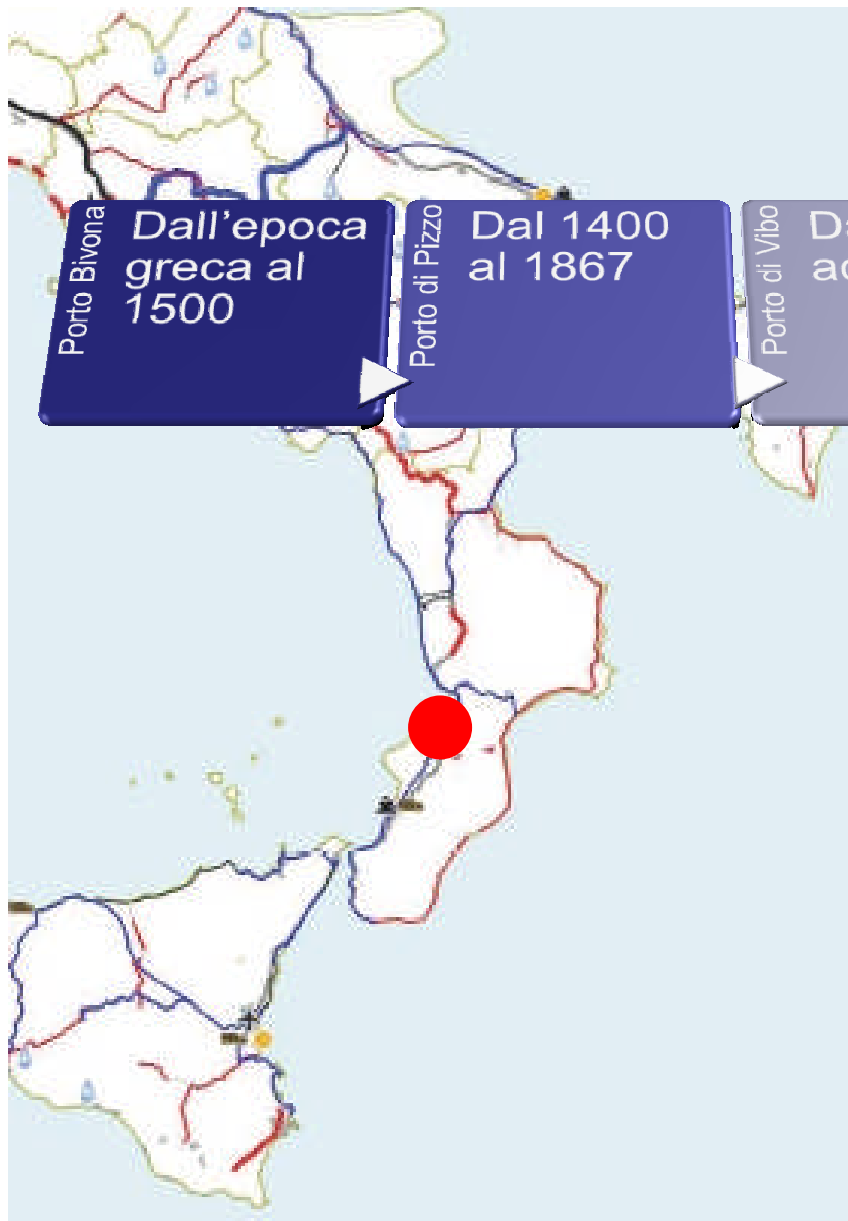




Porto di Vibo Marina

**lasciati alle spalle
per le solite strade**



Porto di Vibo Marina

**lasciati alle spalle
per le solite strade**

Oggi si distingue per aver consolidato un sistema produttivo integrato autonomo, attestandosi come esempio virtuoso nel difficile contesto economico regionale.

Ciò si deve alla sua natura polifunzionale:

trasporti mercantili

(metalmecchanico petrolchimico orientato al mercato estero, minerali non metalliferi, prodotti agricoli);

pesca e maricoltura;

nautica diporto e cantieristica;

settore istituzionale

(pubblico militare);

settore crocieristico.



