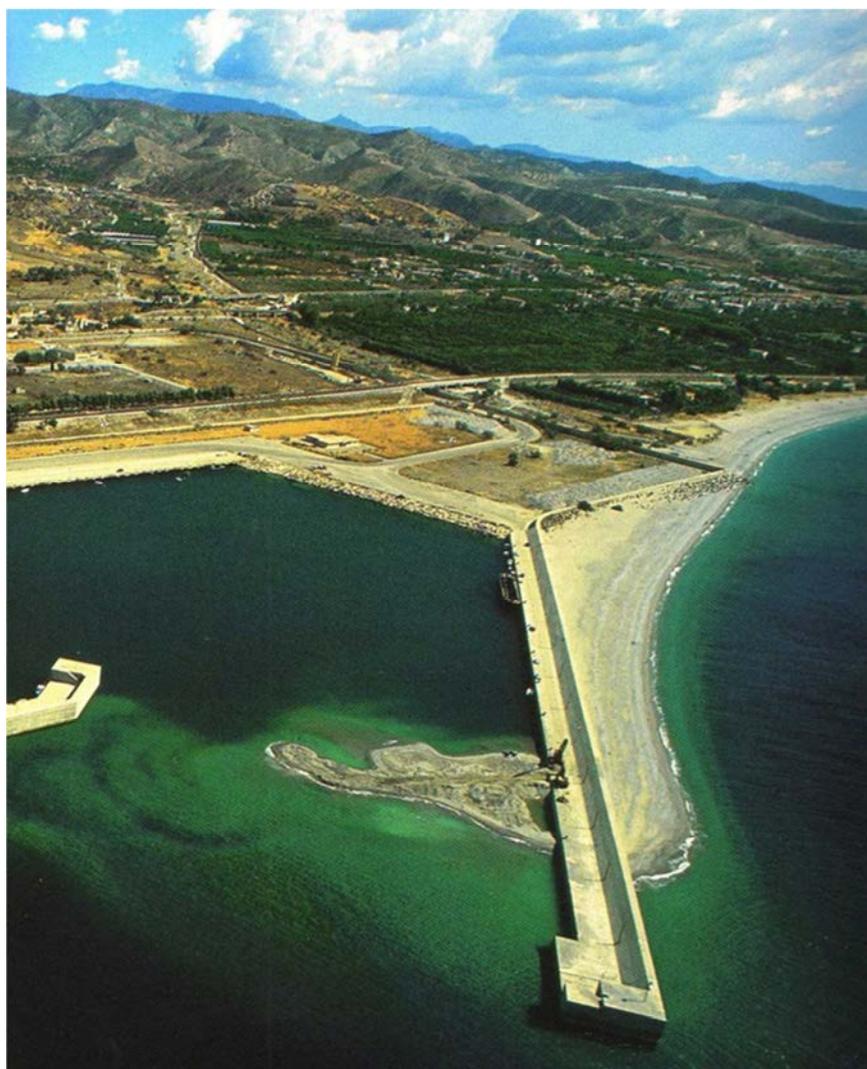


**COMUNE DI MONTEBELLO IONICO**  
**Provincia di Reggio Calabria**

**Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) e**  
**Regolamento Edilizio e Urbanistico (R.E.U.)**



**QUADRO CONOSCITIVO TERRITORIALE**

**Q3**

**QUADRO STRUTTURALE**  
**ECONOMICO E CAPITALE SOCIALE**



# COMUNE DI MONTEBELLO IONICO

*Provincia di Reggio Calabria*

## PIANO STRUTTURALE COMUNALE (PSC)

*(L.U.R. 16 aprile 2002, n. 19)*

### QUADRO CONOSCITIVO TERRITORIALE

## QUADRO AMBIENTALE

# Q2

**(QAI\_Rel - QAV\_Rel - QAR\_Rel)**

#### **PROFESSIONISTI INCARICATI**

*arch. Fulvio A. Nasso  
arch. Arrigo Lagazzo  
pian. terr. Rocco Panetta  
dott. Antonio Nasso*

*arch. Silvia Viviani  
arch. Ivano Papasergio  
ing. Ernesto Mensitieri  
dott. Tommaso Calabrò  
geom. Paolo Crea*

#### **GEOLOGO**

*dott. Simone Lanucara*

#### **RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO**

*Ing. Domenico Calabrò*

**novembre 2014**

# INDICE

## QUADRO STRUTTURALE ECONOMICO E CAPITÀLE SOCIALE

<i>QSD_Rel</i> .....	<i>pag. xxx</i>
<i>QSE_Rel</i> .....	<i>pag. xxx</i>
<i>QSI_Rel</i> .....	<i>pag. xxx</i>
<i>QSV_Rel</i> .....	<i>pag. xxx</i>

# QSD\_REL

## DINAMICHE SOCIO-ECONOMICHE SOCIALI, OCCUPAZIONE, SETTORI PRODUTTIVI

*“Deve inoltre fare in modo  
che i cittadini possano tranquillamente  
esercitare le loro attività nei commerci,  
in agricoltura e in ogni altro campo,  
così che nessuno debba temere di  
migliorare le sue proprietà per timore  
che gli siano tolte o di iniziare un’attività  
per paura delle tasse”*

*N. Macchiavelli*

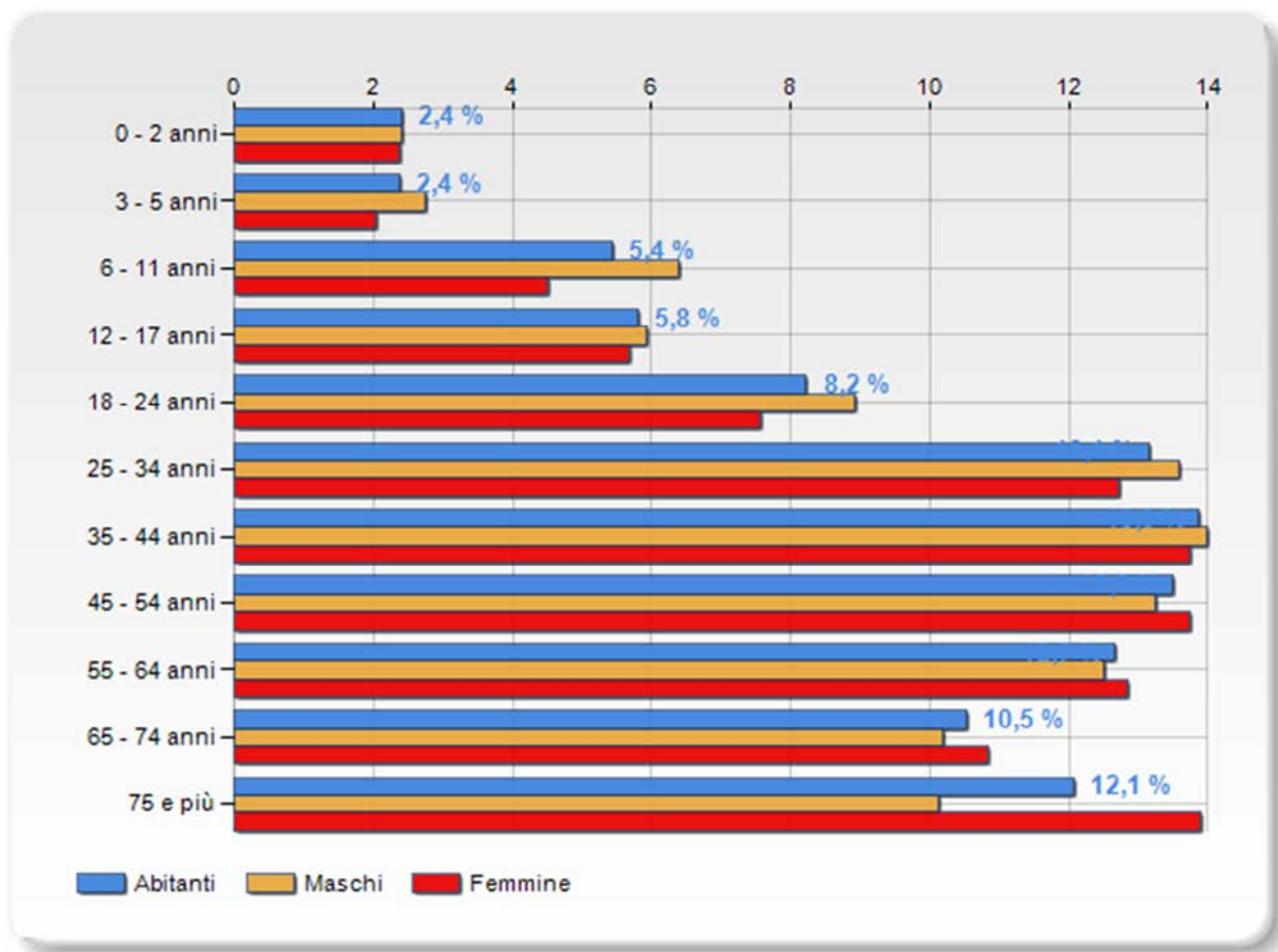
La consistenza della popolazione di Montebello lungo oltre un secolo è stata la seguente:

