



**Camera di Commercio Industria Artigianato
e Agricoltura di Vibo Valentia**

IL SISTEMA PRODUTTIVO PORTUALE DI VIBO MARINA

*Potenzialità tecnico-economiche, progettazione e promozione
per una strategia integrata di sviluppo*

a cura di Maurizio Caruso Frezza, Alano-Maurizio Ferri e Marcello Elmi

con la collaborazione di
GMP Consulting srl

Il presente studio è stato realizzato dalla Camera di Commercio di Vibo Valentia, con il contributo finanziario dell'Unione Italiana delle Camere di Commercio e con la collaborazione scientifica della GMP Consulting srl di Roma, nell'ambito delle attività progettuali di marketing territoriale e di analisi dei sistemi produttivi locali affidate all'Ufficio Studi, Statistica e Marketing Territoriale della Camera.

Coordinamento:

Dr. Antonio Gallo Cantafio (Segretario Generale f.f. della Camera di Commercio di Vibo Valentia)

Responsabile di progetto:

Dr. Maurizio Caruso Frezza (Camera di Commercio di Vibo Valentia - Area servizi innovativi per la programmazione territoriale)

Assistente di progetto

Dr.ssa Raffaella Gigliotti (Camera di Commercio di Vibo Valentia - Ufficio Studi , Statistica e Marketing territoriale)

Gruppo di lavoro

Dr. Maurizio Caruso Frezza (Camera di Commercio di Vibo Valentia - Ufficio Studi, Statistica e Marketing territoriale)

Dr. Maurizio Alano Ferri (GMP Consulting srl)

Ing. Marcello Elmi (Studio Tecnico Ing. Elmi, partner GMP Consulting srl)

L'impostazione e la realizzazione dello studio è opera comune del Gruppo di lavoro e scaturisce dall'integrazione delle rispettive competenze dei componenti: M. Caruso Frezza per l'analisi economico-statistica e di marketing territoriale; A.M. Ferri per l'analisi economico-finanziaria e di scenario; M. Elmi per l'analisi e la progettazione tecnica-funzionale.

Le parti specialistiche sono state redatte da:

Capitolo 3, *M. Elmi*

Capitolo 4, *M. Caruso Frezza*

Capitolo 5, *A.M. Ferri*

Si ringraziano gli operatori economici ed istituzionali che con la loro collaborazione hanno permesso la realizzazione di questo lavoro.

La riproduzione e/o diffusione parziale o totale di questa pubblicazione è consentita esclusivamente con la citazione completa della fonte: "Camera di Commercio di Vibo Valentia, 2003 - **Il sistema produttivo portuale di Vibo Marina**, a cura di M.Caruso Frezza, A.M. Ferri e M. Elmi"

Alla Città, organismo complesso, fulcro di tensioni sociali, crogiolo di vita intellettuale ...

Luigi Firpo, da "La Città ideale nel Rinascimento" Strenna Utet, 1975

INDICE

| | |
|--|-----------|
| PRESENTAZIONE | 7 |
| INTRODUZIONE | 11 |
| CAPITOLO 1 | 13 |
| IL SISTEMA PRODUTTIVO PORTUALE DI VIBO VALENTIA MARINA: DESCRIZIONE DEL PORTO E DELLE ATTIVITÀ ECONOMICHE PRESENTI | 13 |
| 1.1 INSERIMENTO GEOGRAFICO..... | 13 |
| 1.1.1 <i>Il porto – posizione geografica – porti limitrofi</i> | 13 |
| 1.1.2 <i>Il sistema trasportistico d’area</i> | 18 |
| 1.2 EDIFICI COMMERCIALI, STRUTTURE ED ALTRE AREE PORTUALI..... | 19 |
| 1.3 LE ATTIVITÀ PORTUALI..... | 23 |
| 1.3.1 <i>Attività di trasporto e deposito di prodotti petroliferi</i> | 23 |
| 1.3.2 <i>Attività di trasporto e deposito di prodotti agricoli ed industriali</i> | 24 |
| 1.3.3 <i>Attività della pesca</i> | 25 |
| 1.3.4 <i>Attività istituzionali</i> | 26 |
| 1.3.5 <i>Attività diportistica</i> | 27 |
| 1.3.6 <i>Attività cantieristica e di rimessaggio</i> | 28 |
| 1.3.7 <i>Attività di acquacoltura marina</i> | 29 |
| 1.3.8 <i>Attività di trasporto marittimo di passeggeri</i> | 30 |
| 1.3.9 <i>Attività di servizio ausiliarie</i> | 31 |
| 1.3.10 <i>Attività balneari</i> | 32 |
| 1.3.11 <i>Altre attività minori e complementari</i> | 33 |
| | |
| CAPITOLO 2 | 35 |
| ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE ED INDIVIDUAZIONE DELLE PRINCIPALI PROBLEMATICHE DEL SISTEMA PRODUTTIVO ED INFRASTRUTTURALE PORTUALE 35 | |
| 2.1 - PREMessa | 35 |
| 2.2 VALUTAZIONI E COMMENTI..... | 36 |
| 2.2.1 <i>Attività di trasporto mercantile</i> | 36 |
| 2.2.2 <i>Pesca e maricoltura</i> | 40 |
| 2.2.3 <i>Diporto nautico ed attività di rimessaggio</i> | 43 |
| 2.2.4 <i>Presenze istituzionali</i> | 46 |
| 2.2.5 <i>Attività balneari ed escursionismo turistico</i> | 47 |
| 2.2.6 <i>Rete commerciale e pubblici esercizi</i> | 48 |
| 2.2.7 <i>Traghetti per le Isole Eolie</i> | 50 |
| 2.3 CONCLUSIONI GENERALI DI INSIEME | 50 |
| 2.3.1 <i>Prime considerazioni sul sistema produttivo portuale</i> | 50 |
| 2.3.2 <i>Assetti produttivi ed urbanistici: giudizio globale e problematiche</i> | 52 |
| | |
| CAPITOLO 3 | 57 |
| ATTIVAZIONE DELLE METODOLOGIE E INDIVIDUAZIONE DELLE SOLUZIONI PROGETTUALI | 57 |
| 3.1 PREMessa | 57 |
| 3.2 LINEE GUIDA DEGLI INTERVENTI..... | 58 |
| 3.2.1 <i>Interventi su scala portuale</i> | 59 |
| 3.2.2 <i>Interventi sui diversi settori di attività</i> | 61 |
| 3.2.3 <i>Interventi puntuali sulla zona portuale abitata</i> | 62 |
| 3.3 PROPOSTA PER LO SVILUPPO DELLA FUNZIONE ESCURSIONISTICA TURISTICA DI VIBO MARINA | 63 |

| | |
|---|------------|
| 3.4 PROPOSTA PER L'INSERIMENTO DI UNA NUOVA FUNZIONE ECONOMICA NELL'AREA PORTUALE | 64 |
| 3.5 PROPOSTA PER LA RISOLUZIONE DEL PROBLEMA DELLA RISACCA | 67 |
| CAPITOLO 4..... | 69 |
| INTEGRAZIONE PRODUTTIVA DEL SISTEMA PORTUALE NEL CONTESTO LOCALE..... | 69 |
| 4.1 PREMESA | 69 |
| 4.2 IL SISTEMA IMPRENDITORIALE DI VIBO MARINA: TIPOLOGIE PRODUTTIVE E SPECIALIZZAZIONI LOCALIZZATIVE..... | 70 |
| CAPITOLO 5..... | 78 |
| STRUTTURE GIURIDICHE DI GESTIONE E RISORSE FINANZIARIE..... | 78 |
| 5.1 PREMESA | 78 |
| 5.2 I CONSORZI..... | 79 |
| 5.3 LE AZIENDE SPECIALI | 80 |
| 5.4 LE RISORSE FINANZIARIE | 80 |
| CONCLUSIONI DI SINTESI..... | 83 |
| ALLEGATO STATISTICO | 89 |
| PLANIMETRIA DEL PORTO DI VIBO MARINA E DEGLI INTERVENTI PROGETTUALI PROPOSTI..... | 101 |

PRESENTAZIONE

E' la prima volta che la Camera di Commercio di Vibo Valentia affronta l'analisi del sistema produttivo ad una scala sub-comunale.

Lo fa qui con uno studio che mette al centro dell'analisi il ruolo economico e di sviluppo che deriva da una delle infrastrutture maggiori presenti nella nostra provincia: il **porto di Vibo Marina**, frazione costiera della città capoluogo di provincia Vibo Valentia, assunto come fulcro di un sistema produttivo locale ben definito, economicamente e geograficamente.

E' uno studio che cerca di legare risorse infrastrutturali a risorse imprenditoriali, progettazione tecnica a linee di sviluppo possibile, economia a territorio.

E' una scelta questa di operare a scala sub-comunale che scaturisce dalla breve ma intensa esperienza di analisi e di studio del territorio che la Camera di Commercio ha condotto dal 1994, suo primo anno di operatività, ad oggi.

Fino a questo lavoro l'attività di studio e di analisi ha riguardato, in effetti, analisi impostate su scala provinciale e comunale. Si è trattato di analisi di base, quali per esempio le analisi strutturali e congiunturali, sulla demografia di impresa e sui fabbisogni formativi; ma anche di studi di approfondimento che hanno indagato, sempre a livello provinciale, altri aspetti del sistema economico provinciale quali il mercato del lavoro, il sistema creditizio, la domanda turistica.

A questo primo blocco di analisi e studi si devono aggiungere, inoltre, una serie di analisi trasversali che hanno adottato un approccio di *marketing territoriale* e che hanno cercato di individuare e valorizzare i vantaggi competitivi della provincia.

In questo ambito sono emerse con significatività statistica le relazioni settoriali e territoriali dei principali settori produttivi vibonesi (filiera agro-alimentare, bosco-legno, metalmeccanico, turismo) che sono stati oggetto anche di ulteriori approfondimenti.

Tutta questa esperienza di lavoro ha messo in luce, però, come **non sia più sufficiente**, se si vuole uscire dalla teoria e si vuole veramente lavorare sulla realtà concreta dei problemi del territorio, limitarsi ad analisi generali non collegate ad effettive e concrete proposte successive di intervento.

L'analisi generale è, ovviamente, utile: serve per avere i punti di riferimento e di posizionamento del contesto in cui ci si trova ad operare ed in cui bisogna progettare le azioni.

Ma poi occorre, per agire concretamente *per lo sviluppo*, scendere su una scala più bassa, fatta di micro-analisi delle relazioni produttive ed interne esistenti tra i diversi soggetti che compongono un sistema produttivo locale.

Solo in questo modo, infatti, si possono *scovare*, prima, e si possono *utilizzare*, dopo, gli *"ingredienti"* che un dato sistema produttivo ha realmente a disposizione per costruirsi un percorso di sviluppo coerente con le esigenze ed i fabbisogni effettivi dei soggetti economici che vi operano.

Ed è a questo punto che anche l'analisi disaggregata a livello comunale può diventare stretta.

E' a questo punto, infatti, che occorre *"scendere in trincea"*, ricostruire *"dal basso"* uno strumento di conoscenza che, proprio perché costruito *"dal basso"*, può alla fine tradursi con più probabilità di altri in soluzioni ed in interventi appropriati ed efficaci, o quanto meno più appropriati ed efficaci di altri.

E' questo l'approccio che è stato utilizzato per studiare le potenzialità tecnico-economiche, la promozione e lo sviluppo del sistema produttivo portuale di Vibo Marina.

L'obiettivo che ci si era prefissati, e che pensiamo di aver in qualche modo raggiunto, anche se sarà compito di chi ci legge esprimere un giudizio a tal proposito, era quello di sperimentare una metodologia di lavoro, replicabile in altri contesti territoriali e flessibile, che consentisse di *far emergere gli elementi potenziali di sviluppo* insiti in un *sistema produttivo locale*, inteso come contiguità territoriale ed integrazione di risorse economiche (beni naturali, infrastrutture, imprese, istituzioni, lavoro).

E che consentisse, nello stesso tempo, di combinare fonti codificate e osservazioni "dirette", reperite "dal basso", in un quadro di una possibile *strategia integrata di sviluppo*.

Tutto questo perché la Camera di Commercio di Vibo Valentia ritiene che per far sviluppo sia necessario *utilizzare e organizzare al meglio quello che si ha* piuttosto che *quello che si potrebbe avere*, e che questo lo si debba fare *ricercando integrazione e condivisione nel e con il territorio*, piuttosto che *operando da soli e dall'esterno del territorio stesso*.

E' una riflessione questa che nasce, ripeto, dalle esperienze di studio e di analisi del nostro sistema economico e dalla valutazione dei casi di successo e di insuccesso, nella nostra realtà così come in altri contesti sociali ed economici analoghi; e che nasce, anche, dalla considerazione che le competenze e gli interessi dei soggetti economici, pubblici quanto privati, singoli quanto associativi, sono molteplici e complessi; che questi insistono ed agiscono sulle stesse risorse e sullo stesso territorio e che, di conseguenza, è indispensabile per generare *vero valore aggiunto di sistema* saper trovare modalità e mezzi di dialogo e di lavoro, comuni e sinergici.

E' per questi motivi che questo lavoro, e lo tengo a precisare, **non** deve essere considerato **un punto di arrivo ma un punto di partenza**.

Le stesse esemplificazioni progettuali che abbiamo proposto sono e rimangono esemplificazioni. Hanno lo scopo di aprire un dialogo. Su elementi concreti, ci auguriamo, intorno ai quali raccogliere e far crescere le forze migliori, pubbliche e private, organizzative, imprenditoriali e politiche di cui questo territorio dispone.

Perché è necessario oggi poter fare **adeguatamente** e **seriamente** politica economica di sviluppo e di crescita del territorio.

Perché il successo di un territorio dipende soprattutto dalla sua capacità *a saper utilizzare al meglio le risorse di cui dispone e a fornire organizzazione e competenze più rapidamente e con più affidabilità* degli altri. E aggiungerei anche *più creativamente degli altri*.

Essere più creativi, rapidi e affidabili degli altri: è questa la vera variabile che può fare oggi la differenza. E che può ribaltare apparenti situazioni di svantaggio competitivo.

Ed è quello che Vibo Valentia deve cercare di offrire.

Perché è la rapidità e l'affidabilità, oltre che la creatività, la vera risorsa rara che l'impresa ricerca in un territorio per reputarlo competitivo ed interessante per i propri investimenti e per il proprio sviluppo.

Ecco perché, oggi, **il sistema produttivo portuale di Vibo Marina** può e deve poter rappresentare per tutti un **grande terreno di prova e di confronto**, oltre che un **cantiere di sviluppo**.

E' un invito rivolto a tutti: alle Istituzioni che in esso agiscono e governano e che devono vigilare sull'ordinata convivenza civile ed economica; alle imprese che in esso e da esso costruiscono il mercato, ai lavoratori che delle imprese sono la ricchezza; ai soggetti sociali che in esso creano le condizioni ambientali e culturali di contesto.

E' con questo invito che **ringrazio tutti** coloro che a vario titolo hanno contribuito a far nascere e a portare a compimento questo lavoro: ringrazio la Giunta* che mi ha sostenuto nel mese di febbraio del 2002 nell'approvare il piano di progetto, l'Ufficio Studi, Statistica e Marketing territoriale della Camera che ha redatto e seguito tutto il lavoro, l'Unioncamere nazionale che ne ha finanziato in parte le spese, la società GMP Consulting srl che ci ha coadiuvato tecnicamente.

Ma voglio soprattutto ringraziare **gli imprenditori** del sistema produttivo portuale di Vibo Marina. Il lavoro è nato partendo da loro.

Perché erano loro gli attori principali del sistema produttivo e perché era da loro che si doveva capire che cosa fosse, se ne avesse addirittura senso parlarne, e dove eventualmente potesse arrivare il sistema produttivo portuale di Vibo Marina oggetto della nostra iniziativa.

Ringrazio gli imprenditori che abbiamo sentito o intervistato, per il supporto pregevole fornito al gruppo di lavoro nell'attività di ricerca e di verifica sul campo. Sono stati tanti e tutti hanno ben volentieri apprezzato l'iniziativa della Camera di Commercio. A loro va il sentito ringraziamento di tutta la Camera di Commercio di Vibo Valentia.

Ma ringrazio anche gli imprenditori che, per motivi organizzativi, non abbiamo potuto ascoltare. Ci sarebbe piaciuto sentirli tutti i **642 imprenditori di Vibo Marina**. Ma 642 è un bel numero ed il nostro gruppo di lavoro era costituito solo da tre persone, tra l'altro non tutte presenti a Vibo Valentia. Per compensare a questa impossibilità abbiamo allora cercato di trarre da chi è stato intervistato o sentito, elementi che, in qualche modo, potessero rappresentare non tanto le specificità delle singole aziende quanto le principali problematiche generali del settore o delle attività di appartenenza.

Il gruppo di lavoro ha cercato di filtrare e valutare le informazioni raccolte con questo spirito, applicando il metodo dell'indagine esplorativa e qualitativa.

Speriamo di esserci riusciti. Se non completamente almeno con adeguata sufficienza.

Per quanto non siamo riusciti a fare Vi chiediamo fin da ora scusa e comprensione.

Il lavoro è un punto di partenza, ripeto: ci sarà modo di ragionare e arricchire quanto qui oggi viene presentato.