Porto di Vibo Marina

**lasciati alle spalle
per le solite strade**

AUTOSTRADE DEL MARE, AUTOSTRADE PER RISPARMIARE.



circa 280 navi l'anno
movimentazione merci
circa 1.200.000 ton/annue
Supporta specializzazione
metalmecanica della
provincia (l'87% valore totale)
ed 40% delle esportazioni totali
della metalmecanica regionale!

50.000 passeggeri (entr/usc)
in 3 mesi x le Isole Eolie

introita allo Stato
ed alla Regione Calabria
decine di milioni di euro/annui



Porto di Vibo Marina

lasciati alle spalle
per le solite strade

AUTOSTRADE DEL MARE, AUTOSTRADE PER RISPARMIARE.



CRITICITA':

**COLLEGAMENTO
AUTOSTRADALE**

MANUTENZIONE

Sorti negli ultimi 25 anni:

**Urbanizzazione del territorio
(Nazionale-svincolo Pizzo
e del centro urbano Vibo M.)**

7/8 interventi strutturali



**Porto
di Vibo Marina**

**lasciati alle spalle
per le solite strade**

AUTOSTRADE DEL MARE, AUTOSTRADE PER RISPARMIARE.



**Ci si attende che
le criticità siano
affrontate**

per confermare il porto

**NODO
STRATEGICO
DELLA
NAZIONE
E DELLA
REGIONE**



AUTOSTRADE DEL MARE, AUTOSTRADE PER RISPARMIARE.



Dal mare lo sviluppo del Sud:
il contributo delle Autostrade del Mare
al rilancio del Mezzogiorno



TABELLA 49: PIATTAFORME REGIONALI NEL MEZZOGIORNO

| PIATTAFORME REGIONALI | PORTI |
|-----------------------|-------------------------------------|
| Sardegna | Cagliari, Olbia, Porto Torres |
| Sicilia Orientale | Messina, Catania, Augusta, Pozzallo |
| Sicilia Occidentale | Palermo, Termini Imerese, Trapani |
| Campania | Napoli, Salerno |
| Calabria | Gioia Tauro, Corigliano |
| Puglia | Bari, Brindisi, Taranto |

Fonte: elaborazione RAM

SI ReteAutostrade
Mediterranee
Sviluppata

137/15

Senza Gioia Tauro né Venezia, né Ravenna, né Ancona avrebbero traffico container di una qualche rilevanza. Perciò Gioia Tauro è già una risorsa logistica per l'Adriatico. Le sue potenzialità di espansione, per quanto riguarda l'Italia, sono affidate soltanto al miglioramento dei collegamenti ferroviari con le aree produttive della Puglia, della Basilicata e della Campania, cioè con aree che potrebbero essere servite direttamente via terra, senza utilizzare i servizi marittimi feeder¹³. Il porto di Vibo Valentia potrebbe invece dotarsi di attrezzature logistiche retroportuali su aree industriali dismesse vicine al porto, attualmente occupate da depositi costieri inutilizzati. Tale progetto vede però l'avversione di coloro che sono favorevoli allo sviluppo del settore turistico.



PROGRAMMA OPE

4.6. Asse VI – Reti e Collegamenti per la Mobilità

4.6.1. Reti e Collegamenti per la Mobilità Regionale

4.6.1.1. Obiettivo Specifico e Obiettivi Operativi

Sviluppare l'accessibilità esterna e interna della Calabria, potenziare il Sistema Regionale dell'intermodalità e della logistica, promuovere la mobilità regionale e urbana sostenibile e migliorare l'accessibilità alle Aree interne e periferiche.