<i>1901</i>	<i>n. 4.821</i>	<i>abitanti</i>
<i>1961</i>	<i>n. 8.247</i>	<i>abitanti</i>
<i>1971</i>	<i>n. 7.764</i>	<i>abitanti</i>
<i>1981</i>	<i>n. 7.567</i>	<i>abitanti</i>
<i>1991</i>	<i>n. 7.521</i>	<i>abitanti</i>
<i>2001</i>	<i>n. 6.922</i>	<i>abitanti</i>
<i>2013</i>	<i>n. 6.351</i>	<i>abitanti</i>

La struttura della popolazione per classi di età, per sesso, per grado di istruzione e per attività lavorativa è la seguente.

<b>POPOLAZIONE RESIDENTE PER CLASSI DI ETÀ'</b>					
<b>ANNO</b>	<b>&gt; 14</b>	<b>15 – 24</b>	<b>25 – 44</b>	<b>45 – 64</b>	<b>&gt;64</b>
1961	1.388	1.621	1.960	1.517	1.761
1971	1.195	1.322	1.771	1.613	1.773
1981	1.959	1.200	1.724	1.549	1.135
1991	1.562	1.268	1.911	1.561	1.219
2001	1.060	1.031	1.873	1.584	1.374
2009	896	805	1.769	1.614	1.414

### CLASSI DI ETÀ' (Anno 2012)



*Elaborazione URBISTAT*

L'analisi dell'indice di vecchiaia, calcolato dal rapporto percentuale tra la popolazione con più di 64 anni e quella con meno di 14, evidenzia, per il Comune di Montebello un addensamento demografico nella fascia di età più alta rispetto alla Provincia ed alla Regione: 112 anziani ogni 100 giovanissimi contro i 92 nella Provincia e gli 89 della Regione. L'indice di dipendenza, invece, denota un allineamento (56,75) con i valori della Provincia.

POPOLAZIONE RESIDENTE PER SESSO			
ANNO	MASCHI	FEMMINE	TOTALE
1961	4.032	4.215	8.247
1971	3.858	3.816	7.674
1981	3.772	3.795	7.567
1991	3.732	3.789	7.521
2001	3.402	3.520	6.922
2009	3.205	3.293	6.498

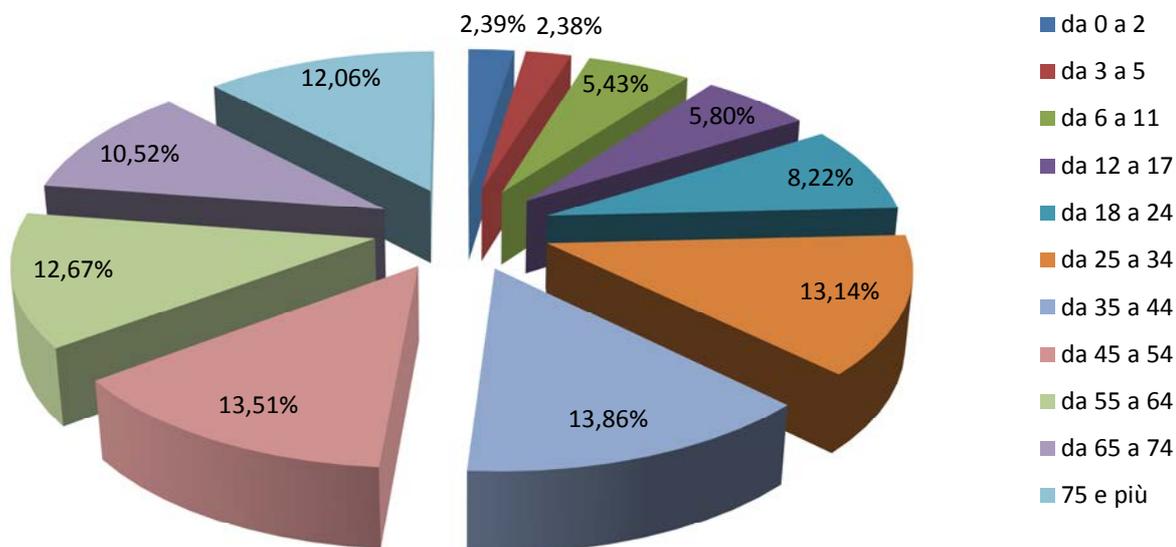
**POPOLAZIONE RESIDENTE IN ETA' DA 6 ANNI IN PIU' E GRADO DI ISTRUZIONE**

ANNO	ALFABETI					ANALFABETI
	CON TITOLO DI STUDIO				SENZA TITOLO DI STUDIO	
	LAUREA	DIPLOMA	LIC. MEDIA	LIC. ELEM.		
1961	22	111	216	3.825	1.404	1.657
1971	45	281	644	2.431	2.321	1.191
1981	77	436	1.322	2.512	1.645	802
1991	98	761	2.168	2.054	1.345	534
2001	262	1.288	2.149	1.631	907	326

**POPOLAZIONE ATTIVA E NON ATTIVA**

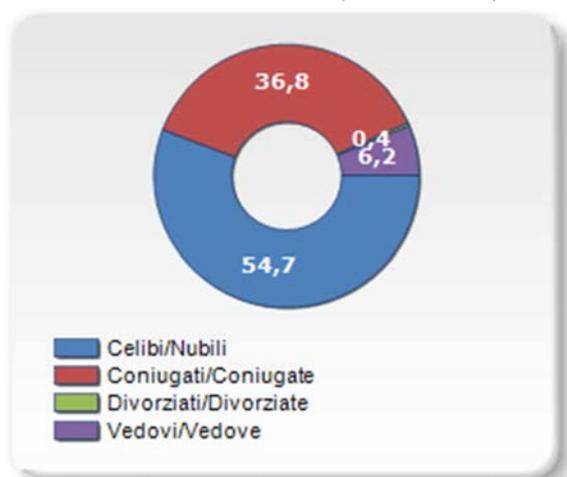
ANNO	ATTIVI	NON ATTIVI
1961	2.666	3.776
1971	2.468	3.341
1981	2.411	5.156
1991	2.609	4.912
2001	/	/

