.000 mq. (228 Ha.). L'area industriale è molto ben accessibile: è infatti adiacente alla SS18 Napoli-Reggio Calabria e a breve distanza dall'Autostrada A2, detta anche Autostrada del Mediterraneo (lo svincolo di Rosarno è 3 km a nord, quello di Gioia Tauro 6 km a sud). La più vicina ferrovia è a 4 km (stazione di Rosarno), mentre dista 6 km la stazione di Gioia Tauro. È stato realizzato un raccordo ferro-viario tra la stazione di Rosarno, l'interporto, il Terminal e le aree industriali.

12. ZES, ALI. Si rimanda al futuro piano strategico delle ZES.

faccia terra–mare destinandoli ad uso pubblico per le attività di relazione, garantendone l’accessibilità; progettare attrezzature in relazione visiva col mare; assicurare le diverse modalità di accesso al porto individuando i necessari nodi di interscambio per una migliore razionalizzazione dei diversi flussi di traffico: da e per il porto; armonizzare e raccordare la viabilità, favorire la presenza di un mix equilibrato di funzioni all’interno ed all’esterno dell’area portuale al fine di garantire il soddisfacimento di una pluralità di bisogni; recuperare il patrimonio esistente come testimonianza storica. Altre azioni riguardano aspetti amministrativi che superino l’impasse della pianificazione urbanistica e caratterizzino i centri e diventino sedi di istituzioni scientifiche, di formazione e culturali (competence center). Integrazione sociale, formazione, cultura e lavoro sono alla base di questo progetto “creativo”. Il porto, l’area industriale e le ZES hanno un ruolo fondamentale che deve essere letto con gli interventi di margine a l’accessibilità, ma che in parte ne prescinde.

2. Il ruolo del porto nel contesto euromediterraneo e le relazioni col territorio. Il riposizionamento strategico

Se queste considerazioni sono state alla base del documento è anche opportuno considerare il quadro strategico nazionale e euromediterraneo in cui si collocano gli interventi e gli obiettivi locali di sviluppo, la pianificazione portuale e le aree di pianificazione di contaminazione con quella urbanistica. Non solo perché i piani urbanistici comunali sono in stand-by e datati, ma perché bisognerà trovare un accordo con il Piano portuale dell’Autorità di sistema, il Piano ASI e le componenti del QTRP che agiscono sull’Area.

Infatti, i temi generali che caratterizzano il dibattito tecnico scientifico e politico economico, si esplicitano in ulteriori settori di approfondimento ma partono da alcune condizioni condivise e che abbiamo sintetizzato in alcuni highlights alla base anche della nuova policy europea 2020–27.

Essi partono dalla attuale condizione programmatica in cui si colloca il nostro Paese e pertanto con una visione sia “domestica” — legata alla situazione di contesto e tendenziale giocata sulla attuale programmazione, che di spazio europeo e euro mediterraneo — in termini di target 2050, con alcuni esempi strategici su cui il Paese ha puntato (Genova, Trieste, Napoli). È il sistema portuale nazionale che deve competere, non i porti nazionali all’interno del Paese.

La performance dei porti, del Mediterraneo attesta il trend della quota di mercato nella movimentazione dei container dal 33,5% (1994) al 43,8% (2017).

I porti UE nel mediterraneo passano da 6,3 milioni di TEU (1994) a 33,7 (2017) con un incremento del 433% e i porti del northern range passano da 12,6 mil. di TEU (1994) a 43,3 nel 2017¹³. La lettura di questi incrementi dimostra un grande recupero dei porti del Mediterraneo giocato dal ruolo di gateway nei confronti del territorio europeo. Traffici e rotte hanno pertanto un effetto nel trasporto e logistica dei territori che si affacciano sul Mediterraneo fondamentale nella rinnovata esigenza di ripensare a politiche di sviluppo. In tale logica la performance di un porto in termini di movimentazione terra–mare, non è più sufficiente.

Oggi bisogna pensare ad un sistema portuale competitivo che disponga di collegamenti con le aree retro portuali e un hinterland vasto in cui le attività portuali devono essere inserite in catene logistiche e organizzarne l'intermodalità (nodi), creando valore attraverso efficienza, digitalizzazione, controllo, attività doganale, ed essendo competitivi nei tempi di risposta alle attività e funzioni portuali.