A tutti gli imprenditori va, comunque, il ringraziamento per aver saputo costruire negli anni una realtà produttiva che abbiamo scoperto di estremo interesse.

Senza il loro lavoro ordinario e quotidiano, senza gli sforzi e le fatiche anche di generazioni, oggi questo sistema produttivo portuale di Vibo Marina non ci sarebbe stato.

E oggi non sarei potuto essere qui ad introdurre questa pubblicazione.

Ma soprattutto voglio ringraziarvi perché dallo studio emerge che questo sistema può crescere ed può essere risorsa grande per tutta la provincia e per la Calabria.

Ringrazio, infine, il Comandante della Capitaneria di Porto, Capitano di Fregata *Fedele Nitrella* per la disponibilità manifestata nel metterci a disposizione, tramite anche i suoi collaboratori

* Eletta il 20/12/2000 e costituita da: Giuseppe Rito (Presidente) Francesco Gioghà (Vice-Presidente) Pasquale Barbuto, Domenico Angelo Bilotta, Sergio Consolo, Giuseppe Greco, Antonino Meddis, Fortunato Mirabello, Francescantonio Stillitani

C.°2^cl. (Np). *Antonio Azzolina* ed 1° Maresciallo *Giuseppe Leone*, i dati tecnici e statistici sull'infrastruttura portuale e sulla movimentazione marittima.

Un ringraziamento, infine, scritto fin da ora, all'Amministrazione comunale di Vibo Valentia ed a tutti i rappresentanti politici vibonesi che, pur non essendo stati coinvolti nella realizzazione del lavoro ne sono, di fatto i primi destinatari: un ringraziamento per l'interesse e la disponibilità che vorranno manifestare nel lavorare insieme per lo sviluppo e la crescita del sistema produttivo portuale di Vibo Marina.

Il Presidente
Giuseppe Rito

INTRODUZIONE

Lo studio contenuto in questo rapporto è finalizzato all'analisi delle funzioni economiche che si sviluppano nell'area portuale di Vibo Marina, sia in acqua che a terra, a valutarne l'efficienza di svolgimento e a progettare scenari possibili di sviluppo integrato del sistema produttivo locale.

Attualmente il “*porto*” risulta essere una entità quasi autonoma rispetto al territorio circostante, con esso interagisce perché si deve scendere necessariamente a terra, ma sembra non esserci quasi interscambio. Vedremo che alla fine non sarà proprio così ma nella fase di avvio del lavoro è questo il postulato da cui ci si è dovuti muovere.

Con questo lavoro ci si è posti, infatti, l'obiettivo di capire se e quali forze economiche agissero e trovassero il loro ambiente di vita e di sviluppo in connessione diretta o indiretta con l'infrastruttura portuale ed in che misura questa stessa venisse a condizionare i processi produttivi e le relazioni intersettoriali del tessuto imprenditoriale esistente.

Gli estensori del lavoro hanno voluto, a tal fine, cambiare la visuale ponendosi virtualmente “al centro” del *porto*, con lo sguardo rivolto verso terra, per immaginarne nuove potenzialità tecniche ed economiche e poterne valutare gli effetti anche sul sistema economico circostante.

All'indagine è stata data una impostazione di tipo qualitativo ed esplorativo, seguendo una metodologia propria del marketing territoriale.

Si è partiti, così, “dal basso” esaminando le risorse e le attività esistenti e si è andati nella direzione di individuare, prima, e di valutare, dopo, i punti di forza e di debolezza ed i segnali di sviluppo possibili che potessero dare valore alle risorse esistenti e subito disponibili.

Si è cercato, in particolare, di legare l'evidenza empirica e deduttiva dei fabbisogni dei diversi settori di attività economica all'utilizzazione ed ottimizzazione delle strutture ed infrastrutture portuali esistenti.

A tal fine, nella parte finale del lavoro, si è proceduto alla presentazione di esemplificazioni progettuali in grado di collegare la riorganizzazione degli spazi e delle risorse infrastrutturali alle effettive esigenze economiche e funzionali del sistema portuale, anche in ottiche future di promozione e di valorizzazione delle specificità proprie del sistema produttivo locale.

CAPITOLO 1

IL SISTEMA PRODUTTIVO PORTUALE DI VIBO VALENTIA MARINA: DESCRIZIONE DEL PORTO E DELLE ATTIVITÀ ECONOMICHE PRESENTI

1.1 Inserimento geografico

1.1.1 Il porto – posizione geografica – porti limitrofi

Il porto è situato nel comune di Vibo Valentia, uno dei cinque capoluoghi di provincia della regione Calabria nel Sud di Italia.

Il porto prende nome dalla frazione in cui è localizzato, anche noto come Porto di Santa Venere, dall'antica denominazione della frazione costiera della città di Vibo Valentia dalla quale dipende amministrativamente.

Il porto di Vibo Marina è ubicato a 38°43'26" N e 16°07'40" E nel Golfo di S. Eufemia ed è costituito da un molo di sopraflutto o molo foraneo, a doppio gomito banchinato, (che nel primo tratto forma il bacino interno mentre nel secondo tratto, orientato a N-NE e nel terzo tratto, orientato a E-NE, forma l'avamporto) e da un molo di sottoflutto dotato di muro paraonde orientato per N-NW. Il bacino ha una superficie complessiva di mq 314.653.

Il fondale è sabbioso con batimetriche che variano da m 1,00 a m 11,50.

Le batimetriche attuali, tuttavia, soprattutto a causa della non sistematicità degli interventi ordinari di dragaggio del fondale che hanno caratterizzato negli ultimi anni la manutenzione dell'infrastruttura, sono inferiori a quelle teoriche, oltre ad essere variabili banchina per banchina¹.

I venti dominanti sono quelli di libeccio e ponente (periodo novembre-marzo) e di grecale e levante (da aprile ad ottobre).

I venti del III e IV quadrante producono nel bacino un leggero fenomeno di risacca.

L'ormeggio è gestito dalla Capitaneria di Porto sulle banchine: Molo Generale Malta di m. 282, Molo Cortese di m.250, Fiume di m.83, Pola di m.100, Tripoli di m. 83, Bengasi di m.356 (su linea spezzata per mt. 37-270-49), Calata Papandrea di m. 290 e Calata Buccarelli di m 275.

¹ Per come rilevato dalla Capitaneria di Porto di Vibo Valentia Marina (anno 2002) risulterebbero effettivamente disponibili a ciglio banchina le seguenti batimetriche: calata Buccarelli fondali variabili da 0 a 6 mt.; calata Papandrea da mt. 1.50 a mt.6 per attracchi distanziati dalla banchina di 3-4 metri; banchina Bengasi da mt. 2.40 a mt. 7.50; banchina Tripoli da mt.1.60 a mt.2.10; banchina Pola da mt. 1.50 a mt. 2.70; banchina Fiume da mt. 4.50; Molo Generale Malta da mt.0 (alla radice) a mt. 8 in testata; Molo Cortese mt. 8.

Localizzazione geografica sulla cartografia nazionale di Vibo Valentia, comune in cui ricade il porto di Vibo Marina



Questi ormeggi sono destinati agli arrivi delle navi mercantili, delle unità da pesca e da diporto e delle unità istituzionali o di servizio.

Il numero degli accosti disponibili sono 10 per una lunghezza complessiva di 1.652 mt. così ripartiti per tipologia di servizio svolto: servizi passeggeri (n.1 accosto); prodotti petroliferi (2); merci secche alla rinfusa (1); merci in colli (1); Ro/Ro (1); Altre merci (1) pescato (2) ormeggio navi militari (1) ormeggio naviglio pesca ed unità istituzionali di servizio (1)².

² Fonte: Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti, anno 2001- Dati Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti sulle opere ed infrastrutture portuali nei porti italiani al 1/1/2001 integrati

Il porto è attrezzato con scali di alaggio interni ed inoltre è dotato di una gru mobile con una portata fino a 41 tons, di distributori di benzina e gasolio e di officine meccaniche per motori, piloti e sommozzatori, oltre ai cantieri navali per la riparazione di scafi in ferro, legno ed in vtr. La superficie dei piazzali per le merci è di 3.000 mq.

Per i rifornimenti di gasolio e benzina super per naviglio da diporto sono disponibili due distributori Agip, uno sulla banchina Pola e uno sulla banchina Fiume, per un capacità complessiva di 50 mc per il gasolio e di 7 mc per la benzina, muniti di pompe della capacità fino a 500 lt/m, collegati a ciglio banchina e con modalità di rifornimento a mezzo di manichette di gomma³.

Sulla banchina Generale Malta è localizzato, inoltre, un distributore Esso per il rifornimento di gasolio (20 mc), di benzina super (10 mc) e benzina ecologica (10 mc) munito di pompe a ciglio banchina della capacità di 45 lt/m; il rifornimento avviene anche in questo caso a mezzo di manichette in gomma.

Tutte le banchine sono provviste di illuminazione a mezzo di proiettori sistemati su pali o altri supporti metallici.

L'impianto idrico è collegato alla rete comunale e serve le banchine Generale Malta, Fiume, Pola, Tripoli e Bengasi.

Le distanze via mare verso i principali riferimenti del Tirreno sono: Argentario Mg. 310, Fiumicino Mg 250, Capri Mg 140, Maratea Mg 78, Eolie Mg 42, Messina Mg 44, Crotona Mg 174, Santa Maria di Leuca Mg 242.

Il porto di Vibo Valentia Marina è baricentrico rispetto ai porti limitrofi che, ad esclusione del porto di Gioia Tauro e del porto di Maratea, sono di modeste dimensioni, ed hanno quindi vocazione esclusivamente da diporto o di piccola pesca costiera.

Di seguito si riporta una breve descrizione dei porti limitrofi situati sul tirreno nell'ambito dei compartimenti marittimi calabro-lucani dalla quale si evince la forte specificità e caratterizzazione tipologica del porto di Vibo Marina per quanto a destinazione d'uso, dimensione, capacità ricettiva e servizi.

Maratea: Ubicato a nord di Vibo marina ed esattamente nel Golfo di Policastro dista da questo 79,20 miglia marine.

Destinazione: porto turistico ed è protetto dal molo nord a gomito di m 275,00 e dal molo sud di m 260,00 nello specchio d'acqua interno si trova un molo secondario con direzione ovest – sudovest al quale sono ancorati pontili galleggianti. Batimetrica da m 3,00 a m 9,00. Traversia tramontana e maestrale.

Capienza: n. 600 posti barca di dimensione massima di m 45,00.

considerando come ulteriore accosto il Molo Cortese, oggetto di nuovo banchinamento ed operativo dalla fine del 2002.

³ Fonte: Capitaneria di Porto di Vibo Marina

Attrezzature e servizi: distributore di benzina e gasolio, prese acqua, gru mobile da tons 18, riparazione motori, riparazione elettrica ed elettronica, riparazione scafi in vtr, servizi igienici e docce a terra, parcheggio auto, cabine telefoniche.

Diamante: Ubicato a nord di Vibo Marina dista da questo 55 miglia marine.
Destinazione: approdo minore per piccoli natanti. Batimetrica da m 1,50 a 3,00.

Capienza: n. 200 posti barca di dimensione massima di m 8,00.
Attrezzature e servizi: gru di alaggio da 40 tons max, riparazione motori, impiantistica, riparazione scafi in vtr.

Cetraro: Ubicato a nord di Vibo Marina dista da questo 49 miglia marine.
Destinazione: approdo minore per unità da pesca. Batimetrica max m 2,20. Traversia scirocco e libeccio.

Attrezzature e servizi: gru di alaggio da 20 tons max, riparazione motori, impiantistica, riparazione scafi in legno.

Pizzo Calabro: Ubicato a nord di Vibo Marina dista da questo 2,7 miglia marine.
Destinazione: approdo minore per piccole imbarcazioni con banchina lunga m 100,00. Batimetrica da m 1,00 a m 2,00. Traversia libeccio e maestrale.

Attrezzature e servizi: riparazione scafi in legno e vtr.

Tropea: Ubicato a sud di Vibo Marina dista da questo 14 miglia marine.
Destinazione: porto turistico costituito da un molo di sopraflutto di m 235,00 e da un molo di sottoflutto. Batimetrica da m 0,50 a m 5,00. Traversia grecale.

Capienza: n. 60 posti barca di dimensione massima di m 18,00.
Attrezzature e servizi: scivolo e scalo di alaggio, riparazione motori, impiantistica.

Gioia Tauro: Ubicato nel Golfo di Gioia a sud di Vibo Marina dista da questo 32 miglia marine. Il porto si trova a nord del paese e si sviluppa nell'entroterra fino al paese di San Ferdinando. L'imboccatura è protetta da due moli convergenti lunghi rispettivamente m 1.100,00 molo nord, m 350,00 molo sud. Il porto è costituito da un grande bacino di espansione e da un lungo canale e da una darsena trapezoidale che costituisce il bacino di evoluzione.

Destinazione: porto commerciale per navi porta containers con aree destinate al diporto. Batimetrica da m 12,00 a m 15,00. Traversia libeccio.

Capienza: darsena servizi inserita nel porto commerciale la cui imboccatura è ubicata nel bacino di espansione è un approdo

minore ed è dotato di n. 50 posti barca con batimetrica da m 4,00 a 5,00 e lunghezza massima natanti m 20,00.

Capacità commerciale: il porto di Gioia Tauro è il porto italiano che movimentata più merci in containers prima di Genova e La Spezia e occupa in Europa il quinto posto nella classifica dei porti contenitori, dopo Rotterdam, Amburgo, Anversa e Brema ed è quindi il primo nel Mediterraneo. Nonostante la sua relativa giovinezza il porto di Gioia Tauro ha vocazione di transhipment e continua ad espandere la sua attività, infatti la crescita dei traffici è stata straordinaria. Nel 1997, suo primo anno di piena attività, il loro volume ha raggiunto la vetta di 572.000 TEU per triplicare nell'anno successivo ed arrivare al 2000 con 2.652.701 TEU che sono divenuti nel 2001 2.930.000. Il 2002 fino a settembre ha segnato una crescita rispetto al 2001 del 17,58%. Le navi arrivate nel 2002 ammontano a 3.400 più di 280 navi al mese, con una movimentazione di containers pari a 3.100.000 di pezzi. Nel 2003 la P & O Nedloyd ha deciso di abbandonare il porto di Gioia Tauro per trasferirsi nel porto di Cagliari creando una perdita allo stesso di circa il 10% del traffico totale dello scalo. Ma a parere di molti il temporaneo alleggerimento della pressione sul porto calabrese, dovuto allo spostamento della P & O Nedloyd in altro scalo allenterebbe la morsa del congestionamento di cui soffre lo scalo calabrese anche se provocato da fattori metereologici eccezionali che hanno attanagliato per più settimane il porto.

Attrezzature e servizi: rifornimento carburante, officina motori.

Bagnara Calabria:

Ubicato a sud di Vibo Marina dista da questo 42,96 miglia marine, è costituito da un molo di sopraflutto di m 330,00 e da un molo di sottoflutto di m 50,00.

Destinazione: Approdo minore con batimetrica da m 1,50 a m 6,00. Traversia levante scirocco.

Capienza: n. 40 posti barca per piccole e medie imbarcazioni.

Attrezzature e servizi: Cantieri navali n. 2, riparazione motori, cabine telefoniche.

Scilla:

Ubicato a sud di Vibo Marina dista da questo 46,20 miglia marine. È formato da un molo banchinato con direzione NE e da una banchina con scivolo.

Destinazione: Approdo minore con batimetrica da m 2,00 a m 8,00. traversia ponente maestrale e ponente libeccio.

Capienza: n. 30 posti barca per piccole imbarcazioni.

Attrezzature e servizi: scivolo, officina motori.

Reggio Calabria: il porto di Reggio esclusivamente commerciale è ubicato a sud di Vibo Marina dista da questo 60,90 miglia marine, è costituito da un bacino artificiale protetto a ponente da un molo con direzione NS completamente banchinato. Nella zona NE dell'imboccatura vi è una darsena turistica riservata al diporto.

Destinazione: Darsena turistica approdo minore con batimetrica da m 6,00 a m 12,00. La darsena turistica è data in concessione alla Lega Navale Italiana. Traversia maestrale e grecale.

Capienza: n. 49 posti barca da m 6,00 a m 12,00

Attrezzature e servizi: La darsena è ben attrezzata ed offre una completa assistenza nautica, distributore benzina e gasolio, gru mobile, officina motori, assistenza elettrica, riparazione bussole e piloti automatici.

1.1.2 Il sistema trasportistico d'area

Vibo Valentia Marina, frazione costiera di Vibo Valentia, città capoluogo di provincia, gode di una posizione strategica rispetto al sistema trasportistico a scala regionale, equidistante (ca. 100 km) dai due maggiori centri urbani della regione, Cosenza a nord e Reggio Calabria a sud, e distante 70 km. da Catanzaro, capoluogo di regione. L'altra città capoluogo di provincia, Crotone, situata sul versante ionico dista, invece, circa 180 Km.

L'accessibilità alla rete autostradale, che presenta complessivamente cinque svincoli a servizio dell'intera area provinciale, avviene attraverso le uscite di Vibo Marina-Pizzo a Nord, distante km 12, e di S.Onofrio-Vibo Valentia distante km. 15.