## POPOLAZIONE PER CLASSI DI ETÀ' - 2012

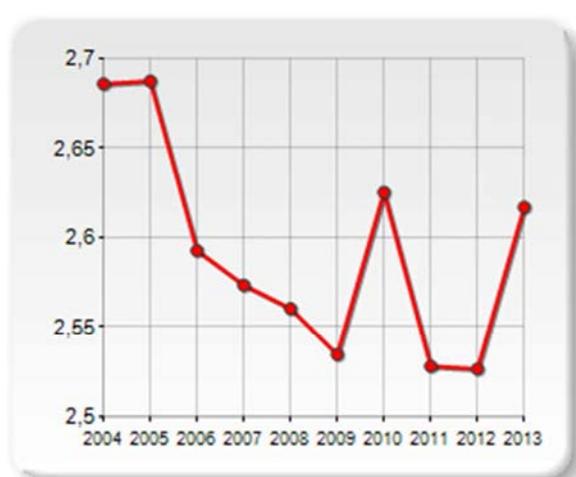


Elaborazione su dati Istat

## STATO CIVILE (Anno 2012)



## TREND N. COMPONENTI FAMIGLIA



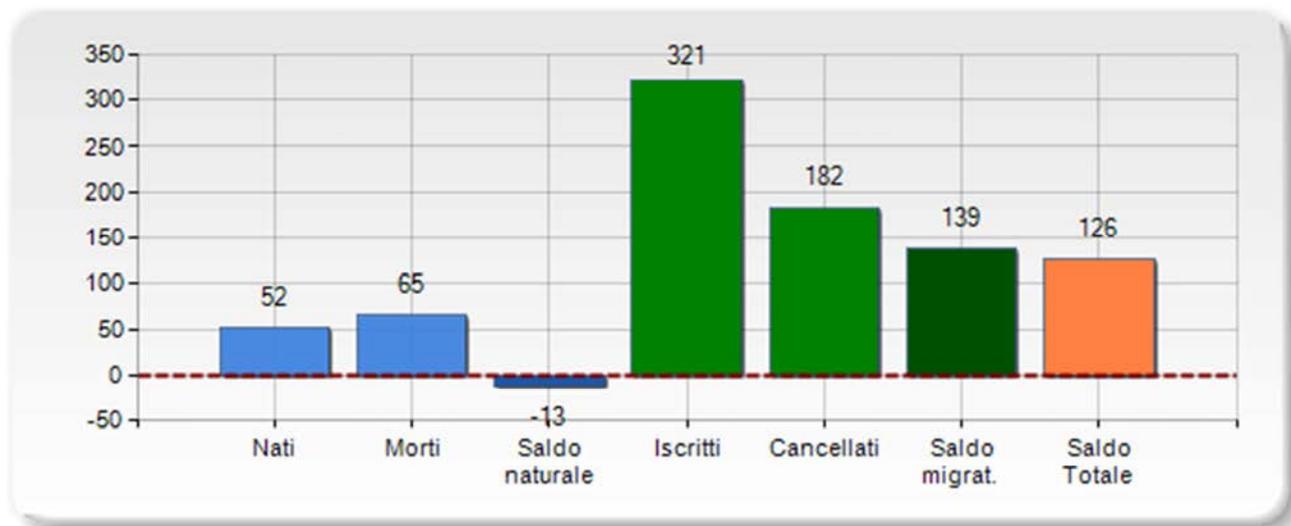
Elaborazione URBISTAT

Il bilancio demografico calcolato al 2013 è positivo.

<b>Popolazione al 1 gen.</b>	<b>6.225</b>
Nati	52
Morti	65
<b>Saldo naturale<sup>[1]</sup></b>	<b>-13</b>
Iscritti	321
Cancellati	182
<b>Saldo Migratorio<sup>[2]</sup></b>	<b>+139</b>
<b>Saldo Totale<sup>[3]</sup></b>	<b>+126</b>
<b>Popolazione al 31° dic.</b>	<b>6.351</b>

*Elaborazioni URBISTAT*

### BILANCIO DEMOGRAFICO (anno 2011)



*Elaborazioni URBISTAT*

Anche il trend medio della popolazione nell'ultimo decennio (2001-2011) è negativo, con l'unico dato positivo che è quello del 2012, essendo, fino al 2012, costantemente negativo.

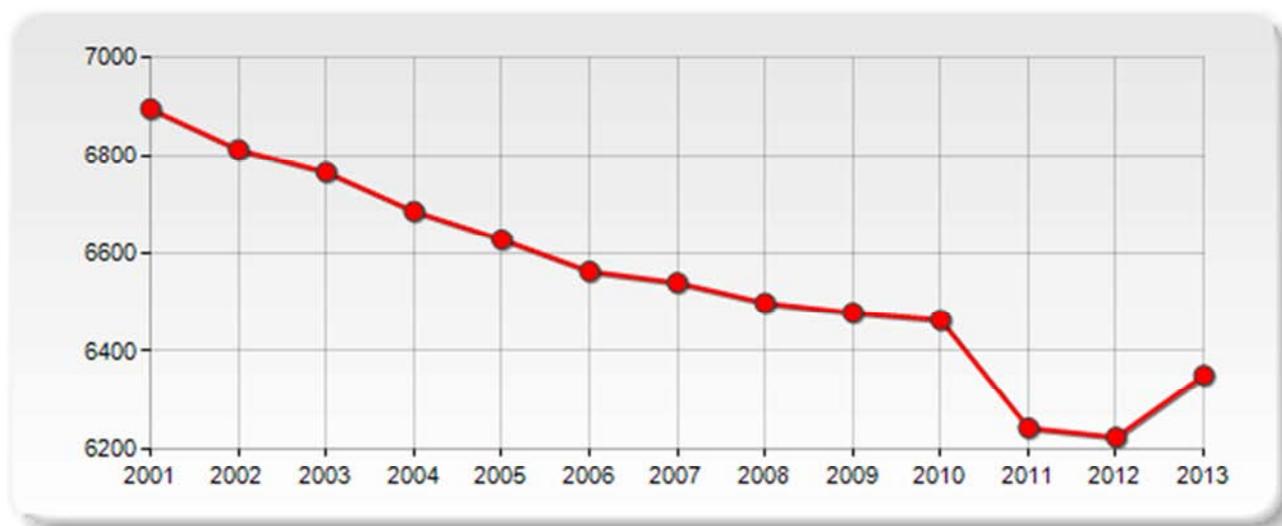
Anno	Popolazione (N.)	Variazione % su anno prec.
2001	6.894	-
2002	6.812	-1,19
2003	7.765	-0,69
2004	6.685	-1,18
2005	6.627	-0,87
2006	6.562	-0,98
2007	6.539	-0,35
2008	6.498	-0,63
2009	6.478	-0,31
2010	6.463	-0,23
2011	6.244	-3,39
2012	6.225	-0,30
2013	6.351	+2,02

*Elaborazione URBISTAT*

Variazione % Media Annua (2007/2013): **-0,49**

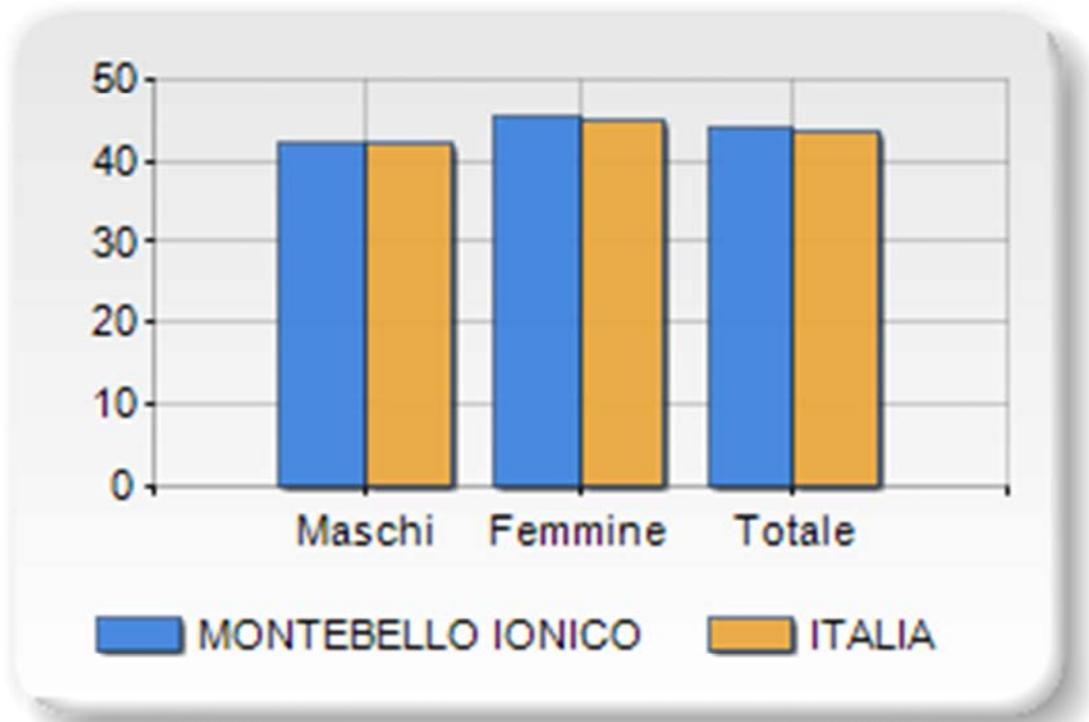
Variazione % Media Annua (2010/2013): **-0,58**