Un indice sintetico di riflessioni individua risposte ai temi del riposizionamento strategico nel panorama nazionale euromediterraneo e mondiale (realtà vs condizionamenti ideologici, di assenza di comunicazione e informazione) delle città e delle infrastrutture; al ruolo delle reti materiali e immateriali letto anche attraverso il fattore Tempo (pensiamo alle reti, Ten–T, Ten–G, ruolo strategico dei corridoi vero spazio di innovazione); ai flussi di merci e persone e di informazioni, di mobilità; alla conoscenza e le economie che ne derivano incrociate in termini di impatto alla rivoluzione silente di industria 4.0; al ruolo dei porti e della logistica nella visione domestica ancora non ben strutturata e euro mediterranea. Infine il rapporto tra micro e macro interventi, in termini di opere, esistenti e future, il superamento di colli di bottiglia di rete.

Infine è opportuno capire come investe lo Stato¹⁴ — strumenti, finanzia-

13. Fonte: SRM rapporto annuale aprile 2018.

14. L'Asse Prioritario 2 del Piano Operativo Nazionale Infrastrutture e Reti, relativo al miglioramento della competitività dei sistemi portuali e interportuali, ha una dotazione finanziaria totale pari a circa 684 milioni di euro per le cinque Regioni "obiettivo convergenza". Le proposte di investimento per le Linee di Azione del PON I&R 2014–2020 2.1.1 *Potenziamento delle infrastrutture portuali e interportuali* e 2.1.2 *Potenziamento dei collegamenti multimodali di porti e interporti con la rete globale (ultimo miglio)* dovranno essere contenute e condivise in un «Documento di sviluppo e di proposte dell'Area Logistica Integrata» predisposto dal Tavolo Tecnico dell'Area Logistica istituito in seno all'Accordo ALI. L'Accordo di Partenariato per l'Obiettivo Tematico 7 stabilisce che la programmazione finalizzata al Miglioramento della competitività del sistema portuale e interportuale dovrà avvenire, nelle regioni in ritardo di sviluppo, per «Aree logistiche integrate (ALI)», che dovranno includere un sistema portuale, eventuali retroporti, interporti o piattaforme logistiche correlate a tale sistema e le connessioni rispettive ai corridoi multimodali della rete trans europea

menti e politiche e programmi, azioni di snellimento burocratico, semplificazione, tempi e procedure certe per attrarre investimenti — per attrarre investitori, veicolare una immagine di fiducia e contrattare la visione di sistema paese in ambito internazionale, per non subire le scelte ma esserne partecipe.

Da un punto di vista della città, sebbene ogni città sia diversa e catalogata per rango urbano per via della dimensione demografica, per la dotazione di servizi e per il ruolo nel contesto anche in termini scalari (ad es. la città metropolitana), essa stessa è una “infrastruttura complessa”, luogo di conoscenza e creatività, della sperimentazione di nuove forme di governance e del rapporto territoriale di area vasta, anche nel caso di sistemi urbani diffusi come Gioia Tauro, Rosarno, San Ferdinando. In questi termini gioca il rapporto con la città metropolitana e il sistema infrastrutturale e intermodale di area vasta e verso le direttrici nazionali.

L'altra questione è il ruolo di nodo che la città da una parte, il porto e le infrastrutture dall'altra giocano nella rete territoriale e nell'interfaccia mare, creando una connessione di sistemi materiali e immateriali verso i due bacini delle due reti.

Non a caso il dibattito intorno al rapporto città e infrastrutture, città e reti, introducendo in questa visione tutto il sistema delle reti e quindi dei servizi, ha assunto una dimensione di consapevolezza ampia e articolata. Anche dal punto di vista economico è ampiamente condiviso come le infrastrutture siano una importante leva di PIL e come giochino positivamente nella competitività territoriale e strategie territoriali. La risposta se un sistema infrastrutturale coeso ed efficiente può portare sviluppo è ormai ampiamente “sdoganato” e condiviso¹⁵.