L'accesso alla rete ferroviaria dell'area portuale avviene, invece, attraverso due stazioni FS: la stazione di Vibo-Pizzo sulla direttrice principale Napoli- Reggio Calabria distante 4,5 km e la stazione di Vibo Marina, per trasporto passeggeri e merci, sulla tratta secondaria Lamezia-Terne -Rosarno-Gioia Tauro distante 400 mt dal porto.

Il porto stesso è collegato da una linea ferroviaria a doppio binario, attualmente non attiva e in cattivo stato di manutenzione ma potenzialmente riattivabile, che passa attraverso l'abitato e raggiunge le banchine Pola, Tripoli e Bengasi. Il raccordo con la linea FS avviene alla stazione di Vibo Marina che dispone di binari di sosta per i carri merci e di piazzali per il deposito e lo smistamento dei carichi.

Il centro intermodale più vicino è invece quello di Lamezia Terme, gestito anch'esso dalle Ferrovie dello Stato S.p.A..

Per quanto riguarda, invece, i collegamenti aerei, il porto di Vibo Valentia Marina dista 35 Km dall'aeroporto internazionale di Lamezia Terme che si raggiunge percorrendo

per 10 Km la SS 18, che attraversa per circa 1 km il comune di Pizzo, e per 25 Km l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, in direzione nord.

Una ulteriore strada di collegamento è rappresentata dalla provinciale Pizzo-Maierato che porta direttamente allo svincolo autostradale di S.Onofrio-Vibo Valentia posto a circa 350 m. s.l.m..

I collegamenti stradali con i principali centri della provincia sono assicurati, invece, dalla SS 522 che collega il porto al comune di Tropea (25 km) e all'area turistica di Ricadi-Capo Vaticano, da una parte, e al comune di Pizzo, dall'altra (4 km).

La distanza con l'area montana delle Serre Vibonesi (comune di Serra San Bruno) è, invece, di Km.60.

Rispetto al centro della città, posto a quota 370 m.s.l.m., l'area portuale dista km 10.

Il collegamento avviene tramite la SS 18 e, attraversando l'area industriale di Portosalvo, tramite la strada provinciale per Triparni.

Per quanto riguarda, invece, il collegamento d'ambito locale, l'accesso all'area portuale avviene:

- da Via Pizzo (per chi proviene da Pizzo) e Via Longobardi (per chi proviene da Tropea, dall'autostrada, dal centro cittadino di Vibo Valentia e dai comuni interni) convergendo sul sottopasso ferroviario posto all'ingresso nord di Vibo Marina (Via Santa Venere);
- da Via S. Parodi e da Viale delle Industrie per chi proviene da sud dall'area industriale di Portosalvo e dagli altri comuni costieri della provincia.

Il sistema di mobilità portuale è incentrato sull'asse stradale Via Emilia - Via Cristoforo Colombo - Via Amerigo Vespucci con punti di innesto delle direttrici in entrata ed uscita all'area nei punti di snodo e, trasversalmente, attraverso Via Michele Bianchi, che corre parallelo al quadrante sud del porto.

Da questo stesso quadrante, attraverso la viabilità ordinaria, si accede direttamente al centro storico di Vibo Marina.

1.2 Edifici commerciali, strutture ed altre aree portuali

Di seguito viene presentata una descrizione del patrimonio immobiliare ed areale esistente lungo il perimetro dell'infrastruttura portuale partendo dal braccio di ponente del porto (banchina Bengasi- molo verde) fino ad arrivare a quello di levante (banchina Gen.Malta - molo rosso).

Versante di ponente

Per quanto riguarda gli edifici commerciali presenti nell'area, lungo le banchine Tripoli e Bengasi sono localizzati:

- i capannoni utilizzati da una cooperativa di pescatori e da una impresa che si occupa di commercio all'ingrosso di prodotti ittici (circa 2800 mq coperti);
- l'area del mercato ittico (circa 900 mq, di cui 600 coperti che ospita celle frigorifere (2 celle a +4° C per 300 mc e 2 celle a -20°C per ulteriori 600 mc) per la surgelazione e lo stoccaggio del pescato⁴;
- una struttura che ospita attività di servizio per la manutenzione e la revisione meccanica dei motori marini;
- un edificio in corso di ristrutturazione di proprietà della società di commercio all'ingrosso di prodotti ittici.
- un'area di circa 2000 mq recintata (di cui 600 coperta) utilizzata come area di manutenzione e di rimessaggio delle imbarcazioni da diporto e gestita direttamente da un operatore nautico.

Tra la banchina Pola e la banchina Tripoli, inoltre, è situato un fabbricato di 200 mq in cui ha sede una agenzia marittima fiancheggiato da un punto di rifornimento carburanti e lubrificanti dell'Agip.

Sulla banchina Pola, invece, affacciano gli edifici della Capitaneria di Porto, militari e civili.

Questa prima fascia di costruito, a ridosso delle banchine Pola, Tripoli e Bengasi, è delimitata sul lato sud e sul lato ovest da una strada (Via Amerigo Vespucci) sul fronte opposto della quale si snoda una ulteriore serie di blocchi edificati così articolato:

- nel blocco sud sono localizzati alcuni magazzini e rimesse. Di fronte si estende per circa 700 mq un piazzale chiuso ad angolo da una unità di vendita al dettaglio di prodotti ittici;
- nel blocco ovest si apre, invece, il comando e gli alloggi dei Vigili del Fuoco dietro al quale, dalla parte del mare, si trovano alcune abitazioni civili ed un'area occupata da strutture sportive e da esercizi balneari.
- segue un blocco di edifici in pessime condizioni di oltre 2500 mq con locali sul piano stradale in parte riadattati ed utilizzati attualmente dagli Uffici della Dogana e da un gruppo associativo. Dietro a questo blocco, dal lato del mare, si erge un capannone prefabbricato in cemento armato di 350 mq utilizzato per scopi ricreativi da un esercizio balneare.
- segue un ulteriore blocco edificato di 400 mq, anch'esso in cattive condizioni di manutenzione, utilizzato in parte come rimessa dagli automezzi commerciali operanti con il mercato ittico.
- una ulteriore area di circa 2000 mq in parte scoperta, delimitata da un muro di cinta, è stata di recente acquisita da un operatore nautico ed adibita come area di rimessaggio e manutenzione delle imbarcazioni a vela che vengono alate dalla banchina Bengasi e trasportate ricorrendo ad un carrello automatizzato passando attraverso il varco

⁴ P.Lionetti e S. Cerioni, Le strutture di mercato del prodotto fresco in Italia: stato attuale e prospettive future, Federcoopesca Centro Tecnico Informazioni e Servizi n.30/I.P. , ed. 1999

prospiciente l'ingresso dell'area stessa di rimessaggio, condiviso con l'area di parcheggio del mercato ittico, che collega la banchina a Via Amerigo Vespucci.

Chiude Via Amerigo Vespucci, prima di accedere all'area dei depositi costieri di carburante della Meridionale Petroli s.r.l., un gruppo di fabbricati interspaziati, occupati da abitazioni civili e, dal lato del mare, da un club sportivo-balneare.

Non vi sono esercizi di commercio al dettaglio sulle banchine Pola, Tripoli e Bengasi.

Versante centrale (lato terra)

Di fronte alla banchina Fiume, invece, si apre uno spiazzo dal quale fa accesso il raccordo ferroviario che conduce dalla stazione FS di Vibo Marina alle banchine Tripoli e Bengasi⁵. La banchina Fiume, sul quale è presente il box per informazioni e prenotazioni per i collegamenti con le Isole Eolie, è delimitato centralmente da un gruppo di fabbricati di dimensione contenuta ospitanti un esercizio pubblico (bar-gelateria), la sede del gruppo ormeggiatori e battellieri e della Federcoopescpa ed un esercizio commerciale di prodotti telefonici. Questo gruppo di edifici collegano la banchina Fiume direttamente con il centro urbano di Vibo Marina.

Entrotterra Via Cristoforo Colombo

Dalla banchina Fiume fino a Via Emilia lungo tutto il fronte centrale del porto (quadrante sud) perimetrato dal lungomare, Via Cristoforo Colombo, si sviluppa il centro storico di Vibo Marina, costituito da fabbricati destinati ad abitazione civile o da esercizi commerciali, da strutture alberghiere e ristorative e da uffici distaccati della Capitaneria di Porto e della Guardia costiera

Alcuni fabbricati in stato di abbandono o in pessime condizioni statiche ed estetiche completano la tipologia del costruito presente in questa area prospiciente al porto.

Sul tratto ad angolo che congiunge il Lungomare a Via Emilia si trova l'area occupata da un cantiere navale, a ridosso di un piazzale alberato e di alcuni fabbricati adibiti a civile abitazione comprese tra il tracciato stradale ed la spiaggia interna al porto.

Versante Via Emilia

Sul prolungamento del lungomare C. Colombo ha inizio Via Emilia, la strada che perimetra il versante est del porto.

Delimitata dall'edificio di un istituto bancario, da una parte, e da un fabbricato diocesano, dall'altra, la strada fino alla banchina Generale Malta, prosegue con al centro la sede della Guardia di Finanza ed un articolato di edifici sovraelevati e villette a destinazione residenziale.

⁵ Il raccordo un tempo convergeva direttamente alla zona industriale di Portosalvo, servendo direttamente il cementificio ed il Nuovo Pignone. Attualmente il collegamento ferroviario con l'area industriale, benché ripristinabile, è inutilizzato. Nella zona industriale di Portosalvo, tra l'altro, è presente, sempre sulla linea secondaria elettrificata delle FS, la stazione di Triparni, anch'essa attualmente non operativa.

Sulla strada affacciano, inoltre, i pontili nautici e due cantieri navali mentre non sono presenti esercizi commerciali (salvo alcuni locali a servizio di un operatore nautico ed un punto di rappresentanza e di assistenza motori nautici).

Versante di levante

Per quanto riguarda, invece la Banchina Generale Malta non sono presenti edifici e le uniche strutture presenti sono rappresentate dai presidi militari di sorveglianza della Guardia di Finanza e della Capitaneria di Porto, oltre al punto di rifornimento carburanti della Esso. Alla testa della banchina è presente un esercizio di ristorazione, gli uffici di un lido balneare ed un edificio residenziale sovraelevato che include sul piano stradale un esercizio pubblico di somministrazione alimenti e bevande.

Arenili

Alle spalle del braccio di ponente del porto, dietro le banchine Pola, Tripoli e Bengasi, ed oltre lo spessore del costruito, si sviluppa per una lunghezza complessiva di circa 800 mt ed una larghezza variabile tra i 35 ed i 55 metri una spiaggia di arenaria sulla quale in estate vengono attivati diversi esercizi balneari (la fascia di spiaggia è data in concessione a quattro lidi balneari dotati di adeguate strutture ed organizzazione, operativi nel periodo giugno-settembre).

L'arenile continua con discontinuità fisiche e dimensionali a sud, di fronte al quartiere denominato "Il pennello" e prosegue per la frazione di Bivona, contigua a quella di Vibo Marina.

Sul versante di levante del porto, invece, alla testata della banchina Generale Malta si estende una spiaggia di arenaria di circa 150 metri che continua, dopo essere stata interrotta per circa 50 metri da un tratto roccioso, di altri 100 metri in direzione di Pizzo. La spiaggia è caratterizzata da un fronte alberato di eucalipti che si estende sul terrazzamento costiero immediatamente retrostante.

Anche questa spiaggia è gestita da una società balneare ed è interessata nella stagione estiva, così come per la spiaggia di ponente, da un intenso flusso di bagnanti.

Entrotterra Viale delle Industrie

Un discorso a parte richiede l'area abitata compresa tra il Viale delle Industrie ed il mare, nota come località "Pennello", che rappresenta il prolungamento a sud-ovest del centro storico di Vibo Marina, baricentrico rispetto all'infrastruttura portuale.

E' un'area urbana sorta sul demanio marittimo al di fuori delle indicazioni di piano regolatore che presenta volumi discontinui in altezza e in dimensione, realizzati senza criteri stilistici e a prevalente destinazione residenziale.

L'area di per sé non influisce sulle attività portuali ad eccezione del carico di traffico residenziale che genera su Viale delle Industrie interferendo sulla circolazione commerciale (autocisterne per il trasporto dei prodotti petroliferi e trasporto dei carichi eccezionali dalla vicina area industriale) essendo sorta a ridosso dei depositi di combustibili dell'Agip Petroli e della continuazione dell'area industriale di Portosalvo.

Di fronte a questa area abitata, sul lato opposto di Viale delle Industrie, si estende infatti un'area industriale dismessa, occupata da fabbricati, impianti e silos abbandonati, oltre

che da aree libere che conducono ai depositi Agip e ad altre aree recintate, occupate da imprese di autotrasporto, da una vetreria e da alcune officine di revisione veicoli.

L'area è delimitata ad est da una strada di recente realizzazione ad opera del Consorzio del Nucleo Industriale di Vibo Valentia che si innesta all'inizio del Viale delle Industrie, all'altezza dello stabilimento dell'Italcementi, corre parallela al tracciato ferroviario e si collega alla banchina Fiume e a Via Amerigo Vespucci.

Sull'area si affaccia un complesso sportivo (palazzetto sportivo con annessa piscina coperta) in corso di ultimazione.

1.3 Le attività portuali

1.3.1 Attività di trasporto e deposito di prodotti petroliferi

Il bacino portuale allo stato attuale accoglie l'attracco nella banchina Papandrea in media di 18 navi cisterna al mese della capacità media di 4.000 tonnellate di prodotto finito sbarcato (combustibile per autotrazione e riscaldamento) che viene pompato nei serbatoi ubicati tra le banchine Bengasi e Papandrea (stabilimento della Meridionale Petroli srl) e, attraverso oleodotto, nei serbatoi ubicati alle spalle della banchina Pola (depositi Basalti Energia srl già Basalti e Bitumi srl) e all'interno del centro abitato lungo il Viale dell'Industrie dove ha sede, invece, lo stabilimento dell'Agip, a ca. 800 mt. dall'area portuale.

Ogni 2-3 settimane, inoltre, attracca alla banchina Fiume una nave cisterna che scarica olio bituminoso che viene pompato tramite oleodotto nei serbatoi Agip con tempi di scarico che non superano in genere le 4-5 ore.

Gli operatori di trasporto carburanti sono l'Agip spa (Gruppo Eni), la Basalti Energia srl e la Meridionale Petroli srl (Gruppo Sensi).

Complessivamente i depositi Agip, Basalti Energia e Meridionale Petroli rappresentano stazioni di carico per ca. 110 autocisterne, gran parte localizzate proprio a Vibo Marina, che per tutto l'anno distribuiscono il prodotto sul mercato regionale.

In particolare per quanto riguarda l'Agip vengono serviti i mercati provinciali di Vibo Valentia, Catanzaro, Crotone e Reggio Calabria (la provincia di Cosenza è servita attualmente dagli stabilimenti di Napoli) mentre per quanto riguarda le altre compagnie petrolifere (Esso, Q8, Monteshell etc.) viene servita tutta la rete regionale.

Le maestranze impiegate per la gestione dei depositi sono costituite complessivamente da circa 60-70 addetti ai quali se ne devono aggiungere altri 25 per le manutenzioni ordinarie, per la gestione mensa, i servizi di pulizia e di sorveglianza.

1.3.2 Attività di trasporto e deposito di prodotti agricoli ed industriali

Trasporto e deposito di granaglie: L'attività industriale per lo scarico di granaglie si limita all'attracco di 4 navi al mese sulla banchina Bengasi, dove sono ubicati n.7 silos (per una capacità complessiva di 3241 mc)⁶.

Trasporto di altri prodotti agricoli o alimentari

Il trasporto di altri prodotti agricoli o alimentari è attualmente dirottato su Napoli o Gioia Tauro stante l'assenza presso il porto di Vibo Marina di un ufficio veterinario competente per le operazioni di controllo o sdoganamento connesse.

Trasporto di manufatti di carpenteria pesante e di macchinari per l'industria petrolchimica: l'attività mercantile di questi prodotti comporta l'arrivo mediamente di 3-4 navi al mese che imbarcano prodotti provenienti dalla vicina area industriale di Portosalvo situata nell'immediato entroterra a circa 4 km a sud del porto.

La logistica di trasporto consiste nel trasferimento a mezzo di autotreno articolato dallo stabilimento di produzione (si tratta per lo più di fuori misura dotato di imballaggio specifico in legno) e carico sulla nave mercantile, tramite autogrù da 70 tons presente sulla banchina Bengasi o gru montate sulla nave stessa, dei prodotti finiti (refrigeranti e relativi accessori, basamenti in acciaio, serbatoi ed altri prodotti di carpenteria pesante) provenienti soprattutto dallo stabilimento ubicato in Portosalvo del Nuovo Pignone (Gruppo statunitense della General Electric) e in minor misura dalle altre aziende metalmeccaniche dell'area .

L'attività è in prospettiva di un certo interesse per la specificità dei prodotti imbarcati e per le destinazioni finali (mercato estero del nord Africa e del Medio Oriente), oltre che per le prospettive di sviluppo e di crescita della filiera metalmeccanica vibonese.