### TREND POPOLAZIONE (anno 2013)



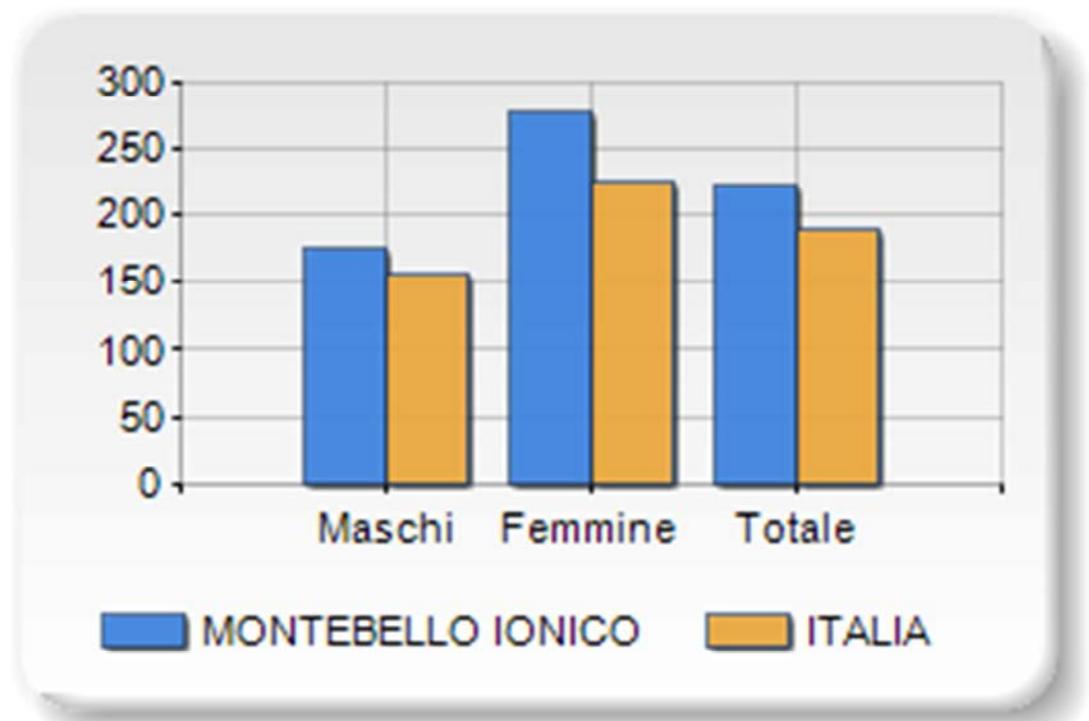
*Elaborazione URBISTAT*

### ETA' MEDIA (Anni)



*Elaborazione URBISTAT*

### INDICE DI VECCHIAIA



*Elaborazione URBISTAT*

### DATI DI SINTESI PRESENZE STRANIERI (Anno 2013)

	(n.)	% su stranieri	% su popolaz.
Totale Stranieri	250	100,00	3,94
Stranieri maschi	117	46,80	1,84
Stranieri Femmine	133	53,20	2,09

PATRIMONIO EDILIZIO				
	ABIT. OCCUP. .	ABIT. .NON OCC.	ALTRI ALLOGGI	N. MEDIO ABIT./ALL.
1971	2.039	301	19	3,28
1981	2.268	1.233	4	2,16
1991	2.201	1.323	/	2,13
2001 *	10.162	5.337	/	/

*\*il censimento del 2001 riporta il numero delle singole stanze e non delle abitazioni; secondo i dati ISTAT del 1991 il numero delle stanze occupate era di 10.183 e quello delle stanze non occupate era di 4.888 (rispettivamente 8.180 e 3.859 nei dati ISTAT del 1981)*

L'epoca di costruzione delle abitazioni censite nel 2001 vede poco meno del 37% del patrimonio edilizio costruito successivamente al 1971 mentre quasi il 6% è costituito da vani in manufatti antecedenti al 1919; in considerazione che i dati sono relativi al numero delle stanze le percentuali

sono riferite a questo dato, mentre per il patrimonio complessivo detti dati vanno, eventualmente, adeguati.

L'andamento dell'indice di affollamento, nel tempo, è:

Anno 1971	1,32 abit./vano
Anno 1981	0,93 abit./vano
Anno 1991	0,74 abit./vano
Anno 2001	0,68 abit./vano

Dal 1981 l'indice di affollamento indica, stabilmente come tendenza, che per ogni abitante ci si avvicina alle due stanze disponibili.



Dall'andamento dei dati anagrafici relativi alle classi di età si evince un costante *“invecchiamento”* della popolazione residente, soprattutto in relazione al lineare decremento della popolazione con età inferiore a 14 anni che dal 1961 perde circa il 38% della propria consistenza.

La lettura viene confermata da un altro dato che è quello del numero delle famiglie e, inoltre, dalla stessa composizione media dei nuclei familiari che, nel tempo, si è abbassata sotto i tre componenti. Il rapporto redatto nel 2002 dall'Università della Calabria, nell'ambito di uno studio commissionato dal Foromez per la stesura del Piano del *PIT 23 - Area Grecanica*, contiene una serie di valutazioni di assoluta attualità, malgrado la vetustà di taluni dati.

# QSE\_REL

## SISTEMA ECONOMICO TASSO DI OCCUPAZIONE, PIL, IMPRESE

*“Il territorio, i suoi beni, il suo uso,  
sono contesi da gruppi antagonisti,  
ciascuno dei quali è portatore di  
determinati interessi,  
passioni e credenze”*

**R. Viviani**

L'area del PSC registra una presenza ed una suddivisione di attività produttive rappresentate nel grafico seguente.



*Elaborazione su dati Cam. Comm.*

Nel comune di Montebello Jonico si registrano n. 3 esercizi di ristorazione, per un non conosciuto numero di coperti. Vi sono n....alberghi e vi sono, inoltre, 7 bar.

Secondo i dati comunali, sul territorio di Montebello sono presenti le seguenti attività:

- aziende agricole, aziende zootecniche, attività florovivaistiche e simili, 66;
- attività commerciali varie, 103;
- attività di servizi vari, 49;
- artigiani, 24;
- imprese edili e servizi di settore, 42;

- *bar, 7;*
- *ristoranti, 3;*
- *stazioni di servizio, 6;*
- *stabilimenti balneari, 1.*

Dai dati sopra elencati risaltano in tutta chiarezza le dimensioni e la strutturazione del tessuto produttivo e non solo (vedi l'inusuale numero di imprese edili e di movimenti terra).

Sul territorio comunale di Montebello insistono n. *2 scuole dell'infanzia*, n. *3 scuole primarie e secondarie di 1° grado* e n. *1 scuola primaria e dell'infanzia*. Il numero complessivo dei servizi scolastici è in stretto legame con la peculiarità della distribuzione della popolazione sul territorio e, quindi, è funzione della polverizzazione dei nuclei abitati.

Sono *404* gli alunni delle *scuole primarie e secondarie di 1° grado*, *75* quelli delle *scuole dell'infanzia* e *55* i bambini iscritti alla *scuola primaria e dell'infanzia*.

Ne deriva che, complessivamente, gli alunni sono *534* a fronte di una popolazione residente per fascia di *età inferiore ai 14 anni pari a 896 abitanti*.

Sul territorio comunale di Montebello Ionico insistono le seguenti Associazioni:

- *Pro Loco - Saline Joniche*
- *Associazione Culturale Onlus "Nicholaos Arghiropoulos" - Montebello*
- *Associazione Culturale "Fossatesi nel Mondo" - Montebello*
- *Protezione Civile "Rangers International" - Saline Joniche*
- *Associazione Culturale "Iperion" - Saline Joniche*
- *Associazione Culturale "Kaleidos" - Saline Joniche*
- *Associazione ciclistica "Garibaldina" - Saline Joniche*

Il recente adeguamento del *Piano Regionale dei Trasporti*, delinea la costruzione di un modello di sviluppo territoriale mediante un'azione di *"incentivazione di sistemi di imprese, infrastrutture, servizi, strutture urbane"* e prefigura l'attribuzione alle province delle funzioni amministrative inerenti il trasporto pubblico locale e, nell'individuare i 3 Bacini della provincia di Reggio Calabria, li identifica con le città di Reggio Calabria, Locri e Gioia Tauro.