Se il futuro sono le città, la forza dei territori sta proprio nelle reti. A tal proposito bisogna anche ricordare il ruolo che alcune riforme, come la città

di trasporto. Tale documento sarà un ottimo strumento di proposta per assicurare investimenti necessari anche oltre i Piani Operativi.

15. Sugli argomenti trattati in questo saggio da cui molte considerazioni sono tratte, si vedano: F. MORACI (2017), *Territori Competitivi e reti. Il ruolo e le proposte di Anas nelle strategie nazionali e europee*, «Urbanistica dossier», vol. 012; F. MORACI (2016), *Cities and Infrastructure. the Impact of Reforms and of Cohesion Policy on the South. Build Requirements Innovative Action and Building Project Feasibility*, «Procedia: Social & Behavioral Sciences», vol. 223; F. MORACI (2016), *Infrastructures, territories and reforms. Necessary responses and future strategies*, «Techne», vol. 11,; <http://dx.doi.org/10.13128/Techne-18396>; F. MORACI (2016), *Infrastrutture, territori e riforme, risposte necessarie e strategie future*, «Sistemi di logistica», vol. anno X n. 4; F. MORACI (2016), *Infrastrutture, territori, riforme e sfide future*. «Urbanistica Informazioni», vol. 269-70; F. MORACI (2014), *Il Sistema integrato Metropolitano dell'Area dello Stretto laboratorio di politiche urbane, infrastrutturali e di governance innovativa*, «Urbanistica Informazioni», vol. 257.

metropolitana o le misure per il Sud come il Masterplan del Sud¹⁶, oltre le ZES, stanno giocando in questa nuova visione di sistema Paese.

Il Masterplan del Sud ad esempio colloca le infrastrutture al 37% delle richieste di finanziamento.

L'approccio pertanto non sta solo nello sguardo lungo e nell'impatto dell'innovazione come industria 4.0, IoT, nuovi trasporti e il posizionamento di città e infrastrutture puntuali nei corridoi Ten-T, ma anche nella "cura" dell'esistente, nell'efficienza di rete, della programmazione in termini di resilienza urbana, della perequazione infrastrutturale.

Anche la questione meridionale andrebbe riletta con più forza attraverso le infrastrutture e una visione di macro sistema meridionale in termini di coesione territoriale e competizione "esterna" e non domestica.

3. Infrastrutture, intermodalità e integrazione: come investe lo Stato

Nonostante questi ambiti di intervento in cui si cerca di offrire attraverso la programmazione di settore una opportunità di qualità, non emerge ancora una sufficiente visione strategica del Mezzogiorno in termini complessivi di azioni da intraprendere. Una lacuna, quella delle strategie integrate e interconnesse del Sud nel Sistema Paese che va necessariamente implementata e risolta, a partire dalla verifica delle priorità infrastrutturali previste dal Documento di Economia e Finanza e nelle conferme o meno del documento Connettere l'Italia, giocata con la visione territoriale. La sfida potrebbe arrivare con il nuovo pacchetto Sud.

Secondo il rapporto Svimez 2018 la debole crescita del Sud nel 2017 rischia di dimezzarsi nei prossimi due anni in assenza di politiche pubbliche. La stagnazione della disoccupazione giovanile è allarmante. Al punto che se la ripresa è stata trainante a fronte di investimenti prevalentemente privati che hanno bilanciato la riduzione di investimenti pubblici (4,5 mld in meno rispetto al 2010) potrebbe crollare. Per tali motivi si attendono una serie di misure strutturali nel "pacchetto Sud" in favore della crescita. Il Ministero per il Sud ha indicato alcuni punti fermi come impulso agli investimenti pubblici e privati: stabilizzazione delle decontribuzioni sulle assunzioni a tempo indeterminato, misure per l'im-

16. F. MORACI (2015), *Masterplan del Sud: Motivi per crederci e motivi per dubitare*, «Urbanistica Informazioni», vol. 263.

prenditoria giovanile e femminile. Inoltre il pacchetto incentivi quali il credito di imposta per gli investimenti e i contratti di sviluppo, hanno tracciato un percorso positivo che dovrà proseguire con una maggiore integrazione con le misure per il mezzogiorno e con quelle industriali (industria 4.0). In tale strategia è attesa l'attuazione delle ZES nelle principali aree portuali (incentivi fiscali e semplificazioni amministrative, credito di imposta su beni strumentali) e l'attuazione della clausola del 34% degli investimenti pubblici da destinare al Sud oggi al 29%. Con la possibilità di estenderla anche agli investimenti di Ferrovie e Anas¹⁷.