Trasporto di cemento e clinker: Di recente è stato avviato l'imbarco di cemento sfuso e di clinker in bulk prodotti dallo stabilimento di Portosalvo dell'Italcementi s.p.a localizzato a circa 2 km dal porto. Si tratta di una attività che genera in media 2 navi al mese. Ad essere sbarcato è invece il clinker alla rinfusa che viene trasportato per mezzo di autocarri fino ad altro cementificio, di proprietà della Calce Meridionale S.p.A., localizzato nell'area industriale di Marcellinara situata nella provincia di Catanzaro (distante circa 65 km dal porto).

I volumi sono in crescita sia per quanto riguarda il cemento sfuso che il clinker.

⁶ Si ringrazia l'Ing. Giuseppe Camberini per aver gentilmente messo a disposizione del gruppo di lavoro i rilievi tecnici estratti dal sua tesi di laurea intitolata "Il porto di Vibo Valentia: una proposta di utilizzazione multifunzionale" presentata nel 1999-2000.

Il trasporto del prodotto insaccato avviene, invece, su strada ricorrendo ad automezzi con rimorchio.

Il trasporto del carbone per l'alimentazione degli altiforni che fino a pochi anni fa veniva sbarcato nel porto di Vibo Marina è stato definitivamente spostato sul Terminal Container di Gioia Tauro dal quale viene trasportato per mezzo di autocarro.

1.3.3 Attività della pesca

Sulla banchina Tripoli attraccano una decina di motopescherecci d'altura di medie-grandi dimensioni (oltre 15 TSL).

In rada nel quadrante centrale ormeggiano altri 10 motopescherecci di medie dimensioni (5-15 TSL) e circa una ventina di imbarcazioni impiegati per la piccola pesca costiera (< 5 TSL).

Tutte le maggiori imbarcazioni con licenza per la pesca a strascico sono concentrate nel porto di Vibo Marina e ad esse afferisce il 60-70% del totale delle catture che si realizza nel complesso lungo la costa vibonese.

In totale le imbarcazioni da pesca censite in stazionamento nello specchio portuale si aggirano su 45-50 unità.

Sul porto di Vibo Marina si appoggiano le maggiori cooperative di pesca della provincia, in totale sette di cui tre localizzate a Vibo Marina che rappresentano il comparto di marineria più importante del versante tirrenico calabrese⁷.

Attrezzatura prevalente impiegata per la piccola pesca costiera (entro le 3 miglia) è rappresentata dalle reti da posta, dai palangari e dalle reti di posta a circuizione.

Oltre le 3 miglia, invece, si fa ricorso prevalentemente alle reti a strascico.

L'areale principale di pesca della flottiglia vibonese si estende su tutto il Golfo di Sant'Eufemia, coprendo un raggio di azione di circa 20 miglia.

Le specie pescate variano in base al periodo stagionale. Per quanto riguarda la pesca a strascico il pescato su base annuale è costituito per il 40% da gamberi (bianco e rosso), per il 30% merluzzi, per il 10% totani e per il restante 20% le altre specie tra le quali polpi, cicale e triglie. Con le reti da posta a circuizione si pescano invece i tonni, le alici e le sarde mentre la piccola pesca costiera si avvale soprattutto di palangari, reti da posta e lenze per la cattura di pesce-sciabola, pesce castagna, merluzzi e sauri.⁸

Complessivamente, delle 17 imprese di pesca presenti nella provincia di Vibo Valentia (di cui 7 cooperative, 3 società di persone e 6 ditte individuali), 9 hanno sede a Vibo Marina e 2 nella frazione contigua di Bivona con un numero complessivo di addetti pari a circa 90 unità⁹.

⁷ UNIMAR, Censimento dell'universo delle imprese e delle imbarcazioni di pesca, anno 1998

⁸ Fonte: stime realizzate dalla società Nautilus srl di Vibo Valentia, nell'ambito dei Progetti SPES - Indagine nazionale sullo sforzo di pesca specifico (2002) e Progetto MAPP - Monitoraggio attività pesca polivalente regioni Calabria e Basilicata (2000-2001) effettuati per conto del Ministero dell'Ambiente - UNIMAR (resp. scientifico Dr. Antonio Mancuso)

⁹ Fonte: Registro delle Imprese della Camera di Commercio di Vibo Valentia, dicembre 2002

La forma organizzativa trova rappresentate le maggiori associazioni di categoria del settore della cooperazione che hanno specifiche sedi a Vibo Marina (Federcoopescas e Legapescas).

Il tratto di mare antistante la costiera vibonese nella fascia compresa tra la Sicilia e le Isole Eolie è annualmente attraversato da branchi di tonni che trovano in questa zona di mare le condizioni ideali per la riproduzione.

Nel periodo della pesca al tonno (mesi di maggio -giugno) il porto è luogo di attracco per le tonnare di altura (3-4 unità di grandi dimensioni) provenienti dai porti campani che stazionano in attesa del segnale di avvistamento del branco di pesca.

Nello stesso periodo viene pescato il pesce-spada.

La quantità complessiva del pescato è per circa il 70-80% introdotta sul mercato attraverso il mercato ittico presente sulla banchina Tripoli a gestione privata mentre la restante parte è venduta direttamente sul posto dai pescatori stessi.

La distribuzione a raggio regionale avviene attraverso la rete di distribuzione e di trasporto organizzata da una impresa di commercio all'ingrosso di prodotti ittici freschi e congelati appartenente al Gruppo Ceravolo mentre la tipologia di acquirenti presso il mercato ittico a contrattazione comprende oltre ai grossisti anche dettaglianti, GDO, ristoratori e pescherie.

Il trend del pescato è in diminuzione¹⁰ ma le risorse ittiche di alcune specie di pesce azzurro meno conosciute (pesce-sciabola o spatola, acciuga, sardina, sgombro, p.es.) risultano non pienamente valorizzate a causa dei maggiori costi di cattura (diminuzione dello sforzo di pesca ed elevato tasso di abbandono del settore a causa di pesca a circuizione) e delle basse quotazioni di mercato sulla piazza locale che rendono poco conveniente l'attività di pesca costiera.

Questa stessa scarsa redditività dell'attività, unitamente all'appesantimento dei vincoli normativi comunitari o nazionali imposti al settore, hanno condizionato in questi ultimi anni anche a Vibo Marina, così come in altre parti d'Italia, il processo di ristrutturazione e di ricambio generazionale, determinando una riduzione complessiva dello sforzo di pesca.

Recentemente la mancata attribuzione di quote per la pesca del tonno alle cooperative di Vibo Marina ha sottratto alle imprese di pesca la più importante fonte di reddito. Il problema scaturito essenzialmente da problemi amministrativi procedurali è, tuttavia, in via di risoluzione.

1.3.4 Attività istituzionali

Nell'area centrale del porto è localizzato il Comando provinciale della Guardia di Finanza (sezione di terra e gruppo aero-navale) che si avvale di pontili galleggianti

¹⁰ Fonte: Istat, Statistiche sulla pesca e la zootecnia, anni vari Istat 1994-2001

riservati (per una lunghezza complessiva di circa mt.50) utilizzato per l'attracco delle unità sottoposte a manutenzione o revisione.

Di fronte alla banchina Pola sono invece localizzati gli uffici e gli alloggiamenti della Capitaneria di Porto che sovrintende attualmente a tutte le operazioni di movimentazione all'interno del porto.

La competenza della Capitaneria di Porto di Vibo Marina si estende su tutta la costa che va da Nicotera a Maratea.

Attualmente sulla banchina Generale Malta attraccano i guardacoste e le motovedette di: Guardia di Finanza, Capitaneria di Porto/Guardia Costiera, Polizia, Carabinieri e VV.FF. per un totale di circa 10 imbarcazioni di cui 2 di grandi dimensioni (i guardacoste della Guardia di Finanza) che occupano una fascia di ormeggio sul Molo Generale Malta lunga circa 70 mt.

1.3.5 Attività diportistica

Al diporto nautico è riservata l'area situata a nord-est del porto di Vibo Marina dove la batimetrica parte da m 1,00 e arriva a m 7,00 (nei punti estremi anche fino a m.8.20).

L'attracco è affidato a tre società concessionarie.

I pontili sono attualmente dislocati nell'area di nord-est del porto e sono costituiti in parte da pontili galleggianti costruiti in acciaio con camminamenti in legno, ancorati al fondo marino e collegati tra loro (per circa 300 mt. lineari) ed in parte da pontili a struttura fissa in pannelli prefabbricati (per ulteriori 390 mt. lineari).

I due punti di ormeggio maggiori godono di tutti i più importanti servizi dei quali acqua, luce, carburante, vigilanza, informazioni turistiche, servizi igienici, alaggio, rifiuti. Sono tuttavia privi di aree di parcheggio riservato.

La capacità ricettiva potenziale di queste società è rappresentata da 335 posti barca della classe da 18 a 24 metri e da 60 posti barca della classe da 7,50 a 10 mt. per un totale complessivo di 395 posti barca¹¹.

Nel breve periodo questa capacità ricettiva dovrebbe ampliarsi di altri 50-60 posti barca essendo stato già autorizzato il prolungamento di alcuni dei pontili già esistenti.

Il parco nautico complessivamente servito presenta, invece, una distribuzione percentuale che copre per oltre il 41% imbarcazioni di medie-grandi dimensioni (oltre i 12,00 mt. lineari):

| | |
|----------------------------|--------------|
| Unità fino a 7,50 mt. | 24 % |
| Unità da 7,51 a 12,00 mt. | 35 % |
| Unità da 12,01 mt a 24 mt. | 26 % |
| Unità oltre 24 mt. | 15 % |
| Totale | 100 % |

¹¹ Ministero delle infrastrutture e dei trasporto, Il diporto nautico in Italia- anno 2001

Le due società maggiori dispongono di aree contigue per l'alaggio e la manutenzione occasionale delle imbarcazioni. Queste stessi operatori hanno avviato di recente attività di rimessaggio utilizzando due aree situate sulla banchina Tripoli e alle spalle della banchina Bengasi che sono stati appositamente ristrutturati per consentire il ricovero (in parte al coperto) per circa 80-100 imbarcazioni di piccola-media dimensione.

Il trasferimento delle imbarcazioni avviene dalle banchine Bengasi e Tripoli, per mezzo di appositi carrelli automatizzati.

Complessivamente vengono impiegati per le attività dei pontili tra ormeggiatori e personale amministrativo 5-6 addetti nel periodo invernale e, con presenza discontinua, 15-20 unità in alta stagione. La direzione ed il coordinamento delle attività sono, invece, garantiti dai rispettivi titolari.

La percentuale di unità da diporto stanziali ormeggiate ai pontili è stimata pari al 70-80% rispetto al numero di posti barca complessivamente disponibili.

1.3.6 Attività cantieristica e di rimessaggio

Gravitano sull'area portuale n.6 cantieri di costruzione e riparazione di naviglio da pesca e di imbarcazioni da diporto, a vela o a motore, in ferro, legno o vetroresina, di cui n.3 localizzati all'interno del porto e n.3 nell'area industriale di Portosalvo, a circa 4 km dal porto.

I cantieri localizzati nel porto sono situati lungo la Via Emilia e all'inizio di Via Cristoforo Colombo, nella parte centrale del fronte terrestre del porto: il primo, di più piccole dimensioni, nell'area compresa tra il pontile Stella del Sud e la Caserma della Guardia di Finanza (Cantiere Mangione); il secondo all'ingresso di Via Emilia (Cantiere Mandrea) ed il terzo prima del piazzale a terrazza alberato che introduce su Via Cristoforo Colombo (Cantiere Marnav).

Questi cantieri si avvalgono di scivoli di alaggio e di spazi di rimessaggio esterni.

Il Cantiere Mandrea ed il cantiere Marnav dispongono, inoltre, anche di capannoni metallici.

Le attrezzature (carriponte, gru, muletti, verricelli ed altro) utilizzate dai cantieri consentono di operare su imbarcazioni di grande dimensione fino a 400 tons.

In particolare il cantiere Mandrea è specializzato nella realizzazione di scafi e sovrastrutture esclusivamente in legno (in gran parte destinate alla pesca professionale) pur non eseguendo allestimenti.

Nella vicina zona industriale di Portosalvo sono invece localizzate tre cantieri navali industriali che producono imbarcazioni da diporto o di servizio in vetroresina per conto terzi con riferimento al mercato nazionale ed, in prospettiva, a quello estero.

Ulteriori attività di rimessaggio e di manutenzione e riparazione di imbarcazioni da diporto sono state, inoltre, avviate di recente su iniziativa di altri 3 operatori, di cui due collegati ai servizi di ormeggio dei pontili.

1.3.7 Attività di acquacoltura marina

Sono in corso di realizzazione due impianti di acquacoltura marina, finanziati per un importo complessivo di 4 milioni circa di euro nell'ambito del Patto territoriale per l'agricoltura e la pesca attuato nella provincia di Vibo Valentia tra il 1999 ed il 2000.

I due progetti sono il frutto di operazioni di diversificazione da parte di due società di Vibo Valentia operanti, la prima, nel settore della pesca (Cooperativa S. Francesco di Paola con sede a Vibo Valentia Marina) e, la seconda, nel settore ambientale, della biologia marina e della ricerca oceanografica (Nautilus s.c.r.l. con sede a Vibo Valentia).

Entrambi i progetti sono in fase avanzata di start-up.

Il primo impianto sarà realizzato con il posizionamento di gabbie sommergibili a largo della costa nelle quali è previsto l'allevamento standard di spigole ed orate, quello sperimentale del tonno rosso (con un ciclo di cattura, desovatura, reimmissione parziale per ripopolamento ed ingrasso oltre che arbitraggio di mercato per la vendita dal vivo del tonno rosso destinato al mercato giapponese) e quello, sempre sperimentale, di altre specie ittiche innovative.

Attualmente sono state montate al largo della costa lametina tre gabbie (due destinate all'allevamento di spigole e orate i cui processi produttivi sono ben collaudati ma che presentano una redditività più bassa; ed una terza sperimentale per la riconversione degli allevamenti per specie più innovative tra cui quella del tonno rosso del mediterraneo).

L'iniziativa imprenditoriale è strettamente connessa alla acquisizione da parte della società Marpesca s.n.c. appartenente al Gruppo Ceravolo, in cordata con un'altra azienda conserviera vibonese (la Santarita s.r.l. anch'essa localizzata nell'area industriale di Portosalvo), dello stabilimento della ex-Nostromo nel quale è prevista la preparazione di piatti pronti surgelati a base di pesce per conto di label di importanza nazionale, di pescato di qualità (parti nobili del tonno rosso del Mediterraneo) e, in via residuale, di pet food.

Attualmente sono stati avviati i lavori di ristrutturazione degli stabilimenti produttivi e si attendono le autorizzazioni definitive per l'impianto delle gabbie a mare in modo da dare avvio al processo produttivo integrato (allevamento ittico /trasformazione/commercializzazione).

La ditta prevede un bacino occupazionale a regime di 80-100 addetti, oltre la riconversione produttiva di parte delle maestranze e delle imbarcazioni di pesca sulle attività di maricoltura.

Per quanto riguarda il secondo progetto si prevede la realizzazione oltre che di gabbie galleggianti a mare anche di vasche a terra per la produzione di avannotti.

Lo stabilimento è localizzato nell'area industriale di Portosalvo e prevede di impiegare a regime complessivamente 40 addetti diretti o indiretti.

Complessivamente i due progetti prevedono l'impianto a mare, al largo della costa vibonese, di 24-30 gabbie galleggianti e/o sommergibili.

Tra le due società sono stati stipulati accordi di collaborazione e di integrazione reciproca delle rispettive competenze.

Rimane fortemente espressa la necessità di attivare forme di collaborazione con enti pubblici di ricerca per lo studio e lo sviluppo del ciclo produttivo delle specie ittiche allevate che si aggiunge ad iniziative già avviate finalizzate a conseguire livelli standard di qualità certificata delle produzioni.

Attualmente il porto è luogo di ricovero temporaneo delle gabbie in caso di manutenzione. Questa attività, ad impianti a mare completati, può essere pianificata, salvo casi accidentali imprevedibili, nella bassa stagione e potrebbe essere eseguita anche su spazi attrezzati appositamente in corrispondenza degli impianti stessi

La manutenzione delle gabbie di maricoltura eseguita in porto, comporta l'occupazione di uno spazio di acqua pari a circa 100 mq per ciascuna gabbia per il periodo di una settimana.

In via provvisoria, per brevi periodi, i collari superiori di galleggiamento delle gabbie sono collocati nell'area sud-est del porto (lato banchina Fiume, inutilizzata per altri fini a causa del fenomeno della risacca) o appoggiati sul piazzale antistante il fanale del molo Cortese di recente banchinato ed ampliato.

1.3.8 Attività di trasporto marittimo di passeggeri

Il porto di Vibo Marina è punto di imbarco centrale per la Calabria per i collegamenti con le Isole Eolie, rappresentando il punto più vicino e più attrezzato della costa calabrese per raggiungere via mare l'arcipelago siciliano (che dista 42 miglia nautiche).

Attualmente operano due compagnie di navigazione: un tour-operator di Lamezia Terme che utilizza anche i propri autobus per convogliare su Vibo Marina passeggeri da tutte le località turistiche calabresi ed una società vibonese che organizza anche escursioni lungo la costa vibonese.

Nel periodo estivo due motonavi passeggeri (con una capacità di trasporto di circa 340 passeggeri) assicurano giornalmente, a meno di condizioni meteomarine avverse, il collegamento marittimo Vibo Marina – Isole Eolie con tempi di navigazione di circa due ore.