Il P.R.T. conferma l'attribuzione ai Comuni, in attuazione della Lr. n. 23/1999 di una serie di funzioni relative ai servizi di linea urbani ed interurbani e più specificatamente:

*“- la redazione e l'approvazione dei piani urbani del traffico e, d'intesa con la provincia, dei programmi triennali relativi ai servizi minimi;*

*- la definizione dei servizi minimi di propria competenza;*

*- la promozione di intese intercomunali fra enti limitrofi per fare fronte alla domanda di trasporto e di mobilità istituendo eventuali servizi aggiuntivi;*

*- lo svolgimento delle procedure di gara per l'affidamento dei servizi di trasporto urbano di propria competenza e titolarità, e l'erogazione dei corrispettivi previsti dai contratti di servizi”.*

La redazione dei piani urbani del traffico è prevista come obbligatoria per i Comuni ma detto obbligo non trova, però, rispondenza attuativa in quasi nessuna parte del territorio calabrese; solo recentemente alcuni Comuni hanno attivato le procedure per la redazione dei P.U.T.

Alcune annotazioni importanti si possono trarre dall' *“Analisi dell'Assetto Insediativo e Urbanistico – Territoriale”* che il P.R.T. così connota: *“Negli ultimi quaranta anni la popolazione calabrese è aumentata di sole 60.000 persone. La superficie urbanizzata, nello stesso periodo, è invece aumentata di circa 5 volte: di fatto, anche il territorio calabrese è stato investito da quelle dinamiche di crescita insediativa a bassa densità che hanno caratterizzato il tumultuoso sviluppo dell'urbanizzazione in alcuni contesti nazionali... ma il confronto con queste situazioni può essere fuorviante e può nascondere l'elemento più difficile da comprendere ed anche più inquietante: questa strabiliante crescita della superficie urbanizzata è avvenuta nella regione più arretrata d'Italia e con caratteristiche tali da potervi riconoscere proprio la forma della città diffusa, dell'urbano che si allarga, si frammenta e si sfrangia fino ad occupare territori esterni o addirittura lontani dalla città ma tutto ciò a fronte di dinamiche economiche e produttive oggettivamente assai flebili.*

*In sostanza, la superficie costruita si è quasi quintuplicata in quaranta anni, a fronte di una sostanziale stabilità demografica. L'indice di abitazioni occupate al 1991 è pari al 34,6%, il più alto del mezzogiorno...l'aumento rispetto al 1981 è stato del 44% ...”.*

Alcune importanti annotazioni possono essere ricavate da uno studio effettuato nel 1996 dalle Ferrovie dello Stato sul tema *“Sviluppare una strategia per l'ospitalità nel Mezzogiorno”*; con annotazioni che conservano tutta la loro validità: *“Le condizioni naturali favorevoli non bastano a produrre ospitalità...le risorse spontanee non sono prodotte, se non a condizione di inserirci una quota significativa di imprenditorialità e di “avvolgerle” in un opportuno ed articolato involucro di servizi...siamo davanti ad uno scenario mondiale in cui crescono tendenzialmente le età delle persone, mentre crescono parallelamente le disponibilità economiche e le abitudini a viaggiare...il turismo, essendo diffuso nei singoli pori del sistema, ha bisogno comunque, vicino ad alcuni grandi e significativi progetti, di una grande quantità di microinvestimenti che possano esplodere sul territorio per trovare la loro nicchia e le loro opportunità di crescita...Il Mezzogiorno turistico “reale” è fatto dall'effetto città: se si guarda alla classifica dei comuni turistici del Sud si può vedere la primazia di Napoli, prima città del Mezzogiorno, seguita poi dalla “stella” del turismo a grande risonanza di immagine, Sorrento, Taormina, Capri, Ischia; ma poi c'è ancora Palermo ed ancora Bari, insomma le tre capitali del Sud.*

*Vincono sempre i luoghi a elevata urbanizzazione e non i paesaggi desertificati (anche se pieni di seconde case), vince l'integrazione tra qualità paesaggistiche e qualità urbane...Un altro grande elemento di interesse è il “trade off” tra seconde case ed alberghi, nel senso che dove prevalgono le prime, li scompare la qualità alberghiera e dove i secondi li allora il discorso qualitativo può diventare spazio di riuscita...in cinque anni i servizi alberghieri del Mezzogiorno sono cresciuti in maniera consistente... La qualità alberghiera cresce, anche se si delinea una sorta di dualismo: pochi alberghi offrono anche di più rispetto alla media nazionale e molti alberghi stanno sotto la media italiana. Manca perciò la dimensione intermedia, quell'aderenza allo stato medio che occorre per essere sistema.”.*

Sono valutazioni fondamentali, che fotografano in modo in equivoco le tendenze e deliniano nettamente le strategie, anche se, poi il tutto viene inquadrato, correttamente, nel sistema più complessivo della mobilità.

*“Mettendo a confronto tutti i capoluoghi di provincia del Mezzogiorno con dieci città del centro-nord si può osservare che, utilizzando aerei e treni, solo nel 24% dei casi si può fare un viaggio di andata e ritorno nella stessa giornata. Questo significa che viaggi di lavoro, per partecipare a congressi o per week-end, sono particolarmente difficili e questo crea un gap sia per i sistemi dei trasporti sia per quello dell’ospitalità...”*

Queste riflessioni vengono corredate da una serie di grafici sui flussi turistici e sui mezzi di trasporto nonché da una valutazione inerente le ragioni della scelta delle vacanze riferita a dati CIT: *“...158.329.000 giornate di vacanze al mare... 39 milioni in Calabria... 12.098.000 giornate di vacanza in montagna... 15.645.000 giornate di vacanza in collina... 2.612.000 giornate per giri turistici... 946.000 giornate di vacanza o per cura...”*

In merito alla qualità alberghiera, l’unica località calabrese censita è Parghelia che si colloca al tredicesimo posto di tutto il Mezzogiorno e, nella graduatoria della qualità alberghiera del Meridione, al sesto posto si colloca Ricadi – Capo Vaticano con un dato (69,2%) che la posiziona immediatamente a ridosso di Taormina (74,7%) e, addirittura, prima di Capri (44,8%).

La conclusione dell’analisi è un assunto che può essere posto a base di ogni riflessione inerente il turismo: *“Il balneare da solo non regge alla sfida della qualità, nel senso che deve per forza accompagnarsi al turismo genericamente legato al lavoro, oppure al qualità storico-architettoniche-paesaggistiche talmente forti da poter avere una stagione più lunga ed una clientela più selezionata...La vetta della graduatoria dei Comuni turistici...ci parla dunque di una situazione sostanzialmente urbanistica con piccoli centri a forte caratura di appeal turistico, ma senza indotto territoriale e grandi centri che integrano turismo culturale con quello business”*.

Lo studio, approfondito e ben calibrato, con analisi statistiche tuttora attendibili, inquadra solo marginalmente però l’aspetto della mobilità che, anche all’interno delle ipotesi di sviluppo turistico, rimane un aspetto determinante.



# QSI\_REL

## VIABILITA' - TRASPORTI AREE INDUSTRIALI ED ARTIGIANALI - SERVIZI

*“Costruire, significa collaborare con la terra,  
imprimere il segno dell’uomo su un paesaggio  
che ne resterà modificato per sempre;  
contribuire inoltre a quella lenta trasformazione  
che è la vita stessa delle città.*

*Quanta cura, per escogitare la collocazione  
esatta di un ponte e d’una fontana, per dare  
a una strada di montagna la curva più economica  
che è al tempo stesso la più pura”*

**Marguerite Yourcenar**

Il territorio comunale di Montebello Jonico è attraversato dalle seguenti strade extracomunali:

- strada statale jonica n. 106
- strada provinciale di Saline-Montebello-Fossato
- strada provinciale Saline-Stinò- Lianò

Parallela alla SS 106, corre la Ferrovia Reggio Calabria-Metaponto.