F La strategia regionale per sviluppare l'accessibilità esterna alla Calabria trova attuazione attraverso il potenziamento delle principali strutture portuali, aeroportuali e logistiche regionali e il loro efficiente collegamento alle reti primarie

CC Per quanto attiene il potenziamento delle infrastrutture e dei servizi per l'intermodalità e la logistica sono previsti interventi per il potenziamento dei nodi di interscambio ed in particolare il raggiungimento della piena operatività del Porto di Gioia Tauro, la dotazione di adeguate banchine per il trasporto Ro-Ro nei nodi portuali strategici, la dotazione di adeguate infrastrutture per attività cargo in ambiti aeroportuali e l'individuazione e la realizzazione di infrastrutture intermodali minori.

Il nodo pivot del sistema logistico è rappresentato dal polo di Gioia Tauro in qualità di "Porto Paese", ovvero di Hub europeo principale del Mezzogiorno. Esso deve essere potenziato ulteriormente sia lato mare, mediante l'estensione delle banchine portuali e la capacità di accoglienza di navi di maggiori dimensioni, sia mediante il pieno dispiegamento di spazi, magazzini e funzioni logistiche. L'obiettivo è realizzare una vera e propria ZAL (Zona di Attività Logistica) dotata sia di efficienti infrastrutture materiali (strade, ferrovie, collegamenti cargo con aeroporti, banchine, piazzali, magazzini, poste, presidi medici, banche, ecc.) che immateriali (cablaggi telematici a larga banda, centri servizi, centri di formazione, ecc.). Gli interventi sul Porto di Gioia Tauro sono di competenza del PON "Reti e Collegamenti per la Mobilità".

Al nodo di Gioia Tauro si affiancano i quattro nodi strategici di Reggio Calabria (al centro dell'Area Metropolitana dello Stretto e in grado di assumere valenza di nodo intermodale passeggeri a scala internazionale), di Lamezia Terme (nodo di interscambio multimodale rappresentativo dell'intera regione in ragione delle dotazioni infrastrutturali e della posizione baricentrica), di Sibari-Corigliano e di Crotona (per le potenzialità legate alla portualità, alla posizione di crocevia tra Ionio e Tirreno, di porta di accesso verso l'Est e i Balcani).

La Tabella successiva riporta la previsione degli investimenti del POR Calabria FESR 2007 – 2013 per le quali sono previsti investimenti per una quota del 100% della Regione Calabria ad investire su

| POR Calabria FSE 2007 - 2013 | |
|------------------------------|---------|
| 082 | 26,25% |
| 402 | 21,88% |
| 601 | 9,38% |
| 442 | 19,38% |
| 680 | 4,38% |
| 601 | 9,38% |
| 601 | 9,38% |
| 408 | 100,00% |



**Paradossalmente
l'inserimento del
porto tra le vie di
collegamento
marittimo con la
Sicilia, per far fronte
emergenza A3**

**APPARE L'UNICO
MODO PER
RIAFFERMARLO**

**NODO
STRATEGICO**

La Consulta sull'ipotesi di ampliamento della circoscrizione territoriale all'autorità portuale di Gioia Tauro

«Proposta fortemente negativa»

Il governo dell'area vibonese sarebbe sotto il controllo esterno

di GIANLUCA PRESTIA

UN'IPOTESI fortemente negativa. È una bocciatura senza appello quella del consiglio di rappresentanza della Consulta Economica Portuale "Santa Venere" sulla possibilità di ampliamento della circoscrizione territoriale dell'Autorità portuale di Gioia Tauro al porto di Vibo. Fortemente negativa perché, a detta dei rappresentanti dell'organismo che ha sede a Vibo Marina, se attuata sottoporrebbe il governo del territorio ad un organismo esterno «principalmente polarizzato sulla specificità di un porto che, per dimensione economica e per caratterizzazione di servizio, finirebbe per relegare, di fatto, a ruolo marginale il porto di Vibo Marina finendo per sacrificare all'«interesse superiore» le sue peculiarità operative ed economiche. Si ritiene che i meccanismi di partecipazione e di rappresentanza delle soggettività locali ai processi decisionali delle Autorità portuali risultino, infatti, fortemente penalizzanti laddove l'area di competenza delle Autorità si ritrova ad includere

ambiti economici e geografici ampiamente differenziati e fortemente squilibrati come nel caso in specie».