L'attuale attracco è alla banchina Fiume ma in bassa stagione le due motonavi (alla quali si aggiunge una motonave che fa servizio dal porto di Cetraro) stazionano sulla banchina Generale Malta occupando per l'attracco una fascia di circa 20 m.

Nell'ultimo triennio i passeggeri imbarcati sono stati 15.000¹² (28.000 tra passeggeri imbarcati e sbarcati).

¹² Capitaneria di Porto di Vibo Marina, Statistiche del movimento di navigazione effettuata nel Compartimento marittimo di Vibo Valentia Marina, anni vari. Nell'ultima stagione estiva per le cattive

1.3.9 Attività di servizio ausiliarie

Servizi di riparazione e manutenzione

La manutenzione dei natanti da diporto e delle imbarcazioni da pesca è affidata a diverse società di servizio in parte localizzate nell'area portuale di Vibo Marina e in parte nelle immediate vicinanze.

Le tipologie di servizi forniti riguardano, in particolare: lavori in acciaio inox, elettronica, impiantistica elettrica, idraulica, meccanica motori AIFO e GM (di recente anche Man, Volvo e Caterpillar) , riparazione della tappezzeria, riparazione e sostituzione di serbatoi per gasolio ed acqua, riparazione di elettrodomestici di bordo, riparazione di gommoni.

Le attività svolte sono in genere complementari ad altre attività principali similari (elettrauto, tappezzeria per abitazioni civili, riparazione e sostituzione di pneumatici installazione di antenne e rivendita di elettrodomestici, etc.) pur esistendo punti di eccellenza nella riparazione motoristica direttamente nell'area portuale.

Per la riparazione di apparecchiature elettroniche complesse di navigazione ci si rivolge alla rete di assistenza della case produttrici, così come per i ricambi per i quali non esistono però magazzini generali di stoccaggio.

Sono tuttavia localizzate nell'area 5 punti vendita per la motonautica che fungono da tramite con le case produttrici e di prima assistenza tecnica.

La fornitura di ricambi avviene solitamente su richiesta, salvo disponibilità in loco presso i punti vendita. In caso di necessità si fa, comunque, ricorso, per la spedizione dei pezzi di ricambio necessari, al vettore aereo con scalo nel vicino aeroporto di Lamezia Terme. Totalmente assenti invece i servizi di veleria.

La competenza delle imprese di servizio è giudicata complessivamente molto buona. Meno buono il giudizio sul rispetto dei tempi per l'esecuzione di quanto richiesto. Questa valutazione è spiegata, però, dalle situazioni di eccesso di domanda rispetto all'offerta che si verifica nel periodo estivo.

Coerentemente con questa situazione è segnalata carenza di manodopera specializzata e l'elevato grado di stagionalità dell'attività connesso al picco estivo.

Servizi di pilotaggio, rimorchio ed ormeggio

Opera per i servizi di manovra in entrata ed in uscita e per l'ormeggio delle navi commerciali un Gruppo di ormeggiatori e battellieri con sede a Vibo Marina che utilizza due battelli rimorchiatori di medie (1) e grandi dimensioni (1) di proprietà di una società con sede a Gioia Tauro.

I battelli attraccano all'inizio della banchina Bengasi ed alternativamente sulla banchina Generale Malta. A queste stesse banchine sono ormeggiati "a pacchetto" altri tre rimorchiatori (2 di medie e 1 di grandi dimensioni) non direttamente operativi.

Per l'attracco delle navi cisterna e delle altre navi mercantili operano circa 10-12 persone tra piloti, ormeggiatori, addetti ai rimorchiatori, battellieri e addetti per stendere le panne intorno alla nave (nel caso delle navi cisterna).

Agenzie marittime e di spedizioni

Tra la banchina Pola e la banchina Tripoli è localizzata una sola agenzia marittima per il disbrigo delle pratiche amministrative di sbarco ed imbarco delle merci e per l'organizzazione e l'offerta di servizi di trasporto marittimi.

Servizi di smaltimento rifiuti

Opera nel porto una ditta che provvede direttamente al ritiro e allo smaltimento a terra dei rifiuti solidi prodotti sulle navi mercantili e sulle imbarcazioni da diporto

Servizi di noleggio e di transfert, servizi di informazione turistica

Attualmente non esistono a Vibo Marina imprese di noleggio autovetture o che esercitano in conto terzi servizi di trasferimento della clientela e dei turisti da e per Vibo Marina.

A questi servizi provvedono per la rispettiva clientela, direttamente con propri mezzi o fornendo appoggio logistico a società terze, gli operatori locali alberghieri e di diporto nautico.

Dalla prossima stagione dovrebbe essere operativa, tuttavia, a Vibo Marina una agenzia di autonoleggio.

Le agenzie di viaggio sono localizzate tutte in Vibo-centro o nella vicina Pizzo alcune delle quali assicurano, su richiesta, ma solo nel periodo estivo, il servizio di prenotazione e consegna a domicilio della documentazione di viaggio nonché la consegna di autovetture a noleggio (presso le stazioni FS di Vibo-Pizzo e Vibo Marina). Per chi fa scalo a Lamezia Terme, invece, presso la stazione ferroviaria o l'aeroporto internazionale il noleggio di autovetture è assicurato dalle più importanti compagnie di settore (Hertz, Avis, Maggiore etc.).

A Vibo Marina servizi di informazione turistica sono erogati dagli Uffici della Pro-loco situati sul lungomare Cristoforo Colombo o direttamente, ma solo per la rispettiva clientela, dagli uffici di accoglienza dei gestori dei pontili o dalle strutture ricettive.

1.3.10 Attività balneari

Gli arenili presenti nell'area sono interessati nel periodo estivo da una intensa domanda di balneazione proveniente per lo più dalla popolazione locale.

Operano nelle due aree balneari presenti a ridosso del porto complessivamente cinque lidi balneari.

Altri lidi balneari sono presenti sul prolungamento della spiaggia di ponente in direzione della frazione di Bivona: questa ulteriore linea di spiaggia è, tuttavia, discontinua essendo interrotta da sporgenze frangiflutti ed essendo interessata per più tratti da fenomeni di erosione del tratto costiero.

1.3.11 Altre attività minori e complementari

- Sono attestate nel porto di Vibo Marina circa 15 imprese di charter nautico, di proprietà di operatori italiani o stranieri, che offrono nella stagione turistica servizi di noleggio con o senza operatore di imbarcazioni a vela di medie o grandi dimensioni. Le imbarcazioni sono attestate presso i due pontili maggiori presenti nel porto (Marina Carmelo e Stella del Sud) dove stazionano per tutto l'anno.
- Nel porto opera inoltre una società che esegue opere marittime o di dragaggio lungo la costa tirrenica. Dispone di n.2 chiatte con gru che attraccano solitamente, quando presenti in porto, nella banchina Generale Malta.
- E' stata avviata da qualche anno ad opera di una piccola cooperativa con sede a Vibo Marina un primo esperimento di pesca-turismo adibendo allo scopo un peschereccio di medie dimensioni appositamente attrezzato, realizzato in uno dei cantieri navali presenti nell'area industriale di Portosalvo. Collegata all'iniziativa l'offerta di convenzioni per il soggiorno in alcuni alberghi di Vibo Marina, Bivona, Pizzo e Briatico.
- Altri piccoli operatori hanno, inoltre, avviato esperimenti episodici di pesca sportiva (al tonno e al pesce spada) mentre sono attive a Vibo Marina associazioni amatoriali di pesca sportiva da terra o in mare (surf casting e pesca bolentino) che organizzano e partecipano a competizioni di livello regionale e nazionale.
- Sarà attivata nella stagione estiva 2003 un servizio di escursione lungo la costa che prevede l'utilizzo di un battello attrezzato per la visione del fondale marino. Il servizio è gestito in collegamento con le attività della impresa che gestisce il pontile Stella del Sud.
- Sono operative con base a Vibo Marina due unità navali polivalenti di ricerca marina ed oceanografica di proprietà della società Nautilus s.c.r.l. che vengono impiegate per l'esecuzione di indagini a mare per conto di enti pubblici, società private ed enti di ricerca. Entrambi le navi (rispettivamente di 165 TSL e di 15,5 TSL) ormeggiano solitamente alla banchina Generale Malta.

CAPITOLO 2

ANALISI DELLA SITUAZIONE ATTUALE ED INDIVIDUAZIONE DELLE PRINCIPALI PROBLEMATICHE DEL SISTEMA PRODUTTIVO ED INFRASTRUTTURALE PORTUALE

2.1 - Premessa

In questa parte dello studio vengono presentate le considerazioni e le valutazioni tecniche ed economiche che scaturiscono dall'analisi del profilo strutturale e dinamico del sistema produttivo¹³ ed infrastrutturale portuale e dal contesto organizzativo-funzionale in cui gli operatori economici si trovano a muoversi e a confrontarsi nella situazione attuale.

Le valutazioni sono basate su tre grandi categorie di informazioni: a) i dati statistici e descrittivi disponibili, in parte ufficiali, in parte acquisiti direttamente dal gruppo di lavoro b) gli studi esistenti ed il relativo know-how accumulato (studi tecnici-progettuali ed economici precedenti, analisi territoriali specifiche e di settore, piani regionali e generali di trasporto, etc.); c) l'opinione di esperti e interlocutori chiave, economici e gestionali, operanti nell'area portuale o connessi a questa, in grado di dare una rappresentazione "dal basso" delle relazioni tra attività economica e infrastruttura portuale (acquisita attraverso una serie di interviste dirette di tipo semi-strutturato e qualitativo; non un "censimento" degli operatori, precisiamo, ma una indagine esplorativa di punti di forza e di debolezza del sistema produttivo portuale e di segnali prospettici di sviluppo)¹⁴.

Vengono, inoltre, delineate le principali problematiche ed individuate le risorse disponibili che emergono dalla valutazione qualitativa e sostanziale effettuata sulle diverse componenti economiche che costituiscono il sistema produttivo locale portuale. Nell'ultimo paragrafo del capitolo viene, infine, espressa una valutazione globale sullo stato e sulle linee di possibile evoluzione strategica del sistema economico locale.

Sulla base di queste valutazioni che mettono a fuoco "situazioni attuali di forza e di debolezza" e "segnali prospettici di sviluppo", viene suggerito il percorso di marketing del territorio possibile per il sistema locale portuale e vengono costruite alcune ipotesi progettuali di massima.

La finalità del lavoro è, di conseguenza, di *introdurre* ad una riorganizzazione in chiave strutturale e funzionale del territorio, favorendo una lettura ed una gestione dello stesso

¹³ Nei Piani Generale dei Trasporti per "sistema portuale" viene definito un "complesso economico-territoriale costituente un modello organico integrato di trasporti marittimi, stradali, ferroviari, idroviari ecc, nell'ambito di un disegno produttivo di insieme" *cfr. Il ruolo dei trasporti nello sviluppo del mezzogiorno, Rapporto Uniontrasporti*, a cura di Lanfranco Senn, ed. Il Sole 24 Ore 1994, pag.103

¹⁴ Parte di queste informazioni sono presentate in forma descrittiva nel primo capitolo o figurano nell'allegato statistico; per le altre fonti statistiche utilizzate il riferimento è indicato nelle note a piè di pagina. Dove non riportato espressamente i dati sono da intendersi, invece, come risultato di stima o di valutazione autonoma del gruppo di lavoro. La situazione rilevata fa riferimento in generale al periodo ottobre-dicembre 2002.

in coerenza con il contesto produttivo esistente e con le dinamiche di una possibile crescita e sviluppo integrata di tutta l'area.

L'approccio adottato è quello del marketing territoriale ovvero quello che, partendo dall'individuazione delle risorse e dei vantaggi competitivi del territorio, mira a far emergere idee-forza ed elementi di valorizzazione del territorio utili a disegnare scenari strategici di crescita e sviluppo e a predisporre concrete opportunità di investimento economico o sociale o di localizzazione di attività produttive per soggetti imprenditoriali interni od esterni all'area stessa.

2.2 Valutazioni e commenti

2.2.1 Attività di trasporto mercantile

Trasporto e stoccaggio dei derivati del petrolio

L'Agip s.p.a. e la Meridionale Petroli s.r.l gestiscono nell'area portuale depositi costieri di prodotto petrolifero finito che viene distribuito su scala regionale.

Il complesso operativo impiega circa 60-70 addetti, presenti nell'area portuale in modo discontinuo.

L'attività richiede spazi abbastanza rilevanti per la presenza di serbatoi e delle tubazioni in cui il prodotto viene pompato dalle unità navali.

L'area di attracco richiesta è spazialmente rilevante, trattandosi di navi cisterna della lunghezza di non meno di 80,00 mt., e viene utilizzata la banchina Papandrea di mt. 260.

L'attività si confronta con un mercato stabile (prodotti petroliferi per autotrazione e combustibile) con prospettive di crescita, tuttavia, legate alla possibilità per l'operatore Agip di estendere la rete di distribuzione anche nella provincia di Cosenza, attualmente servita dal compartimento di Napoli.

Il settore si configura come una realtà importante per l'occupazione diretta ed indiretta, con particolare riferimento ai servizi di movimentazione portuale, di manutenzione ordinaria e straordinaria degli impianti e di autotrasporto, incluse le attività di revisione e controllo degli automezzi¹⁵.

A questo si associano, inoltre, i benefici indiretti derivanti dalla redistribuzione della quota di accisa regionale¹⁶ che viene erogata a favore dell'Amministrazione comunale di Vibo Valentia.

¹⁵ Esistono, tra l'altro, nell'area industriale di Portosalvo tre importanti centri di servizio che effettuano le verifiche metrologiche su autobotti (ATB), kilolitriche e contaltri servendo, per il grado di specializzazione acquisita e l'assenza di altri centri concorrenti il bacino regionale ed extraregionale dalla Campania alla Sicilia orientale, godendo, tra l'altro, del vantaggio localizzativo derivante dalla vicinanza agli Uffici provinciali della Motorizzazione Civile, collocati in prossimità.

¹⁶ Le accise pagate alla Regione Calabria per i prodotti estratti dai depositi petroliferi situati a Vibo Marina ammontano ogni anno a circa 64 milioni di Euro (stime Camera di Commercio di Vibo Valentia su dati Meridionale Petroli srl).

L'area di maggiore estensione occupata dai depositi è quella gestita dall'Agip e comprendeva fino a qualche anno fa anche un impianto di imbottigliamento del Gpl.

L'area è situata lungo il Viale delle Industrie e, quindi, fuori dal perimetro portuale e non crea alcuna interferenza con le altre attività che insistono sul porto.

Alle spalle della banchina Bengasi è localizzato, invece, il deposito della Meridionale Petroli srl che risulta quello a maggiore impatto visivo sul porto.

Il grado di pericolosità del prodotto trattato nei depositi comporta in linea generale e potenziale dei rischi ambientali. L'evidenza storica, tuttavia, non segnala negli ultimi ventisei anni incidenti¹⁷ di rilievo né danni accidentali alle attività contigue o all'abitato.

D'altra parte i sistemi di prevenzione e sicurezza adottati dall'Agip risultano oggi di buon livello.

Migliorabili risultano, invece, i sistemi di sicurezza adottati dalle altre società di gestione dei depositi carburanti presente nel porto¹⁸.

Per quanto riguarda, tuttavia, questi ultimi depositi, localizzati sulla banchina Bengasi, c'è da dire che situandosi in un'area del porto periferica, dove non sono presenti altre utenze permanenti né nuclei di popolazione, il rischio ambientale con il quale ci si confronta è minore. Le stesse operazioni di scarico del combustibile avviene all'interno del bacino portuale, sotto la supervisione dei tecnici delle società petrolifere, il controllo delle unità navali dei VV.FF. e previa circuizione della nave con paratie galleggianti anti-inquinamento che hanno lo scopo di contenere eventuali riversamenti accidentali di prodotto in mare.

Le aree di deposito risultano, inoltre, adeguatamente delimitate anche se si rilevano, per i depositi Basalti e Meridionale Petroli, l'assenza di interventi volti a ridurre l'impatto visivo (il rilievo è soprattutto sollevato per la prossimità delle attività di balneazione che occupano la fascia di spiaggia alle spalle del porto sul versante occidentale, non essendo stati rilevati effetti di disturbo sulle altre attività).

In particolare si segnala il cattivo stato di manutenzione esterna (verniciatura) dei serbatoi posti dietro la banchina Bengasi (quelli più in vista), alcuni dei quali si presume non operativi, e, in relazione anche alla vicinanza del centro abitato e di attività

¹⁷ Per quanto è stato possibile ricostruire sulla base di memorie dirette raccolte presso gli operatori portuali e la Capitaneria di Porto gli ultimi incidenti di una certa gravità risalgono al 1978 ed al 1962 quando durante le operazioni di scarico del prodotto finito da una nave petroliera si verificarono principi di incendio a bordo. Nel 1962 l'incidente costò la vita ad un marinaio. Da allora sono state potenziate le misure di sicurezza e l'evoluzione tecnologica dei sistemi di controllo delle operazioni di scarico di cui sono dotate le attuali navi cisterna ha abbassato, di fatto, il rischio di incidente. Esiste, inoltre, una apposita Commissione tecnica che sovrintende alla verifica dei piani di prevenzione e sicurezza adottati nei depositi e di controllo interno degli stessi. A questo si aggiunge, anche che il Comando operativo dei VV.FF. è situato direttamente sul porto (di fronte al deposito della Basalti e Bitumi su Via Amerigo Vespucci) così che si può considerare assicurata la massima tempestività di intervento in caso di necessità. E' in corso, inoltre, la definizione da parte dell'Ufficio di Governo di Vibo Valentia, di concerto con l'Amministrazione comunale e con le società petrolifere, di un piano per il controllo del pieno rispetto dei requisiti di sicurezza ed ambientali imposti dall'attuale normativa (fonte Agip e Capitaneria di Porto).