Il territorio comunale è interessato, inoltre, da una rete minore di viabilità:

- pista Molino di Fossato-Piani di Embrisi
- pista di Fossatello-Santa Lucia
- pista Montebello-Dadora
- pista Torrente Molaro-Stinò-San Nicola-Croce Molaro-S. Giorgio
- pista Strada Provinciale-Mastro Pietro
- pista Rocca-Acone-Zuccalà
- strada interpoderale Strada Provinciale-Placa
- strada interpoderale Strada Provinciale-Caracciolino

Sono presenti, ancora, sul territorio comunale altre viabilità minori che, soprattutto nella parte alta, consentono il collegamento con gli ambiti esterni.



La rete ferrata recuperata con funzioni di metropolitana di superficie collega Montebello a Reggio Calabria con buona efficienza, ma non prosegue verso la parte jonica e ciò impedisce un reale sviluppo di un sistema di mobilità, anche con innovazioni e fruibilità reale da parte dei cittadini.

Il territorio di Montebello Jonico viene, pertanto, attraversato, nella sua parte a mare, dalla strada SS106 che accoglie un traffico gommatto molto intenso ed altamente inquinante.

Di contro, è nullo l'apporto ai collegamenti ed alla logistica che da il porto che pure ha dimensioni e potenzialità di assoluto rispetto.

Il territorio comunale di Montebello, come quello dell'intera area a sud della città di Reggio Calabria, è stato, anche se in modo differenziato, coinvolto nell'evoluzione trentennale della "querelle" intorno al Porto di Saline e dell'area industriale adiacente.

Avviata nel 1970 con il famoso *Pacchetto Colombo*, la vicenda del Porto e dell'insediamento industriale di Saline, assieme a quella del porto di Gioia Tauro, è stata ed è tuttora al centro di tutti i programmi, i piani ed i progetti che riguardano l'intera Calabria ed in particolare la provincia di

Reggio Calabria, malgrado appaia sempre più evidente il totale fallimento di una vicenda ormai ultratrentennale.



Dalla prima ipotesi governativa che prevedeva la realizzazione polo industriale della Liquichimica trascorrono oltre trenta anni durante i quali, a parte i lavori per realizzare il Porto e lo stabilimento mai completato e mai entrato in funzione, non accade praticamente alcunché.



Scrive C. Donzelli: *“Il Pacchetto Colombo, cioè l’insieme di provvidenze governative succedute alla rivolta di Reggio Calabria...ipotizzava la ... localizzazione, nella Piana di Gioia Tauro, di un grande Centro Siderurgico ed a Saline Joniche del polo della Liquichimica.*

*Ci volle qualche anno per scoprire ciò che tutti gli esperti del settore già ampiamente sapevano, e cioè che di centri siderurgici e di poli chimici in Italia ve ne erano troppi, e che era necessario addirittura ridimensionare quelli esistenti.*

*Con una rapida inversione di tendenza, mentre i lavori proseguivano e veniva completata l’opera di espianto degli uliveti, il ceto politico-burocratico nazionale e regionale di quel periodo scopriva una nuova possibile destinazione del porto, questa volta a sostegno di una progettata megacentrale a carbone per la produzione di energia elettrica.*

*Nuove polemiche, nuovi dissidi, nuove spinte localistiche e nuove promesse. Alla fine, dopo anni e anni di accanita discussione tra sostenitori delle “ragioni energetiche” e fautori delle “ragioni ambientali”, anche l’idea della megacentrale, a fine anni ottanta venne definitivamente accantonata.*

*Il porto, intanto, era stato finalmente terminato, e lasciato lì a far nulla nella solitudine più assoluta ... monumento postmoderno alla virtualità delle tante destinazioni disattese...Centinaia di miliardi spesi, decine e decine di ettari stravolti. Vaghe le idee, ancora fino al 1993, sul che fare, tranne quella di una blanda richiesta di farne un porto polifunzionale.” (Cfr. C. Donzelli).*



Nel 1971, il Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno delibera la costituzione dell’agglomerato industriale di Saline e, quindi, preparava la redazione del Piano Regolatore Territoriale dell’A.S.I di Reggio Calabria nella cui Relazione, fra l’altro, si legge: *“...Il significato di Saline è misurabile in termini di produzione, di occupazione, di effetti moltiplicatori sull’economia del reggino.*

*Insieme alle decisioni che in questo stesso periodo investono il litorale della Piana di Rosarno, quella di Saline è senz’altro un fatto di grande importanza per l’auspicato passaggio dall’economia chiusa di oggi ad una economia contrassegnata da moderni valori di mobilità e di diversificazione...i nuovi grossi interventi di tipo produttivo e infrastrutturale decisi per la Calabria del Sud (alcuni già divenuti realtà come l’Autostrada del Sole, altri prossimi a diventarla come il*

*Centro Siderurgico della Piana e l'industria chimica di Saline...potrà anche essere violento e drammatico (da una parte la sofisticata macchina della grande fabbrica e la dimensione dei tempi di produzione, dall'altra la grezza struttura antica del lavoro della terra e una filosofia del tempo che di questa struttura è diretta conseguenza) ma sarà proprio l'effetto di quest'urto a indurre nuova mentalità e nuove tensioni sia organizzative che operative.*

*Ecco dunque che il significato di Saline non deve limitarsi alla sola, sia pure importante, valutazione tecnico-economica." (Reghion S.p.A., Stralcio del Piano Regolatore Territoriale, "Relazione").*

Una lettura illuminata e profetica i cui effetti sono innanzi ai nostri occhi e che, nel 1972 veniva fatta, forse solo per supportare l'enorme "affaire" delle politiche pubbliche nel Mezzogiorno che, peraltro, non appare ancora, a quasi quarant'anni di distanza, concluso interamente.

In un recente articolo pubblicato il 2 aprile 2009 su "Il Quotidiano", così G. Verduci riassume le vicende del polo industriale di Saline: "Saline Joniche è il paradigma del fallimento dello sviluppo industriale imposto dall'alto. Sull'area dei due insediamenti industriali che ne avrebbero dovuto cambiare il corso della storia economica, sono rimasti solo scatoloni vuoti di archeologia industriale e alcuni lavoratori in cassa integrazione da una trentina di anni.

*Il sito della Liquichimica biosintesi, e quello delle ex Officine grandi riparazioni, sono il frutto delle politiche "riparatorie" di Governi che, per dare risposta ad una Reggio defraudata della bandiera di capoluogo di regione e rilanciare un'economia sull'orlo della crisi, investirono una pioggia di miliardi delle vecchie lire su progetti senza futuro, su delle "cattedrali nel deserto".*

*Nel luglio del 1970 scoppiano i "moti di Reggio", nell'ottobre dello stesso anno viene varato il famigerato "pacchetto Colombo", pochi anni dopo viene posta la prima pietra di quello che, fino agli anni novanta, era il più grande sito industriale di tutta l'Europa.*

*La Liquichimica biosintesi, nei piani dell'Enichem, avrebbe dovuto produrre mangimi per animali. Il sogno dell'industrializzazione e dei mille posti di lavoro, però, svanì dopo pochi mesi. Il Governo, lo stesso organo che aveva deciso la realizzazione dell'imponente fabbrica, scoprì che quelle produzioni avrebbero potuto avere effetti cancerogeni sull'essere umano. La ciminiera smise di fumare*

(...)

*Dalla chiusura dei cancelli passarono diversi anni di oblio. La struttura industriale, all'avanguardia della tecnologia, all'epoca della sua realizzazione, si trasforma in un gigante addormentato...Sino al 2007, quando la Sei (una partecipata della multinazionale svizzera, la Ratia energia) presenta un progetto per la realizzazione di una centrale a carbone..." (G. Verduci, "Il Quotidiano").*

Il resto è attualità, una realtà che testimonia un ripetersi di conflitti, già vissuti per Gioia Tauro, tra le popolazioni e le Istituzioni locali ed il Governo. Come già avvenuto per il porto di Gioia Tauro nel passato, oggi è il porto di Saline che viene preso d'assalto per realizzare una Centrale a Carbone della quale, nessun calabrese, avverte, non solo la necessita, ma la compatibilità con le identità locali.