Al riguardo, per la Consulta portuale, se l'ipotesi dovesse diventare realtà, sarebbero difficilmente realizzabili le affermazioni connesse ai vantaggi derivanti dalla presenza di un unico soggetto com-



Il porto di Vibo Marina

petente per le attività programatorie ed amministrative «quando le regole di funzionamento del soggetto in cui si confluisce non garantiscono alle singole parti poteri e/o autonomie decisionali o quando non sono previsti meccanismi compensatori nei casi di distribuzione non proporzionale delle risorse o di capacità negoziali delle parti asimmetriche».

I ritardi rilevati nell'attività di definizione dei piani di sviluppo per i porti di Corigliano e di Crotona, ad oggi ancora non attuati dall'Autorità portuale che li ha aggregati alle sue competenze, (in ra-

gione delle quali, tra l'altro, le imprese di quelle aree oggi si trovano a doversi riferire per i servizi amministrativi centrali ad una sede situata ad oltre 150 km di distanza) confermano, a detta del consiglio della Consulta, come sia solo teorica la formulazione di maggiore efficienza ed efficacia affidata a soluzioni «esterne» quando invece le cause del mancato sviluppo sono riconducibili a problemi «interni» di inerzia governativa e di debolezza strutturale del sistema economico.

La Consulta, volendo evitare che si prefiguri un simile scenario ha invitato gli amministratori pubblici del territorio a non voler proseguire in una azione che condurrebbe all'asservimento degli interessi locali ad interessi estranei che sfuggirebbero ad

ogni tipo di controllo societario o politico.

«Se è vero, infatti, che il Porto di Vibo Marina vive da anni una situazione di trascuratezza e di marginalizzazione da parte della politica nazionale e soprattutto di quella regionale, è

anche vero che il Porto di Vibo Marina ha saputo negli anni costruirsi un suo percorso di sviluppo autonomo sufficientemente diversificato e robusto. Lo ha fatto grazie alla forza e alla capacità innovativa delle sue imprese che hanno saputo conquistarsi quote di mercato nazionali e internazionali ma marcando ulteriormente la