¹⁸ L'impianto antincendio è attualmente manuale. E' stata progettata, tuttavia, la sua completa automazione (fonti aziendali).

turistiche-balneari, l'esigenza di migliorare i sistemi di controllo e di contenimento delle emissioni atmosferiche dei vapori.

Non sono stati riscontrati, per contro, ulteriori effetti negativi¹⁹ indotti sulle attività di pesca e di diporto nautico, fatti salvi i diritti di precedenza alla navigazione mercantile imposti dalla Capitaneria di Porto rispetto alla navigazione da diporto e di pesca.

Le esigenze delle società sono sostanzialmente soddisfatte dagli spazi a mare ed a terra esistenti.

Viene manifestato però il desiderio di spostare il punto d'attracco per permettere alla nave l'ormeggio laterale lungo il braccio del fanale di ponente (calata Buccarelli) e di usufruire di petroliere di maggiori dimensioni (lunghezza mt. 100,00).

Si osserva che le tubazioni, attualmente scoperte poste lungo il tracciato stradale che conduce dalla banchina Bengasi al piazzale di ingresso ai depositi della Meridionale Petroli, dovrebbero essere interrato, sia per una questione di intrusione visiva, sia per motivi di sicurezza, nel caso soprattutto del recupero della viabilità sul tracciato stradale stesso che conduce al piazzale estremo della banchina Bengasi.

Unico fattore critico di rilievo che si rileva è rappresentato dall'attracco alla banchina Fiume della nave cisterna che scarica olio combustibile. Sia pure limitato all'arrivo di due navi al mese (con tempi di stazionamento che non superano in media la mezza giornata) sarebbe opportuno valutare, per un uso alternativo della banchina stessa, tramite installazione di strutture fisse o semifisse di ormeggio per la piccola pesca costiera e il diporto (compatibilmente con le batimetriche effettivamente disponibili) e per ragioni di sicurezza, lo spostamento dell'attracco ad altra banchina, con conseguente deviazione e prolungamento del collettore di carico dell'oleodotto.

Trasporto granaglie e altri prodotti alimentari

Si tratta, come visto, di un'attività piuttosto ridotta. Il traffico di navi è limitato (meno di 1 nave al mese sulla banchina Bengasi) e l'occupazione non è rilevante, per un prodotto che serve essenzialmente, al momento, un solo pastificio sito nella provincia di Cosenza.

Sulla banchina di attracco sono ubicati sette silos di rilevante altezza, che rappresentano il maggiore ingombro visivo del porto.

Al momento dell'attracco della nave mercantile, il grano viene pompato nei silos e successivamente la tramoggia di carico viene trasferita nei mezzi gommati per il trasporto .

Le operazioni sopra descritte provocano un moderato inquinamento acustico.

¹⁹ Non rientrava negli scopi del presente lavoro una valutazione completa dell'impatto ambientale o di rischio indotto dalla presenza dei depositi petroliferi costieri dal momento che l'obiettivo era quello di valutarne solo la possibilità di coesistenza con le altre attività economiche. Si dà tuttavia per scontato, al di là di ogni ulteriore analisi economica di costo/beneficio, che le misure ambientali con funzioni anti-inquinamento (dell'aria e del mare quanto del suolo e del sottosuolo), di controllo in sicurezza degli impianti stessi e delle operazioni di bonifica degli impianti eventualmente dismessi debbano trovare la massima applicazione ed attenzione da parte delle imprese operanti e che, allo stesso livello, debba porsi, obbligata, l'azione di prevenzione e di controllo degli organismi pubblici competenti in merito.

Questa attività non ha presentato, tuttavia, segnali di flessione dello sbarcato pur configurandosi stazionaria e con prospettive di sviluppo che dipendono dal mercato di trasformazione regionale delle granaglie e dall'industria regionale di paste alimentari e di prodotti di panetteria.

Per quanto riguarda il trasporto (import/export) di prodotti agricoli o alimentari questa attività è attualmente inesistente per l'assenza di Uffici veterinari preposti alle operazioni di sdoganamento e di controllo..

Trasporto cemento e sottoprodotti di lavorazione

Vale quanto detto al punto precedente. Il cemento ed il clinker (imbarcato) provengono dalla fabbrica Italcementi di Portosalvo. Il clinker sbarcato è invece destinato fuori provincia. Il bacino di utenza è ampliabile. A differenza di quanto avviene per il trasporto del grano, non esistono sul porto manufatti per lo stoccaggio, in quanto l'imbarco del prodotto avviene direttamente tramite autocarro.

La movimentazione stradale in entrata ed in uscita dalla banchina Bengasi, dove le navi attraccano di fianco, assume un certo rilievo essendo continua e per una durata di almeno 3-4 giorni per ogni carico. Queste operazioni vengono tuttavia sospese, a seguito di accordo tra società cementiere e Capitaneria di Porto, nei mesi di luglio ed agosto per non interferire sulla movimentazione balneare che interessa l'area di Vibo Marina nel periodo estivo.

Trasporto prodotti metalmeccanici

Il prodotto finito proviene dal Nuovo Pignone e nell'ultimo anno anche da altre industrie del polo metalmeccanico presente nell'area industriale di Portosalvo. Si tratta di refrigeranti e relativi accessori, basamenti di acciaio e lavorati metalmeccanici di grandi e medie dimensioni.

Il traffico navale è limitato ma continuo, suscettibile di essere incrementato in relazione ai processi di internazionalizzazione e di trasferimento modale (dall'autotrasporto alla nave) attuabili dalle imprese del settore, con riferimento agli attuali mercati di sbocco delle produzioni (estero e territorio nazionale) e alla vicinanza stessa all'infrastruttura portuale del polo metalmeccanico vibonese localizzato nell'area industriale di Portosalvo.

Il settore metalmeccanico vibonese, d'altra parte, avrebbe le potenzialità e la massa critica per poter generare maggiori flussi di prodotto in partenza dal porto²⁰.

Le operazioni di carico richiedono l'uso di una gru da 70 tonnellate montata in testa alla banchina Bengasi sulla quale avviene anche lo stoccaggio dei prodotti.

Il fattore di carico massimo della banchina e la limitatezza dello spazio disponibile rappresentano, tuttavia, un vincolo alle quantità massime stoccabili prima delle operazioni di carico.

²⁰ Camera di Commercio di Vibo Valentia, *Il Polo metalmeccanico vibonese - Tipologie imprenditoriali, contoterzismo, potenzialità di sviluppo delle imprese metalmeccaniche della provincia di Vibo Valentia*, Studi e Ricerche n.3, 2002 a cura di Domenico Cersosimo e Alfredo Fortunato

Attualmente, tuttavia, esistono, a condizione di riuscire ad ottimizzare la programmazione del trasporto e la logistica di trasferimento, ancora ampi margini residui per garantire significativi incrementi dei volumi da imbarcare.

Le attività fin qui descritte comportano l'utilizzo degli addetti per le movimentazioni delle navi in fase di attracco ed alimentano il trasporto su gomma e l'indotto strettamente connesso.

La capacità di attracco offerta dalle banchine Tripoli e Bengasi, tenendo conto del numero degli arrivi e del tempo medio di permanenza delle navi mercantili, presenta attualmente un grado di utilizzazione stimato tra il 40 ed il 45%²¹.

Non si rilevano, pertanto, attualmente, ma anche in relazione allo sviluppo prospettico delle singole attività commerciali di medio-lungo periodo, ulteriori esigenze di spazio per l'attività commerciale²² che può, anzi, disporre ancora di buoni margini di ampliamento in ragione anche della possibilità di introdurre misure di razionalizzazione organizzativa della struttura portuale e comunque facendo salva la specializzazione commerciale della banchina Bengasi.

2.2.2 Pesca e maricoltura

La flotta peschereccia ha una buona rilevanza. Come detto sono operativi una ventina di pescherecci di medie e grandi dimensioni (fino a 60 tonnellate) oltre ad una trentina di imbarcazioni idonee alla piccola pesca costiera.

²¹ Una stima orientativa del grado di utilizzazione della capacità ricettiva mercantile del porto è stata condotta valutando in 4 navi-giorno (intendendo per nave-giorno l'occupazione della banchina da parte di una nave per un tempo complessivo tra arrivo e partenza di 24 ore) la capacità ricettiva delle banchine Papandrea e Bengasi attualmente utilizzate per l'attracco delle navi mercantili, di cui 2 navi-giorno per il trasporto di combustibile sulla banchina specializzata Papandrea e n.2 navi-giorno per tutte le altre navi di trasporto mercantile (navi di lunghezza pari a quelle che attualmente scalano il porto di Vibo Marina, ovvero di 80-100 mt circa). L'operatività ordinaria del porto è stata assunta in 236 giorni/anno (5gg x 52 settimane meno 9 giorni festivi infrasettimanali e 15 giorni di avverse condizioni meteomarine che impediscono l'ingresso in porto delle navi di maggiore stazza).

Il tempo di permanenza medio di ciascuna nave è stato stimato con la collaborazione della Capitaneria di Porto, dell'Agip e dell'Agenzia marittima Gottellini, in una media di n.1 giorno per le navi cisterna ed in una media di 3-4 giorni per le altre navi di trasporto (attualmente cemento e clinker, granaglie e prodotti metalmeccanici vari). Il numero complessivo delle navi considerate sono state n.267 (fonte: Statistiche delle navigazione anno 2002 fornite dalla Capitaneria di Porto) di cui 200 di navi cisterna (inclusa le navi che attraccano alla banchina Fiume) e 67 di altre navi mercantili. Ne è derivata una utilizzazione della capacità portuale mercantile per le navi cisterna del 42% e per le altre navi di trasporto merci del 50%. Da qui la stima complessiva di capacità ricettiva inutilizzata teorica delle banchine Papandrea e Bengasi per il trasporto marittimo mercantile compresa tra il 50-60% (a meno di altre problematiche strutturali e gestionali non considerate in questa sede per come anche da nota successiva).

²² Rimane segnalato, tuttavia, il vincolo sulla combinazione dimensionale delle due navi potenzialmente scalabili sulla banchina Bengasi posto dalla non linearità della banchina, dalla variabilità delle batimetriche disponibili e dal posizionamento delle attrezzature di carico/scarico. Questa situazione nel 2002 ha portato di fatto a non evadere la richiesta di 6-7 navi (circa il 10% del totale delle navi di trasporto scalate di prodotti non petroliferi) che si sono dovute smistare a Gioia Tauro (fonte: Agenzia Marittima Gottellini).

Gli addetti sono numerosi e rappresentano una voce occupazionale importante nell'ambito del sistema locale produttivo, considerato che si appoggiano sul porto di Vibo Marina anche unità di pesca dei comuni di Pizzo, Briatico e Nicotera.

Questo settore ha margini di sviluppo sia pure limitate dalla quantità del pescato e dai vincoli normativi.

Attualmente il bacino d'utenza è locale, con richiesta prevalente di pesce pregiato.

I pescatori sono organizzati in tre cooperative, e vorrebbero utilizzare la banchina Generale Malta perché più protetta dalla risacca. Inoltre è loro intenzione rivolgersi a mercati diversi anche per potere vendere pesce non richiesto in loco, ma apprezzato altrove, come il pesce azzurro di cui il mare è relativamente sottosfruttato.

Da qui deriva la necessità progettuale di assicurare facilità per i trasporti ed un'area a questi dedicata (vedi anche l'ipotesi funzionale prospettata della autostrada del mare che migliorerebbe la logistica a valle del pescato).

Parallelamente alla pesca, ma ad essa collegata, c'è la **maricoltura** a sua volta legata all'industria alimentare dell'area.

Attività importante sotto l'aspetto occupazionale e per il consolidamento della filiera del prodotto ittico in ragione dell'incremento delle quantità che può produrre e della diversificazione delle qualità ittiche offerte sul mercato, oltre a consentire l'introduzione di elementi di certificazione di qualità e/o commerciale in grado di differenziare commercialmente il polo ittico-conserviero vibonese sul mercato.

A questo si aggiunge che lo sviluppo dell'acquacoltura marina è ormai fortemente sollecitato in Italia come negli altri paesi europei e del mediterraneo per contribuire al riequilibrio biologico delle varie specie marine²³, alla situazione conseguente di esaurimento delle risorse alieutiche, alla sovraccapacità della flotta e alla crescita della domanda di consumo di pesce.²⁴

A questo si aggiunge la portata strategica dell'innovazione di processo introdotta che aggiunge nel sistema produttivo locale di Vibo Marina ulteriori elementi di vantaggio competitivo rispetto ad altri contesti produttivi analoghi.

La presenza di competenze integrabili e sinergiche impegnate nel settore che consentono il controllo di tutte le fasi del ciclo produttivo dell'allevato, la vicinanza ai centri di ricerca universitari di biologia marina (Università di Messina) e di uno scenario istituzionale favorevole che prevede importanti risorse finanziarie per il rilancio della pesca e dell'acquacoltura calabrese²⁵ possono giocare un ruolo determinante per far decollare nell'area un polo ittico-conserviero di tutto rispetto. Questa opportunità, reale e non ipotetica, in quanto gli investimenti in questa direzione sono già in avanzato stato di realizzazione, può rappresentare la risposta iniziale della marineria vibonese²⁶ alle

²³ Cfr. Commissione delle Comunità Europee, Relazione sullo stato delle risorse e sulla loro probabile evoluzione, 2001

²⁴ Cfr. Commissione delle Comunità Europee, Libro verde sul futuro della politica comune della pesca, 2001

²⁵ Cfr. POR Calabria 2000-2006 - Risorse destinate per lo sviluppo del settore pesca e dell'acquacoltura - Programma SFOP

²⁶ I risultati delle indagini condotte in questi ultimi anni dal gruppo di ricerca scientifico della società Nautilus srl, per conto del Ministero dell'Ambiente - Unimar, del Ministero delle Risorse Agricole, Alimentari e Forestali e per la Lega Pesca nazionale hanno evidenziato per il settore della pesca calabrese

sollecitazioni di rinnovamento e di riconversione produttiva che in Italia si rivolgono agli operatori del settore per far fronte alle difficoltà generali²⁷ indotte dall'evoluzione del mercato ittico globale.

E questa risposta può, nel caso della marineria di Vibo Marina, configurarsi del tutto in linea con le indicazioni formulate nelle più idonee sedi tecniche e di categoria che indicano come soluzione ottimale “un riassetto complessivo, improntato a una logica di filiera e di polarizzazione dei processi produttivi, che ponga le condizioni per il raggiungimento di significative masse critiche”²⁸

Per quanto soffra di una identità ancora troppo disunita e dell'assenza di una politica congiunta (ma la forte presenza cooperativa può influire fortemente sullo sviluppo comune, collaborativo e sinergico se non proprio consortile, di tutti gli operatori), il settore si configura di grande interesse anche per l'indotto turistico e della ristorazione locale e per le connessioni a monte a valle che il settore può generare su scala nazionale (raggiungendo i mercati di sbocco metropolitani e stabilendo partnership con il settore conserviero di rilevanza nazionale).

A questo si aggiunge che il settore pesca, che nasce dalle antiche tradizioni delle tonnare²⁹ del primo '900, può introdurre nel sistema produttivo locale di Vibo Marina interessanti elementi di contorno, di interesse turistico, quali la pesca sportiva stanziale e di altura, la promozione della qualità e della specificità di una ristorazione specializzata sul pesce azzurro locale e sul tonno, la pesca-turismo e l'itti-turismo, oltre, ovviamente, a generare essa stessa eventi turistici di richiamo (acquisto pescato, arrivo e sbarco del pescato, asta pubblica etc.) che ben si possono integrare con lo sviluppo di una funzione turistico-escursionistica del borgo storico di Vibo Marina (nella direzione di aumentare la capacità di attrazione dell'area).

Interessante, inoltre, appare verificare soluzioni organizzate per implementare la catena logistica di trasferimento del pescato verso i mercati più remunerativi del Centro-Nord d'Italia.

la necessità di fornire risposte concrete ai problemi connessi “all'inadeguatezza delle imbarcazioni usate, vetuste e spesso prive della strumentazione per la navigazione, per la sicurezza a bordo, per la corretta conservazione del pescato, per l'individuazione dei banchi di pesca”, “al progressivo abbandono dell'attività registrato negli anni e alla situazione di sostanziale marginalità sociale ed economica della categoria” e a fattori limitanti per lo sviluppo quali “la pressoché inesistenza di infrastrutture e servizi per le imprese di pesca, di moderni mercati, di efficaci reti distributive, di organiche politiche di promozione e valorizzazione commerciale dei prodotti” oltre alla “estrema polverizzazione imprenditoriale del settore”.