L'ipotesi della Centrale a Carbone sull'area portuale di saline rappresenta un'ipotesi di trasformazione del territorio in assoluto contrasto con le identità e la storia dello stesso.

Il Piano Regolatore Territoriale dell'A.S.I comprende tanto l'area portuale quanto una area industriale di rilevanti dimensioni che viene gestita dall'A.S.I per tramite di un proprio Piano sovraordinato e con organismi di gestione autonomi nei quali i Comuni territorialmente interessati vengono rappresentati dai Sindaci in carica, salvo supponenti quanto incomprensibili atti di autolesionismo che, in alcune fasi, hanno determinato autoesclusioni da tali organismi ed isolamenti, comunque, nefasti per il territorio.

Nel Piano ASI vigente si legge:

## “Il Nucleo di Sviluppo Industriale

*L'ente responsabile degli agglomerati industriali reggini è il Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria.*

<b>ENTE GESTORE</b>	CONSORZIO PER L'AREA DI SVILUPPO INDUSTRIALE DI REGGIO CALABRIA
<b>SEDE</b>	VIA VITTORIO VENETO 77 – REGGIO CALABRIA
<b>N° TELEFONO</b>	0965/897913
<b>N° FAX</b>	0965/896581
<b>SITO WEB</b>	<a href="http://www.asireg.it">http://www.asireg.it</a>
<b>INDIRIZZO MAIL</b>	
<b>REFERENTE</b>	

*Sono quattro le aree destinate agli insediamenti industriali e ricadono nei seguenti comuni.*

<b>AREA INDUSTRIALE</b>	<b>PRINCIPALI COMUNI DI RIFERIMENTO</b>
CAMPO CALABRO	CAMPO CALABRO- VILLA SAN GIOVANNI
GIOIA TAURO	GIOIA TAURO- SAN FERDINANDO- ROSARNO
REGGIO CALABRIA (GEBBIONE E SAN LEO)	REGGIO CALABRIA
SALINE IONICHE	MONTEBELLO IONICO- MELITO PORTO SALVO

### **L'estensione e la disponibilità dei suoli.**

*Complessivamente la superficie del territorio provinciale riconducibile alle aree industriali è pari a circa 1.950 ha, dei quali 770 riservati ad insediamenti industriali.*

*I suoli disponibili per nuovi insediamenti industriali, o per ampliamenti delle unità locali esistenti, sono pari a circa 447 ha, ovvero pari al 57,8% dei suoli complessivamente destinati a lotti industriali.*

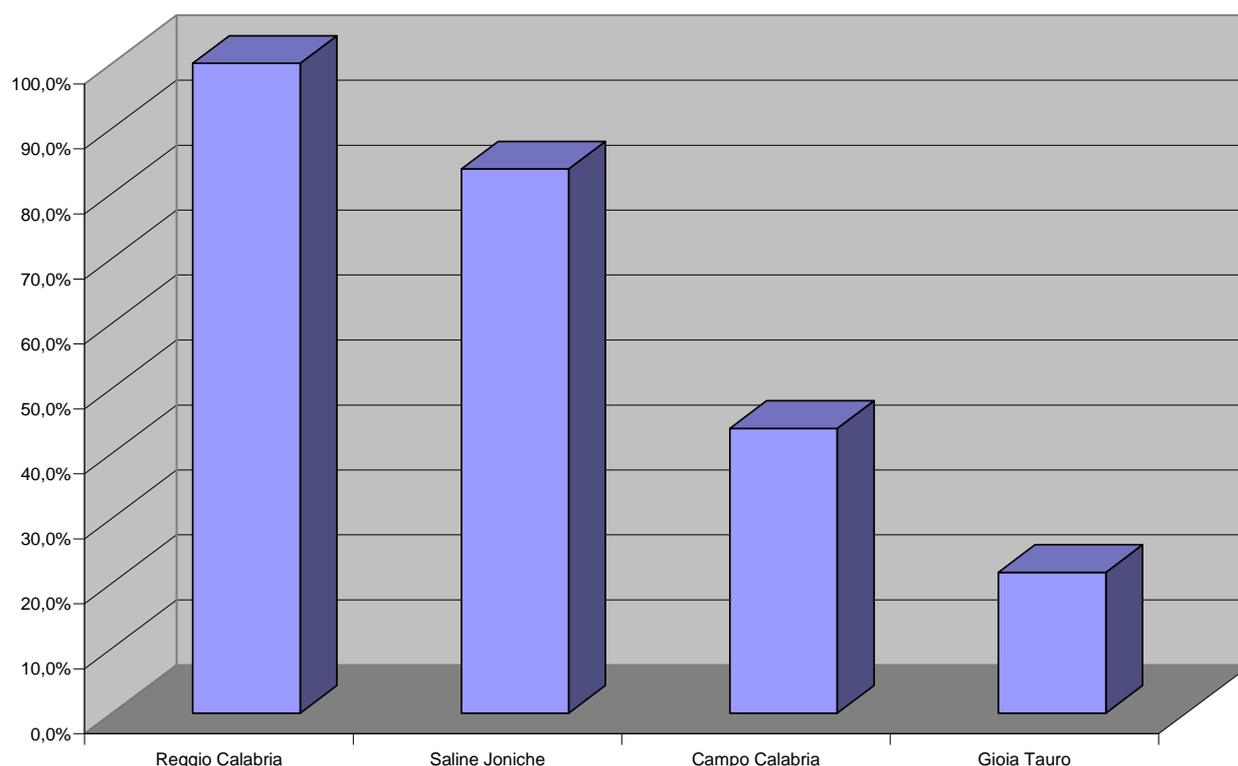
*In altri termini questo significa che è occupato soltanto il 42,2% dei suoli disponibili per insediamenti industriali.*

*Dei 511 ettari disponibili il 55% circa sono suoli da espropriare.*

<b>AGGLOMERATO</b>	<b>ESTENSIONE TOTALE (HA)</b>	<b>SUOLI INDUSTRIALE (HA)</b>	<b>PER DISPONIBILI</b>	<b>DA ESPROPRIARE.</b>
REGGIO CALABRIA	125,00	65,9	0	0
SALINE IONICHE	259,00	152	24,7	Non vigente PRG
CAMPO CALABRO	87,18	53,39	30	30
GIOIA TAURO	1.483,00	498	390	190
<b>TOTALE</b>	<b>1.954,18</b>	<b>769,29</b>	<b>444,7</b>	<b>220</b>

*Il grado di saturazione dell'area, espresso come rapporto fra la superficie occupata e la superficie complessivamente destinata a lotti industriali è riportata nella seguente figura*

## Grado di saturazione degli agglomerati reggini



*Tra le possibili ipotesi di sviluppo vanno segnalate le iniziative per rafforzare l'area della Locride, nella fascia ionica provinciale, attraverso l'avvio di una nuova area attrezzata e un progetto promosso dal Comune di Reggio Calabria, ancora in fase di idea progetto, per infrastrutturazione di un'area industriale sulla fiumara Valanidi, a ridosso dell'agglomerato industriale reggino di San Leo.*

### **Le procedure per l'acquisizione dei suoli**

*I suoli vengono concessi mediante una procedura che prevede:*

- *pubblicazione bando*
- *Il costo di istruttoria delle pr presentazione della domanda da parte dell'imprenditore*
- *formazione di una graduatoria sulla base di indicatori di selezione dei progetti*
- *delibera di assegnazione in via provvisoria del terreno*
- *presentazione del progetto tecnico e versamento del 20% del prezzo del terreno*
- *deliberazione in via definitiva del lotto e stipula del contratto definitivo di cessione di proprietà."*

I risultati di questa enorme ipotesi di industrializzazione sono così evidenti che appare pleonastico qualsivoglia commento. Vi è solo da annotare come, a distanza di quasi quaranta anni, quella che negli anni '70 era stata una ipotesi che tanto dibattito e così virulenti contrasti pubblici aveva generato (la costruzione di una Centrale a Carbone dell'ENEL nel Porto di Gioia Tauro), ritorna di piena attualità e di silente cogenza con riferimento al Porto di Saline: quaranta anni senza che alcun tema politico, ambientale, sociale ed economico di questa parte della Calabria abbia subito modifiche!