Si comprende bene come la cabina di regia sia transcalare e le sinergie e i tempi faranno la differenza, oltre alla capacità e reputazione territoriale e amministrativa che giocheranno il vero ruolo per il rilancio e creeranno la fiducia degli investitori.

Oltre agli interventi programmatici e finanziari di cui abbiamo fatto cenno, lo Stato attraverso il MEF controlla società come il gruppo Ferrovie dello Stato. Il piano industriale di Ferrovie 2017–2019, fermo restando alcune modifiche in corso, pone asset industriali molto innovativi e competitivi in coerenza con Agenda urbana 2030 e il ruolo delle città e della logistica. I nodi urbani sono scambiatori integrati di servizi di mobilità che vanno dall'AV al TPL. Gli asset strategici del piano richiamano investimenti di euro 108 mld di cui 26,206 autofinanziati. Essi sono riassumibili in cinque strategie:

- *integrazione modale passeggeri*: con soluzioni di mobilità integrata principalmente attraverso il settore TPL ferro e gomma;
- *logistica integrata*: sviluppo di servizi di logistica integrata attraverso maggiore efficienza (ottimizzazione costi/km) e qualità del servizio con il polo MERCITALIA;
- *infrastruttura integrata*: creazione di un «polo» di infrastrutture integrate per garantire migliore efficacia nella programmazione, pianificazione e gestione;
- *sviluppo internazionale*: partecipazione a progetti internazionali infrastrutturali anche come General Contractor servizi di O&M;
- *digital e costumers centricity*: ExtendedCustomerExperience per integrare servizi di mobilità e servizi ancillari.

17. Si veda anche CAPRIUOLO G., *Rapporto Sud: il Mezzogiorno ha bisogno di nuovi incentivi*, in «Economy, business magazine», 1.10.2018. Mondadori.

In questa logica sono stati previsti 47,6 mld di euro da realizzare nei prossimi 15 anni di cui 21 mld di euro nei trasporti, per: trasporti ferroviari (contratto di programma 2017–2021 di rete ferroviaria italiana, 9,9 miliardi); viabilità e sicurezza stradale: investimenti di Anas (circa 5 miliardi); mobilità sostenibile, riqualificazione ed accessibilità delle stazioni ferroviarie.

A questi fondi già stanziati dal governo si aggiungono circa 11,5 mld € del Fondo di Sviluppo e Coesione.

Sul versante stradale Anas ha stanziato per la Calabria gli investimenti pari a 3,262 miliardi di euro. L'Anas aveva già presentato il proprio piano industriale prima dell'ingresso in FS, orientando gli investimenti non solo alla realizzazione di nuove infrastrutture, ma soprattutto alla manutenzione programmata, all'efficienza e alla sicurezza delle reti¹⁸.

4. Ri-pianificare il porto per ri-pianificare il territorio

Dal punto di vista della pianificazione in un primo momento il piano regolatore di sistema portuale era visto come la somma di tutti i piani dei singoli porti che dovevano integrarsi ed essere coerenti con gli indirizzi della conferenza nazionale delle Autorità di sistema presieduta dal ministro delle infrastrutture. Poiché il rischio era di avere un sistema ancora più rigido si è provveduto a snellire la procedura con il correttivo al d.l. 169. La nuova AdSP dovrà predisporre il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema che opererà attraverso la costruzione di uno scenario di medio e lungo periodo in sinergia con gli strumenti di governo del territorio di area vasta che comprende le amministrazioni locali e la rete infrastrutturale ai fini garantire la connettività e le relazioni della piattaforma logistica in cui è inserito il sistema portuale. Questa impostazione dovrebbe garantire politiche di sviluppo coerenti ed interagenti col sistema produttivo, insediativo e ambientale.

In questo senso il legame con i distretti produttivi e il ruolo delle ZES dovrebbero legare i flussi di merci delle supply chain internazionali¹⁹.