²⁷“Gli effetti congiunti di condizioni quali l'operare su un mercato sostanzialmente aperto, l'essere soggetto a politiche di indirizzo comunitarie principalmente attente ai paesi con spiccate attitudini alle produzioni primarie, un Mare Nostrum dagli stocks ittici in pesante sofferenza (...) il peso crescente della Grande Distribuzione, la peculiarità del “prodotto ittico” (risorsa rinnovabile ma esauribile) dipingono un insieme di riferimento nel quale difficilmente la pesca italiana, nella sua odierna articolazione, potrà trovare debito spazio (cfr: polverizzazione e frammentazione del tessuto produttivo)” da *Federazione del Mare-Censis, Il Rapporto sull'economia del mare, 2002 ed. Franco Angeli*

²⁸ pagg. 185 in “*Il Rapporto sull'economia del mare 2002*” ed. Franco Angeli, a cura della Federazione del Mare-Censis

²⁹ Si veda a tal proposito: A. Montesanti *Le tonnare di Bivona - I resti di una cultura del mare*, a cura dell'Ass. Turistica Pro Loco di Vibo Marina, 1994

Per quanto riguarda, invece, le gabbie di allevamento ittico, queste sono poste in acqua all'esterno del bacino, ma richiedono il trasporto e lo stazionamento nel bacino stesso per la manutenzione.

Si tratta attualmente di tre gabbie di circa trenta-cinquanta metri di diametro ciascuna. Le esigenze di manutenzione ordinaria possono essere eseguite in bassa stagione (quando maggiore tra l'altro è il rischio di intervento) ma emerge la necessità di organizzare gli spazi portuali, anche a terra, per le necessità di tiraggio a secco delle gabbie stesse.

Attualmente è utilizzata l'area antistante il fanale (rosso) del braccio est del porto sulla banchina Cortese per la quale si rende necessario verificare, tuttavia, la condivisibilità con le esigenze di attracco del naviglio da pesca³⁰.

2.2.3 Diporto nautico ed attività di rimessaggio

Il diporto nautico è l'attività economica in migliore salute presente nel porto.

Il porto di Vibo Marina si classifica per la nautica da diporto, con riferimento al D.P.R. 02/12/97 n. 509 art. 2 come "Approdo Turistico", che è la classificazione di maggior peso attribuita ad un porto misto.

Su scala nazionale la nautica da diporto ha registrato negli ultimi anni una crescita rilevante.

Vibo Marina segue queste linee di tendenza generale: nel periodo estivo vi è una domanda (circa il 30%) che rimane inevasa, e le società concessionarie operanti hanno dichiarato la necessità di voler aumentare i posti barca disponibili.

Gli operatori lamentano, tuttavia, carenza di servizi logistici di terra, e questa situazione di fatto penalizza le prospettive di sviluppo. Bisogna considerare che la nautica da diporto produce un forte effetto volano sull'economia dei luoghi ma a condizione che il territorio portuale si caratterizzi per una offerta di servizi di accoglienza e ricettivi adeguata al turismo diportistico.

Si tratta, ad ogni modo, di attività ben consolidata sul mercato, che gode di buona reputazione presso la clientela essendo scelto il porto di Vibo Marina come luogo di stazionamento invernale oltre che dalle società charter anche da imbarcazioni di medie-grandi dimensioni (oltre i 12 mt).

Questa caratterizzazione della domanda, che attribuisce al porto di Vibo Marina una connotazione di "base permanente" piuttosto che di "porto di transito"³¹, ha indotto di

³⁰ Il problema è in parte interno al settore in quanto la Cooperativa San Francesco titolare degli impianti di maricoltura è nello stesso tempo uno dei soggetti principali che gestisce le imbarcazioni da pesca di medie-grandi dimensioni operative nel porto oltre ad appartenere al Gruppo imprenditoriale proprietario di gran parte dei magazzini e delle aree di lavoro situati sulla banchina Bengasi. Per quanto riguarda, invece, l'altra società titolare del secondo impianto di maricoltura, il cui centro operativo sarà localizzato nell'area industriale di Portosalvo, è stata dichiarata la possibilità di ricorrere a spazi a terra esterni al porto, in corrispondenza al tratto di mare in cui si prevede il posizionamento delle gabbie marine. Non è escluso visti i buoni rapporti intercorrenti tra le due società un impegno a realizzare congiuntamente un sito comune di manutenzione e di riparazione delle gabbie.

³¹ Si veda a tal proposito la recente proposta presentata da Ucina che introduce nella strategia di sviluppo

recente i due maggiori titolari dei pontili ad acquisire e ad adattare alcuni fabbricati provvisti di aree scoperte attigue per svolgere **attività di rimessaggio a terra**, oltre che di manutenzione ordinaria e straordinaria degli scafi in stazionamento, integrando ed incrementando, di fatto, l'attività complementare svolta presso i cantieri e da altri piccoli operatori (1 presente nell'area di Bivona e 2 nel vicino comune di Pizzo).

Attualmente l'area gode di vantaggi competitivi di costo e di servizio³² rispetto alle altre località del centro-nord d'Italia a fronte di una domanda sostenuta di servizi di rimessaggio a terra.

E' una attività che produce notevole e qualificato indotto, ad alto valore aggiunto e con organizzazione temporale complementare alle attività diportistiche, concentrandosi il maggior carico di lavoro nel periodo invernale.

Lo sviluppo di questa attività non è da sottovalutare dal momento che può rappresentare un eccellente propulsore per tutto il comparto marittimo, può consentire ai servizi ausiliari di manutenzione e riparazione di poter contare su un mercato permanente e destagionalizzato e può, inoltre, generare specifici flussi di arrivi esterni all'area in bassa stagione (da parte dei proprietari o delle società di gestione delle flotte charter e nautiche).

Allo stato attuale, tuttavia, i cantieri e le aree adibite a rimessaggio internamente al porto sono quantitativamente inadeguati a sostenere non solo una previsione di sviluppo, ma anche la richiesta attuale.

Da qui la richiesta da parte dei vari operatori di poter disporre di ampie aree da dedicare al rimessaggio delle unità da diporto.

Sono state evidenziate, inoltre, le seguenti carenze:

- *servizi di manutenzione per le imbarcazioni*: mancano le velerie e non è sufficiente in alta stagione l'offerta quantitativa di riparazione impiantistica e motoristica.

- *accessi veicolari e sosta*: nel sistema di mobilità d'area non ci sono parcheggi rivolti al diportismo, il quale richiede non solo sosta a rotazione, ma anche lunga sosta protetta. Gli attuali posti auto, casuali ed insufficienti, sono rivolti a tipologie di utenti diversi. In generale questo scoraggia anche l'arrivo di visitatori (sempre indotto dal diportismo nei porti) il quale produce ricchezza nel commercio e nei servizi per il turismo.

- *rete commerciale*: non è assolutamente adeguata ad accontentare le esigenze del turismo. I negozi sono pochi, ancora meno le categorie merceologiche presenti. Buona, invece, la presenza di attività commerciali di attrezzature marine e per la pesca.

E' auspicabile il rafforzamento della collaborazione tra gli operatori diportisti per creare sinergie ed economie di scopo (servizi comuni) considerata la contiguità delle attività e

della portualità nautica italiana evidenzia la netta diversificazione tra porti destinati a fungere da basi permanenti e porti di transito cfr. Rapporto sulla portualità turistica in Italia, Ucina, 2002.

³² Valutata dagli operatori nell'ordine di almeno il 30-40% (cfr. indagine esplorativa diretta del gruppo di lavoro)

la percentuale di richieste inevase che caratterizza l'attuale situazione di saturazione dell'offerta.

A questo si aggiunge che al centro del Mediterraneo il porto di Vibo Marina può sfruttare al massimo la sua posizione baricentrica rispetto al sistema trasportistico regionale, sfruttando al meglio l'intervallo temporale che passerà (almeno 5-7 anni) prima che entrino a regime i nuovi investimenti in infrastrutture portuali turistiche in corso di realizzazione sul versante tirrenico e consolidando il posizionamento competitivo sul mercato nazionale del diporto nautico.

In particolare la vicinanza dell'aeroporto di Lamezia Terme consente ai proprietari di imbarcazioni del Centro-Nord d'Italia di salpare con tempi *door-to-door* di 3-4 ore mentre i livelli più bassi di costo offerti dall'area vibonese rende conveniente lo stazionamento per tutto l'anno dell'imbarcazione stessa.

Il porto di Vibo Marina è, inoltre, base ottimale di partenza per navigare lungo tutto il Mediterraneo centrale potendo raggiungere nel raggio di 200 miglia nautiche la Sicilia, Malta, il resto dell'Italia meridionale, le Isole greche e la costa nord-africana.

A questo si aggiunge che la consolidata presenza sul mercato del diporto nautico e l'elevata credibilità conquistata negli anni nei confronti della clientela più importante e degli operatori che gestiscono a livello nazionale parchi nautici di medie-grandi dimensioni rendono la posizione degli imprenditori di Vibo Marina del settore di tutto rispetto³³.

La futura realizzazione del nuovo porto turistico nella vicina Pizzo Calabro (per il quale sono in corso le procedure di progettazione e per il quale sono già stati accordati, insieme al porto turistico di Nicotera e all'approdo di Ricadi, appositi finanziamenti statali³⁴) e l'avvio a regime delle attività di servizio del porto turistico di Tropea (attualmente però commissariato) in una fase di domanda in forte crescita possono indurre solo relativamente competizione con i nuovi operatori locali o esterni del settore che dovessero entrare nel mercato

A parte il fatto che in Italia ci si confronta con un deficit di offerta di posti barca rispetto alla domanda³⁵ la posizione dominante del porto di Vibo Marina, rispetto al contesto

³³ In effetti, considerando tutto il versante basso-tirrenico a sud di Salerno, l'unico vero concorrente per il diporto nautico di Vibo Marina è rappresentato dal porto di Maratea che per tipologia, posizione, capacità ricettiva, presenza di operatori specializzati e attrattività dell'entroterra si misura sullo stesso mercato (imbarcazioni di medie-grandi dimensioni) in cui opera o può operare ancora di più Vibo Marina stessa.

³⁴ Nel mese di maggio 2002 è stata stipulata una Intesa Generale Quadro tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Calabria che prevede per l'area di Vibo Valentia i seguenti interventi: 1) *per il porto di Vibo Valentia Marina*: consolidamento Banchina Fiume e pavimentazione piazzale (0,520 Meuro); rifacimento impianto illuminazione portuale (0,620); consolidamento banchina e completamento in conformità al vigente P.R.P. (15,490); Escavazione fondali bacino portuale (1,550); per uguesi interventi l'Ente attuatore è il Genio Civile OO.MM. ; 2) *per Pizzo Calabro*: Nuovo porto turistico (15,000 Meuro; Ente attuatore: Comune); 3) *per Nicotera*: Nuovo porto turistico (6,000 Meuro; Ente attuatore: Comune); 4) *per Ricadi*: infrastrutturazione approdo turistico (5,000 Meuro, Ente attuatore: Comune).

³⁵ In Italia è stimato un parco nautico da diporto di circa 800.000 di cui circa 70.000 con l'obbligo di iscrizione ai registri ufficiali presso le Capitanerie di Porto ed i loro Uffici dipendenti; i posti barca

regionale tirrenico, è destinata a mantenersi sicuramente per l'elevata professionalità acquisita dagli operatori. Tuttavia sarebbe necessaria la rimozione di quei vincoli di sviluppo dell'area che di fatto comprimono il livello qualitativo dell'offerta e rallentano la specializzazione dell'offerta verso il target pregiato delle unità di media-grande dimensione la cui domanda è sensibile, più che alla disponibilità di spazi, alla qualità e all'affidabilità del servizio e al grado di accoglienza di contesto offerto dal porto e dal borgo eventualmente annesso.

L'incremento della massa critica di offerta che si prevede potrà essere conseguita nel medio-lungo periodo (5-7 anni) nell'area vibonese è, comunque, fattore positivo dal momento che potrà favorire la creazione di un forte comparto integrato del diporto nautico lungo tutta la fascia costiera nel quale il sistema imprenditoriale connesso al diporto nautico di Vibo Marina può giocare un ruolo di rilievo.

2.2.4 Presenze istituzionali

Molto importante, quantitativamente e per dimensionamento degli edifici, la presenza della Capitaneria di Porto e della Guardia di Finanza. Il numero degli addetti complessivi supera le cento unità.

La Capitaneria di Porto è installata in due edifici di grande volumetria all'ingresso veicolare dell'area portuale (banchina Pola), mentre la Guardia di Finanza occupa un edificio di grande dimensione sul lato opposto, con accesso da Via Emilia .

La flotta istituzionale, di cui fanno parte anche Polizia, Carabinieri e Vigili del Fuoco, è piuttosto rilevante e comprende imbarcazioni fino a 25 metri.

L'edificio della Guardia di Finanza interrompe la continuità pedonale della battigia e, soprattutto, introduce una separazione netta dello specchio d'acqua portuale il cui corridoio centrale viene utilizzato per consentire l'attracco delle unità da sottoporre a periodica manutenzione o revisione ad un apposito pontile riservato collegato ad una officina interna della Guardia di Finanza,

Questa situazione non può non essere tenuta in debita considerazione nelle varianti progettuali di riorganizzazione dell'intera area.

A questo si aggiunge che i natanti attraccano in più punti dell'area portuale.

Appare opportuno riorganizzare gli attracchi, nel rispetto, ovviamente, delle esigenze operative delle istituzioni.

Si deve notare, infine, come oggi la banchina Generale Malta venga utilizzata per l'atterraggio degli elicotteri della Guardia di Finanza o dei Carabinieri. Questo avviene in modo sporadico e non normato essendo la banchina poco utilizzata. Il punto di atterraggio non è indicato con segnaletica orizzontale in quanto può variare a secondo delle condizioni d'uso della banchina al momento degli atterraggi.

disponibili sono, invece, circa 117.000 (Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti e Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, Il diporto nautico in Italia , anno 2001)

2.2.5 Attività balneari ed escursionismo turistico

La presenza di attività portuali alle spalle e l'accesso alla spiaggia interrelato con il traffico pesante, unitamente all'assenza di area di parcheggio a servizio della clientela, creano vincoli all'utilizzo ottimale per il turismo dell'area localizzata dietro il braccio di ponente del porto.

Ciò nondimeno nel periodo estivo l'area è interessata da intensi flussi di domanda da parte della popolazione locale o assimilata (turismo di ritorno o annesso a residenti ed escursionismo pendolare).

Si tratta, in effetti, di attività a carattere stagionale che si basano sulla valorizzazione della risorsa spiaggia e mare retrostante l'infrastruttura portuale ma che non utilizza direttamente l'infrastruttura portuale.

Si profilano, pertanto, come attività di secondaria importanza per il sistema produttivo portuale, pur rilevanti per la fruizione qualificata della risorsa spiaggia e mare.

Analogo discorso vale per l'area balneare presente in testa alla banchina Gen. Malta, sul lato opposto del porto, con la sola differenza che, sia pure con una capacità di accoglienza più limitata, questa area balneare rimane compatibile con le attività di diporto nautico presenti in questa area del porto.

Rimane da considerare, d'altra parte, che la presenza di queste attività genera nel periodo estivo un carico veicolare in afflusso e deflusso verso il mare di rilievo ed una domanda aggiuntiva di aree per la sosta lunga in una situazione attuale di carenza di offerta.

Esistono tuttavia margini di intervento in tale direzione per come indicato negli esempi progettuali esposti nella planimetria allegata.

Si segnala, d'altra parte, la possibilità che una offerta di servizi di qualità incentrata sullo sfruttamento della risorsa "spiaggia e mare", sia pure collaterale alle altre attività presenti nel sistema produttivo portuale, vada ad arricchire, sia pure per la sola stagione estiva, una offerta generale di servizi di svago ed intrattenimento che può fare da volano per lo sviluppo di una **funzione turistico-escursionistica** del borgo marinaro di Vibo Marina.

L'introduzione di uno sviluppo organizzato e pianificato di una tale funzione per l'area di Vibo Marina è d'altra parte favorito, oltre che dalle condizioni climatiche migliori che si registrano sulla costa rispetto alle aree interne, anche dal fatto di essere frazione marina della città capoluogo di provincia (quindi con un bacino di popolazione diretta da servire di 35.000 abitanti ed indiretta di altri 20.000 abitanti, considerando i centri interni della provincia immediatamente più vicini) e dal posizionarsi al centro dei flussi turistici che interessano tutta la fascia costiera, da Pizzo a Nicotera, passando per Briatico ed il polo forte di Tropea-Ricadi (oltre 190.000 arrivi per 1.500.000 di presenze turistiche all'anno di cui il 30% di stranieri).

Il riferimento è, tuttavia, più che alle attività turistiche ricettive (le spiagge ed il mare di Vibo Marina si devono misurare con località della costa più competitive e di maggior richiamo, soprattutto, per i flussi di popolazione non residente), all'area del divertimento e della fruizione del tempo libero della popolazione locale, alla domanda

di consumo dei diportisti nautici, e, soprattutto, alle prospettive di sviluppo della rete commerciale e dei pubblici esercizi presenti nell'area (specializzazione della capacità attrattiva dell'area commerciale di Vibo Marina per come indicato anche nel paragrafo successivo).