Il Piano Regionale dei Trasporti evidenzia, nelle sue analisi, i tratti salienti del tessuto insediativo calabrese e delle sue dinamiche: *“...da un primo inquadramento emerge:*  
*-lieve livello di incremento della popolazione a fronte di una crescita ben più consistente della superficie urbanizzata, particolarmente riferibile all’urbano diffuso;*  
*-deficit di popolazione concentrato particolarmente nei centri capoluogo;*  
*-basso e poco organizzato livello dei servizi urbani corrispondente a scarsa strutturazione a rete dei centri regionali.*”



*Negli ultimi quarant’anni la popolazione calabrese è aumentata di sole 60.000 persone. La superficie urbanizzata, nello stesso periodo, è invece aumentata di circa cinque volte...questa strabiliante crescita della superficie urbanizzata è avvenuta nella regione più arretrata d’Italia e con caratteristiche tali da potervi riconoscere proprio la forma della città diffusa, dell’urbano che si allarga, si frammenta e si sfrangia fino ad occupare territori esterni o addirittura lontani dalla città, ma tutto ciò a fronte di dinamiche economiche e produttive oggettivamente assai flebili...”*

Il trasporto su ferro costituisce uno degli assunti cardine del PRT e ad esso viene attribuito *“...un ruolo predominante quale asse principale sia per gli spostamenti passeggeri di valenza nazionale e locale, sia per la movimentazione delle merci...sulla direttrice tirrenica il traffico è, mediamente, di 120 treni/giorno...”*.

Il PRT, malgrado una virtuale dichiarazione circa il *“recupero di traffico passeggeri e merci da parte della ferrovia attraverso l’aumento delle prestazioni offerte sulle direttrici fondamentali...”*, in realtà, presta poca attenzione al ferrato puntando, invece, sul gommato, anche per le tratte servite dalle Ferrovie Regionali (ex Calabro-Lucane).

Nel 1996 le Ferrovie dello Stato eseguivano uno studio sul tema *“Sviluppare una strategia per l’ospitalità nel Mezzogiorno”*; questo studio offre una serie di letture puntuali ed ancora valide: *“Le condizioni naturali favorevoli non bastano a produrre ospitalità...le risorse spontanee non sono prodotte, se non a condizione di inserirci una quota significativa di imprenditorialità e di avvolgerle in un opportuno ed articolato involucro di servizi...siamo davanti ad uno scenario mondiale in cui crescono tendenzialmente le età delle persone, mentre crescono parallelamente le disponibilità economiche e le abitudini a viaggiare...il turismo, essendo diffuso nei singoli poli del*

sistema, ha bisogno comunque, vicino ad alcuni grandi e significativi progetti di una grande quantità di micro investimenti che possano esplodere sul territorio per trovare la loro nicchia e le loro opportunità di crescita...Il Mezzogiorno turistico reale è fatto dall'effetto città: se si guarda alla classifica dei comuni turistici del sud si può vedere la primazia di Napoli, prima città del Mezzogiorno, seguita poi dalla "stella" del turismo a grande risonanza di immagine, Sorrento, Taormina, Capri, Ischia; ma poi c'è ancora Palermo e ancora Bari, insomma le tre capitali del sud.



*Vincono sempre i luoghi a elevata urbanizzazione e non i paesaggi desertificati (anche se pieni di seconde case), vince l'integrazione tra qualità paesaggistiche e qualità urbana... Un altro grande elemento di interesse è il "trade off" tra seconde case e alberghi, nel senso che dove prevalgono le prime, lì scompare la qualità alberghiera e dove i secondi lì allora il discorso qualitativo può diventare spazio di riuscita...".*

Sono valutazioni fondamentali, che fotografano in un modo inequivoco le tendenze e delineano nettamente le strategie, anche se, poi il tutto viene inquadrato, correttamente, nel sistema della mobilità.

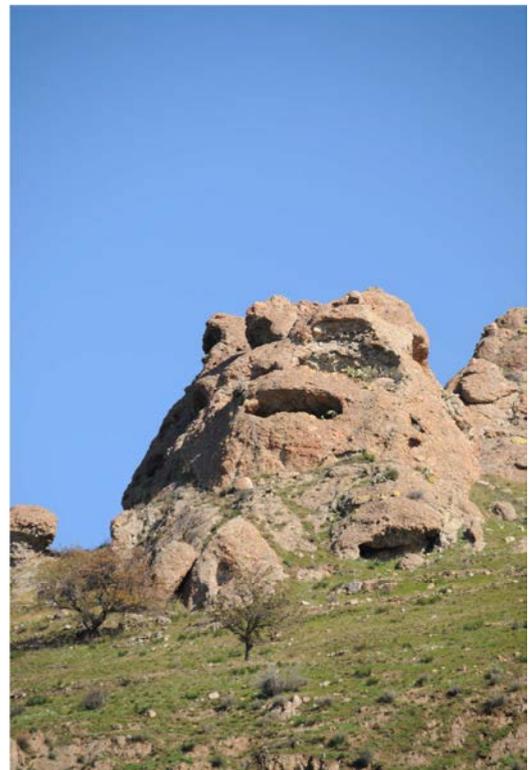
*"Mettendo a confronto tutti i capoluoghi di provincia del Mezzogiorno con dieci città del centro nord si può osservare che, utilizzando aerei e treni, solo nel 24% dei casi si può fare un viaggio di andata e ritorno nella stessa giornata...".*

Queste riflessioni vengono corredate da una serie di grafici circa i flussi turistici ed i relativi mezzi di trasporto e da una valutazione relativa alle ragioni della scelta delle vacanze riferita a dati CIT.

In merito alla qualità alberghiera, l'unica località calabrese censita è Parghelia che si colloca al tredicesimo posto di tutto il Mezzogiorno e, nella graduatoria della qualità alberghiera nel Meridione, al sesto posto si colloca Ricadi-Capo Vaticano.

La conclusione dell'analisi diviene un assunto fondamentale di ogni riflessione in merito all'argomento: *"il balneare da solo non regge alla sfida della qualità, nel senso che deve per forza accompagnarsi al turismo genericamente legato al lavoro, oppure a qualità storico-architettoniche-paesaggistiche talmente forti da potere avere una stagione più lunga ed una*

*clientela più selezionata. La vetta della graduatoria dei comuni turistici...ci parla dunque di una situazione sostanzialmente urbanistica, con piccoli centri a forte caratura di appeal turistico, ma senza indotto territoriale e grandi centri che integrano turismo culturale con quello business”.*



# QSV\_REL

## VALORI - RISORSE - IDENTITA'

*“Non è l'occhio a vedere,  
siamo noi che vediamo.”*

*Nietsche*

### ASSOCIAZIONI

Sul territorio comunale di Montebello Ionico insistono le seguenti Associazioni:

- *Pro Loco - Saline Joniche*
- *Associazione Culturale Onlus “Nicholaos Arghiropoulos” - Montebello*
- *Associazione Culturale “Fossatesi nel Mondo” - Montebello*
- *Protezione Civile “Rangers International” - Saline Joniche*
- *Associazione Culturale “Iperion” - Saline Joniche*
- *Associazione Culturale “Kaleidos” - Saline Joniche*
- *Associazione ciclistica “Garibaldina” - Saline Joniche*

Il numero e la specificità delle associazioni evidenziano il non elevato fermento della società di Montebello.

I valori e le identità fondamentali di questo territorio sono quelli che derivano dalla sua storia e dalla storia del tuo paesaggio, in nessun caso come questo il paesaggio, il territorio e la storia si sono così intimamente connessi.

Per secoli il territorio ha prodotto sì generi primari ma ha prodotto anche paesaggio, un paesaggio dai connotati tanto importanti quanto fragili, una corona di colline che si affacciano sul mare e sulle quali la presenza dell'uomo ha creato antropizzazioni che per lunghi secoli sono state in assoluta concordanza con le identità dei luoghi. Ma, anche, luoghi di elevata valenza paesaggistica e di storicizzata dimensione ambientale.

Quando a questo si è tentato di sostituire un modello non coerente con le identità dei luoghi ed importato da realtà e contesti assolutamente differenti, si è andati incontro ad un fallimento totale che ha condizionato e coinvolto nella sua parabola, l'intero territorio calabrese.