18. L'idea partita nel 2015 è stata quella di avere la visione puntuale di un telaio di monitoraggio del territorio attraversato dalle strade con controllo sia sulle opere d'arte che del territorio con un intorno di 2 km dall'asse stradale via satellite partendo da alcune strade in particolare. Infine grande importanza è data alla sperimentazione Smart road sia nell'A2 — autostrada del Mediterraneo, che nella A19 Catania–Palermo. Questa innovazione mette in gioco la nuova visione delle tecnologie digitali sovrapponendo ai corridoi delle infrastrutture di trasporto, i corridoi digitali ed energetici.

19. Va ricordato che l'ultimo Piano Generale dei Trasporti risale al 2001.

Il documento alla base del piano, oltre a dialogare con la rete infrastrutturale, l'ambiente e gli enti territoriali, delinea un quadro strategico in cui individuare obiettivi e azioni per lo sviluppo dell'intero sistema, condividendoli con le diverse istituzioni coinvolte (*intese* con le amministrazioni centrali e locali), inoltre la seconda istanza è quella del piano regolatore del singolo porto in cui avremo ancora una dimensione strutturale strategica e una pianificazione attuativa, organizzata attraverso programmi pluriennali e piani operativi triennali. Le linee guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, avevano già introdotto il concetto di porto operativo e aree di interazione con la città, anche se questo margine sia stato sempre conflittuale, oggi i compiti sembrano chiariti e semplificati: l'autorità portuale di sistema si occupa della pianificazione del porto operativo e il Comune delle aree di interazione porto città.

Resta all'Autorità la responsabilità di individuare le aree di interazione porto/città, anche se ha bisogno del parere da parte dei Comuni entro 45 gg.

L'individuazione di tali aree è fondamentale per il Documento Strategico.

In questo modo si potrà individuare il *core business* delle autorità portuali, riportando l'attività sulla pianificazione e gestione produttiva del porto, mentre alla città spetterà la regia delle aree di trasformazione urbana (porti di città, water front) previo parere dell'AdSP.

Ma gli intrecci programmatici e pianificatori nel tentativo di integrazione procedurale illustrato si avvalgono in contemporanea e non solo dalla parte portuale, anche del piano di sviluppo strategico delle ZES, funzionale non solo alla loro individuazione, in quanto rappresentano aree geografiche relativamente piccole ma ottimamente infrastrutturate collegate al porto, ma per l'elaborazione dei piani di investimento.

È fondamentale infatti una stretta collaborazione con le Autorità di sistema per sostenere le imprese che realizzeranno lavori di riqualificazione e potenziamento, nuovi insediamenti con nuovi posti di lavoro, crescita dei sistemi logistici a beneficio dei settori economici circostanti l'area. Anche le Banche si sono attivate (come nel caso di Napoli) per sostenere questi obiettivi di sviluppo affinché possano offrire al comparto produttivo del Sud nuove capacità di intercettare flussi commerciali internazionali.

Le ZES si prestano alla sperimentazione di un nuovo modello di sviluppo: economicamente, socialmente ed ecologicamente efficiente. Basato su soluzioni innovative non solo relativamente ai processi produttivi, ma anche di governo dell'economia in una chiave più orientata al perseguimento della giustizia sociale. In questi ambiti trovano esistenza la *blue economy*. Il "Clustering" di imprese nella ZES può comportare nel processo evolutivo del sistema eco-

nomico, vari vantaggi. Soprattutto al fine dell'applicazione di politiche economiche *climate-friendly* (low-carbon, green zone) o economia della conoscenza e start up con l'attivazione di un centro di competenza con le università, infine valorizzare gli investimenti per la digitalizzazione.

Partire da Agenda urbana come esercizio di integrazione e condivisione può essere un buon banco di prova per mettere a punto la complessa strategia che le riforme e le misure di supporto al Mezzogiorno hanno messo in campo. Saranno la strategia e le intese con le amministrazioni locali sul Documento Strategico del porto, la visione strategica di area vasta e la capacità dei territori e delle istituzioni locali di costruire in cooperazione inter istituzionale e di partenariato, le risposte ad anni di emergenza e provvisorietà.