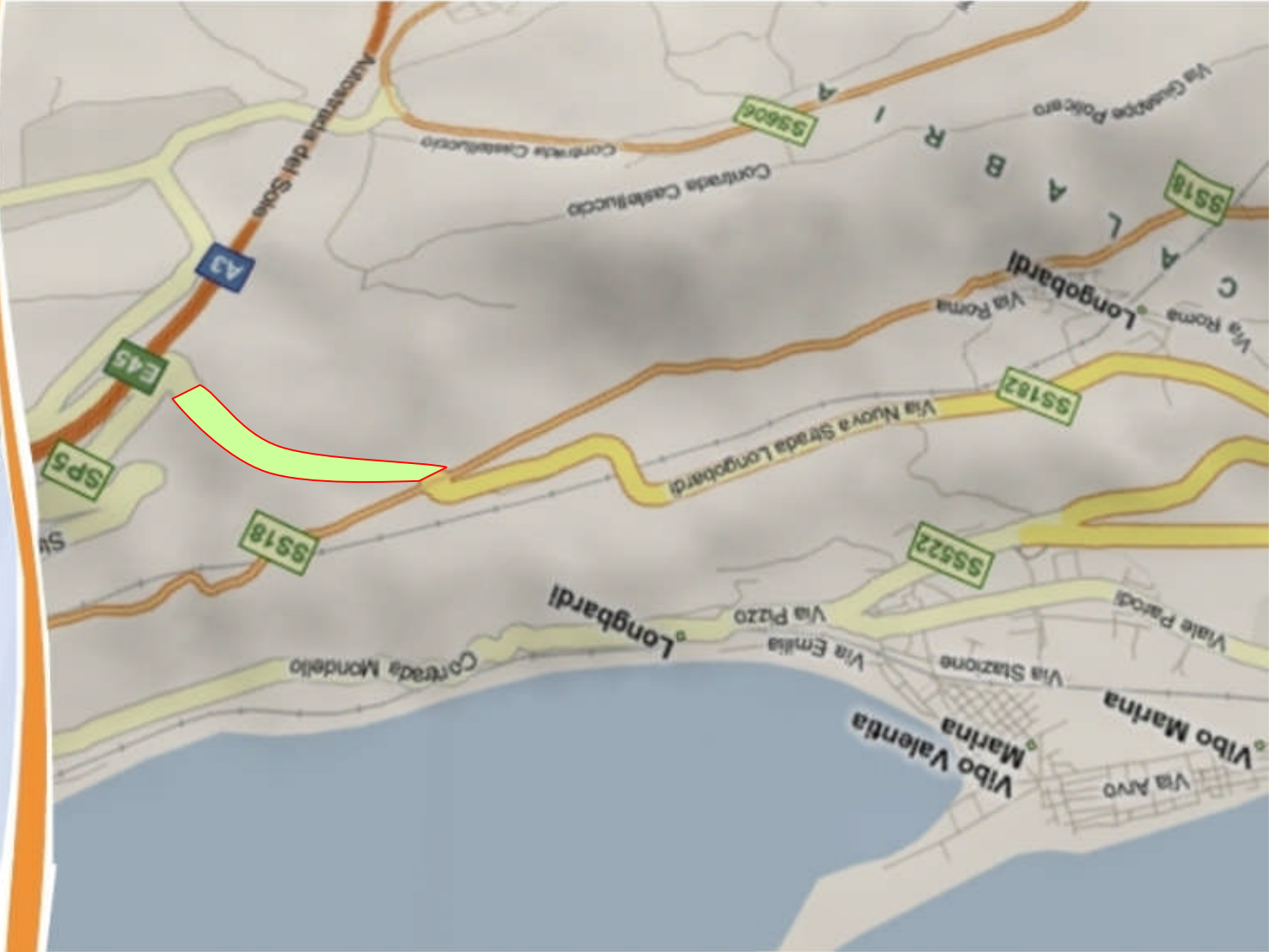
caratterizzazione multisettoriale del porto e generando forti impulsi di crescita. Questo coraggio - continuano i rappresentanti dell'organismo portuale - e questa forza, oggi, la Consulta sente di dover tutelare e difendere. È sente di doverlo fare invitando tutte le amministrazioni pubbliche locali a voler finalmente assumere la piena responsabilità del governo di questo territorio nell'interesse reale dello sviluppo e nel rispetto del mandato elettorale che la popolazione, dei cittadini e delle imprese, ha loro affidato».

La Consulta non può, a tal proposito, non esprimere le sue perplessità sul fatto che «l'unica proposta che tali Istituzioni sembrano oggi aver voluto porre in discussione sia stata proprio quella che di fatto cancellerebbe il diritto di questa provincia (perché il porto appartiene a tutta la provincia di Vibo e non solo alla Marina) a poter decidere le proprie sorti». Oggi il porto di Vibo Marina, e tutto il sistema produttivo gravitante intorno ad esso, dovrà perseguire, a parere della Consulta, una decisa e seria politica

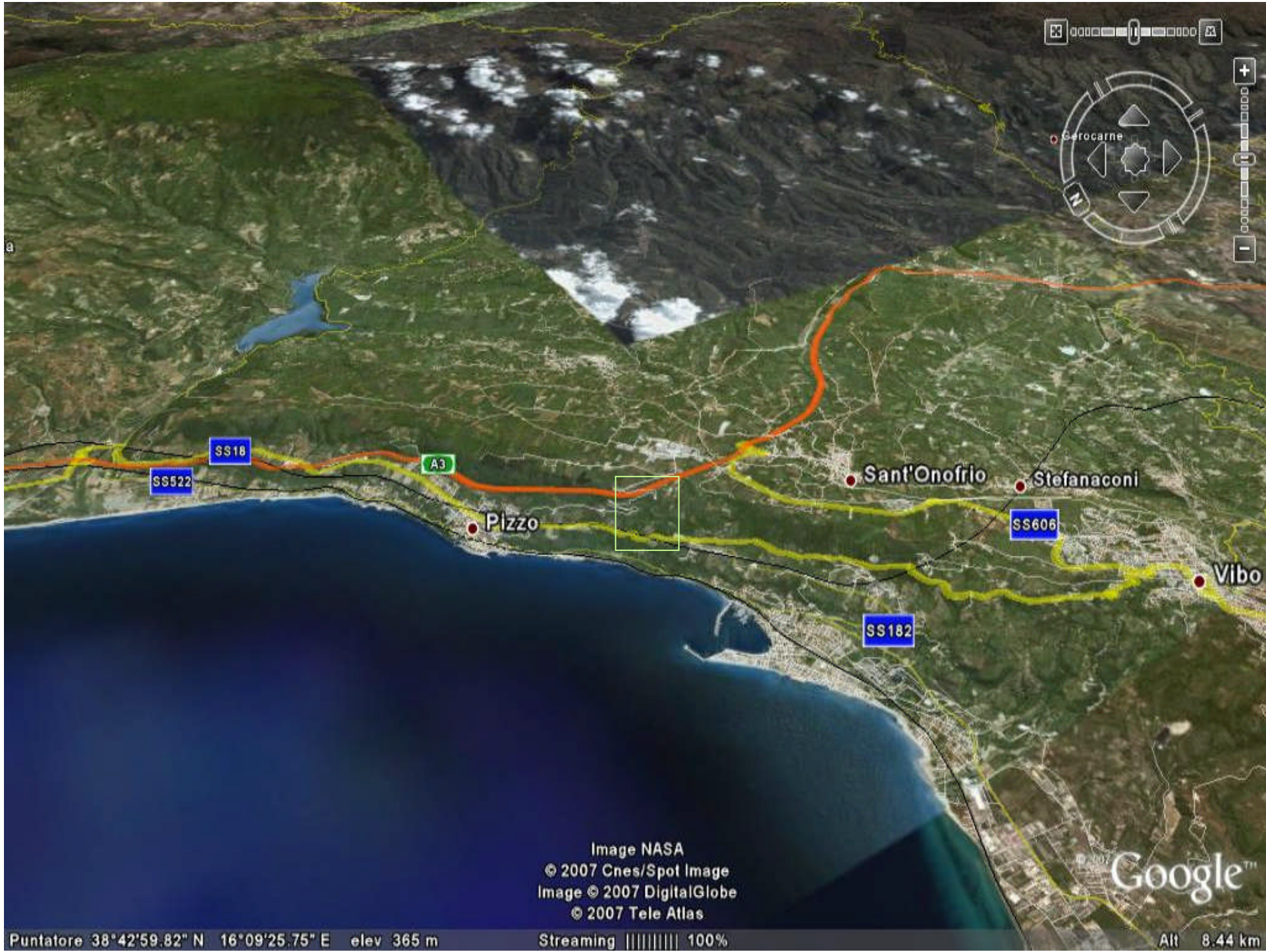
industriale di sviluppo che vada a valorizzare i percorsi di crescita e di sviluppo multisettoriale che questa Consulta intende promuovere. «Bisogna farlo chiedendo a chi già oggi può farlo, senza deroghe, ovvero allo Stato e alla Regione, ma anche alla Provincia e al Comune, di dare quello che è dovuto e di dare quello che è meritato».

«Avviare una decisa e seria politica industriale e di sviluppo»





Consulta
Economica
Portuale
Santa Venera



Navigation controls including a scale bar, a compass with directional arrows, and zoom in (+) and zoom out (-) buttons.

SS522

SS18

A3

Pizzo



Sant'Onofrio

Stefanaconi

SS606

Vibo

SS182

Image NASA
 © 2007 Cnes/Spot Image
 Image © 2007 DigitalGlobe
 © 2007 Tele Atlas

Google™

Puntatore 38°42'59.82" N 16°09'25.75" E elev 365 m

Streaming ||||| 100%

Alt 8.44 km