2.2.6 Rete commerciale e pubblici esercizi

Per quanto riguarda le attività commerciali e dei pubblici esercizi, alla limitatezza delle categorie merceologiche presenti in prossimità dell'area portuale, già evidenziate dagli operatori del diporto nautico, si deve aggiungere, come osservazione generale di contesto, il fatto che **la rete commerciale non disegna**, come invece dovrebbe, **un'area ben definita e riconoscibile**.

Gli esercizi commerciali presentano, infatti, una dislocazione lineare lungo le principali strade che attraversano il comprensorio di Vibo Marina con concentrazioni puntiformi che aumentano la dispersione dell'offerta (Via Michele Bianchi, Via Roma e relative traverse adiacenti, incrocio di Via Santa Venere e tratto centrale di Viale delle Industrie, sia pure in posizione periferica rispetto all'area portuale).

Si tratta delle strade trasversali a maggior traffico veicolare, che offrono la maggiore visibilità ma che richiamano, anche, una forte domanda di aree per sosta breve a rotazione (per la clientela) per la quale, tuttavia, è necessario prevedere soluzioni che non vadano a confliggere invasivamente con la capacità ed i tempi di trasporto ottimali sulle direttrici di accesso all'area portuale.

Attualmente la sosta su queste strade è, comunque, libera.

Nelle ipotesi progettuali che saranno avanzate nel capitolo quarto si terrà conto di questa realtà ma soprattutto si proporrà, per quanto possibile, il principio della specializzazione funzionale della rete stradale: flusso sulle arterie principali, sosta breve prevalentemente nelle strade secondarie e sosta lunga nelle aree di smistamento in relazione al time-sharing delle diverse attività economiche presenti.

Per quanto riguarda la ricettività alberghiera, questa è insufficiente e poco articolata per categoria di offerta anche se prevalentemente di buon livello (a Vibo Marina è presente un albergo a quattro stelle ed uno a tre stelle mentre altre due strutture a tre stelle, un albergo ed un villaggio-residence di grandi dimensioni (oltre 250 posti letto), sono localizzate, a circa 1,5 km dal porto, nella contigua frazione di Bivona³⁶).

³⁶ E' in corso di ultimazione, a mezza costa, nella vicina frazione di Longobardi distante 4 km dal porto, un complesso alberghiero a 4 stelle di grandi dimensioni (215 posti letto) con accesso riservato a mare nella frazione di Bivona, innovativo per la particolare posizione geografica prescelta (si estende sul fianco della montagna che sovrasta il nucleo urbano di Longobardi). Si segnala a tal proposito la possibilità di una valorizzazione turistica, nell'ambito, tuttavia, di un adeguato piano paesaggistico ed ambientale, dei siti terrazzati che si trovano sulle pendici del rilievo costiero che sovrasta il porto di Vibo Marina (aree contigue alla strada di collegamento che passa per la frazione di Longobardi in direzione del comune di Pizzo, in particolare) per una offerta ricettiva di qualità (residenze di campagna, strutture alberghiere in stile, ville di pregio etc.) che sfrutti la posizione panoramica, le condizioni termo-climatiche migliori

Il commercio non raggiunge, ad ogni modo, risultati economici soddisfacenti, compreso tra buoni ma limitati livelli di domanda nel periodo estivo (che dura di fatto soli due mesi da luglio ad agosto in concomitanza con lo spostamento dall'interno alla costa della popolazione cittadina residente e all'afflusso turistico, stanziale delle seconde case o di transito) e la bassa capacità attrattiva che manifesta per gli altri 10 mesi dell'anno (concorrenza del polo commerciale di Vibo-città e del polo minore di Pizzo).

Migliore la situazione dei pubblici esercizi, presenti in buon numero ma di livello qualitativo non sempre adeguato: anch'essi risentono della forte stagionalità della domanda e di mancanza di innovazione di prodotto e commerciale.

Quantitativamente non rilevante, ma diversificato e con punti di eccellenza per ciascun livello e tipologia di servizio, si colloca la ristorazione.

Le attività di "eccellenza" non risentono della stagionalità della domanda in quanto riescono ad esercitare, per la qualità e la varietà dell'offerta gastronomica, del servizio o dell'intrattenimento complementare, interessanti effetti di attrazione della clientela a largo raggio e per tutto l'anno.

Per tutti gli altri esercizi che non rientrano nelle tre fattispecie sopra indicate (esercizi dimensionati per soddisfare una domanda di consumo di base della popolazione locale, esercizi con capacità di attrazione fuori area nel periodo di bassa stagione ed esercizi ad apertura esclusivamente stagionale) il rischio di chiusura è costante.

Si indicheranno più avanti i provvedimenti opportuni di sostegno, anche perché diporto, e non solo nautico (oltre che turismo), commercio, ristorazione e pubblici esercizi sono virtuosamente interrelati nel loro sviluppo³⁷.

rispetto ai siti a livello di mare e l'implementazione della funzione turistico-escursionistica del borgo marinaro di Vibo Marina.

³⁷ Una recente indagine condotta nel 2001 presso un campione di imprenditori locali, realizzata dalla Camera di Commercio di Vibo Valentia in collaborazione con Asseforcamere s.c.r.l, nell'ambito del progetto congiunto del sistema camerale "Olimpo" finalizzato ad individuare opportunità imprenditoriali nelle varie province italiane, ha evidenziato per le aree di attività del diporto, dello sport e del divertimento connesse al settore Turismo nella provincia di Vibo Valentia ampie possibilità di sviluppo per le seguenti attività:

Diporto nautico: servizi di rimessaggio (71% di indicazioni per alta potenzialità di sviluppo); noleggio imbarcazioni (65%); servizi di fornitura (64%), noleggio posti barca (63%) servizi di assistenza tecnica (62%);

Sport: scuole di vela, canoa e surf (67%) centri subacquei e di pesca subacquea (60%); noleggio di vela, canoa e surf (59%) sci nautico (58%) motonautica (54%) deltaplano e parapendio (59%) impianti sportivi polivalenti (54%) centri per motocross/trial/fuoristrada e motociclette (50%);

Divertimento: manifestazioni sportive (67%) animazione cittadina nei periodi estivi (62%) ludoteche (62%) programmi di intrattenimento (59%) intrattenimento per bambini/spazio giochi (57%) minigolf (57%) parchi tematici (55%) giochi acquatici (52%).

2.2.7 Traghetti per le Isole Eolie

Il servizio, impiega due motonavi (fino a qualche anno fa era in servizio anche un aliscafo) e potrebbe avere un interessante incremento di passeggeri se il porto venisse reso più confortevole ed attrattivo nell'uso.

D'altro canto questo interessante servizio non ha in sé capacità di traino, almeno nell'immediato, per le presenze, ma al contrario può risentire dell'aumento di visibilità e fruibilità dell'area per i turisti.

In prospettiva, inoltre, con l'incremento e la differenziazione dell'offerta ricettiva locale le escursioni alle Isole Eolie potrebbero essere riferimento centrale nell'ambito di pacchetti turistici che includano anche il pernottamento a Vibo Marina, prima della partenza o al rientro dell'escursione, influenzando così anche sulle presenze turistiche dell'area.

2.3 Conclusioni generali di insieme

2.3.1 Prime considerazioni sul sistema produttivo portuale

Dalla descrizione delle attività economiche che insistono sull'area portuale di Vibo Marina *la prima considerazione* alla quale si perviene è che il porto di Vibo Marina conferma pienamente sul campo la sua forte **connotazione polifunzionale**.

Questa caratteristica di polifunzionalità si concretizza, in particolare, intorno a tre principali tipologie di attività:

- trasporto mercantile
- pesca e maricoltura
- nautica da diporto.

Inoltre vi sono importanti presenze istituzionali (Capitaneria di Porto e Guardia di Finanza) e attività minori collegate alle principali (cantieristica e riparazioni scafi e motori, rimessaggio, attività di ormeggio e pilotaggio, stazionamento di unità da lavoro etc.).

I tre settori di cui sopra sono tra loro indipendenti e la loro induzione economica si limita alle attività direttamente collegate.

Si tratta di aree di attività che attualmente non confliggono ma che richiedono per i rispettivi processi di sviluppo, adeguate soluzioni organizzative e tecniche per quanto riguarda sia gli spazi che i tempi di fruizione dell'infrastruttura portuale.

Questo in considerazione anche del fatto che ogni settore induce attività secondarie e configura modi di uso del porto diversi che, sia pure reciprocamente compatibili, in assenza di forme di coordinamento, di condivisione delle risorse e di comunicazione

intersettoriale, possono generare situazioni di contrasto e di disgregazione del tessuto economico locale.

Ogni settore di attività trova, infatti, motivazioni di tipo macroeconomico per il suo dimensionamento e per ciascun settore di attività sono configurabili ipotesi di sviluppo. In particolare emerge che la polifunzionalità del porto in questo contesto assume rilievo portante e premiante per l'intero sistema economico produttivo locale incentrato sull'infrastruttura portuale stessa.

La qualità strutturale e dinamica imprenditoriale esistente nell'area portuale di Vibo Marina fa emergere, infatti, nettamente una interpretazione della "polifunzionalità" come "risorsa" e "vantaggio competitivo" piuttosto che come "vincolo" allo sviluppo monocorde di un settore piuttosto che di un altro.

A questo si aggiunge che una siffatta situazione consentirebbe alle politiche locali di crescita e di sviluppo dell'area di poter disporre non di una ma di tre leve strategiche³⁸ sufficientemente diversificate ma, nel contempo, integrabili, e di evitare di incorrere nel rischio di perseguire la monocultura produttiva di un settore rispetto agli altri.

Per fare questo, ovviamente, è necessario che la diversificazione delle attività produttive che si riscontra venga incanalata nella direzione di uno sviluppo trasversale e di filiera.

La *seconda considerazione*, che potrà apparire per certi versi nuova non solo a chi da fuori osserva il sistema locale ma anche da chi dal di dentro vi opera, è che l'area portuale di Vibo Marina si profila *in nuce* come un **micro comparto marittimo** (o cluster) di un certo interesse che potrebbe evolvere a **distretto**.

Nell'area di Vibo Marina sono, infatti, presenti tutti i settori produttivi che definiscono il comparto marittimo³⁹ e sono individuabili interconnessioni e livelli di equilibrio che danno uno spessore non occasionale a tutto il sistema imprenditoriale presente.

Ciò non di meno, il grado di operatività e di efficienza di questo micro-comparto marittimo appare, ed è questa *la terza considerazione*, fortemente condizionato, da una parte, da una **organizzazione destrutturata e non ottimizzata** delle risorse spaziali e infrastrutturali attuali e, dall'altra, dall'assenza di una rete relazionale di coordinamento e/o di confronto permanente non solo tra operatori economici e soggetti istituzionali ai diversi livelli ma anche e soprattutto tra gli stessi operatori.

In particolare questi ultimi, appartenenti a settori diversi o allo stesso settore di attività, di fatto, pur condividendo e, a volte anche contendendosi, la stessa risorsa "porto" (che è una risorsa scarsa ma preziosa per tutti), si trovano ad operare indipendentemente gli uni dagli altri, rimanendo ognuno sul proprio sentiero di sviluppo o spesso di stazionarietà e fallendo nel promuovere e realizzare economie di agglomerazione e di scopo ancorché percorsi di crescita e di sviluppo comuni e sinergici.

³⁸ Che diventano, però, quattro se si aggiunge anche quella non meno importante legata alla valorizzazione della funzione escursionistica e turistica del centro marinaro.

³⁹ Si veda a tal proposito la ricostruzione statistico-economica del comparto marittimo italiano effettuata dal Censis sulla base del sistema nazionale di classificazione delle attività economiche NACE-CLIO contenuta in II rapporto sull'economia del mare, a cura della Federazione del Mare, ed. Franco Angeli, 2002, capitolo 1

La *quarta considerazione* è che sono proprio queste situazioni di “criticità” del micro-comparto marittimo che, di fatto, bloccano la potenzialità di crescita e sviluppo di tutto il sistema imprenditoriale presente nell’area.

Ognuno dei settori elencati lamenta, infatti, carenze di diverso tipo, alcune legate al mercato, ma molte provenienti, soprattutto, dalla mancanza di servizi e dalla disorganizzazione delle risorse, oltre che di referenza esterna.

A queste criticità di area *appare assolutamente compatibile rispondere anche solo con il riordino dell’esistente* anche perché il complesso delle attività presenti è comunque strutturante rispetto alla configurazione fisica dei luoghi.

Queste considerazioni sono fondamentali e consentono di introdurre un giudizio complessivo sull’assetto produttivo ed urbanistico del luogo.

2.3.2 Assetti produttivi ed urbanistici: giudizio globale e problematiche

Da quanto emerso dall’analisi qualitativa del contesto generale, guardando allo stato attuale del sistema locale produttivo-infrastrutturale consegue, infatti, un **giudizio globale di un porto** che nel suo insieme appare **ossificato** in una condizione di **sopravvivenza minima** e dalle **potenzialità** effettive di sviluppo **represse**.

Molte sono le attività che si svolgono, ma vivono in modo indipendente l’una con l’altra e sono in condizioni assolutamente statiche, prive di stimoli da parte dei soggetti istituzionali e senza una linea strategica comune di sviluppo.

Le due attività ricche di potenzialità, ovvero la pesca e il diporto, ma analoga considerazione vale anche per le attività mercantili e per tutte le altre attività direttamente o indirettamente collegate, sono compresse nella loro attuale dimensione per la mancanza di supporto strutturale e di una pratica assenza di visibile rappresentatività, pur di fatto disponendo di un proprio mercato e di opportunità concrete di sviluppo.

Esistono forti politiche di incentivazione con la possibilità di accedere a finanziamenti⁴⁰, ma manca completamente un piano di adeguamento dell’area portuale alle necessità indotte da incrementi delle attività a fronte anche dei rischi che possono derivare in futuro dall’ampliamento delle funzioni commerciali per il porto di Gioia Tauro⁴¹.

⁴⁰ Il Por Calabria 2001-2006 destina al settore della pesca calabrese (di cui Vibo Marina sul Tirreno e Corigliano-Schiavonea sullo Ionio rappresentano le due marinerie più importanti) per la Misura 4.20 (Protezione e sviluppo delle risorse acquatiche, acquacoltura, attrezzatura dei porti da pesca, trasformazione e commercializzazione) 31,6 milioni di Euro e per la Misura 4.21 (sub-misure Piccola pesca costiera, Misure socioeconomiche, Promozione, Azioni realizzate dagli operatori di settore, Arresto temporaneo delle attività e altre compensazioni finanziarie, Progetti pilota e dimostrativi) ulteriori 20,8 milioni di Euro (fonte: Regione Calabria -Complemento di Programmazione Por Calabria 2000-2006).

⁴¹ Nel mese di maggio 2002 nell’ambito dell’Intesa Generale Quadro stipulata tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Calabria sono stati impegnati per il porto di Gioia Tauro circa 290 milioni di Euro, finalizzati all’ampliamento e al mantenimento efficiente del canale portuale e del relativo bacino di espansione e alla realizzazione di un pontile esterno per l’attracco delle rinfuse liquide.

Ciò nonostante la qualità imprenditoriale è buona.

Le imprese autoctone esistenti, di prima o di seconda generazione, presidiano adeguatamente i rispettivi mercati di pertinenza e vantano buoni livelli di professionalità ed una buona rete di relazioni commerciali.

Inoltre si tratta di imprese cresciute in condizioni di relativa autonomia economica e finanziaria, sufficientemente dinamiche e con buona propensione all'investimento e all'innovazione.

Il ricorso alla finanza agevolata è recente e, comunque, questa non è stata per nessuno degli operatori fattore determinate di scelta imprenditoriale.

Ciò conferisce alle imprese che gravitano sul porto un patrimonio genetico solido e le mette in condizione di potere progettare percorsi di crescita e di sviluppo con relativa tranquillità, potendo presentarsi con buoni margini di successo sia sul mercato dei beni che su quello dei capitali.

La presenza di imprese appartenenti a grandi gruppi nazionali, inoltre, per quanto riguarda l'attività mercantile, contribuisce a dare spessore a tutto il sistema produttivo locale.

Le stesse considerazioni valgono anche per le possibilità di sviluppo del polo metalmeccanico vibonese che più di ogni altro potrebbe beneficiare della presenza dell'infrastruttura portuale per l'allargamento delle commesse sul mercati nazionale e su quello internazionale, considerato che ha le potenzialità e la massa critica sufficiente per poterlo fare⁴².

Il settore che, invece, non ha ancora una sua identità è quello del *commercio al dettaglio*, stretto tra le esigenze statiche della popolazione locale del periodo invernale, la concorrenza del polo commerciale di Vibo-centro e del polo minore di Pizzo, ed i picchi stagionali della stagione turistica, peraltro, attualmente insufficienti ad alimentare percorsi virtuali di crescita.

Ampiamente sottovalutate e sottovalorizzate sono, anche, le potenzialità vocazionali e funzionali di area di svago, di godimento del tempo libero e di divertimento che potrebbero, se adeguatamente organizzate, specializzare i flussi di popolazione attratti dall'esterno dell'area (popolazione residente proveniente da Vibo-centro o dai comuni limitrofi, popolazione turistica dai vicini poli forti della provincia, anziana, scolastica-giovanile o sportiva, per esempio) con la conseguenza di generare una specifica ed aggiuntiva domanda di beni e servizi in grado di stabilizzare il livello e di attenuare le oscillazioni stagionali che caratterizzano la domanda finale di consumo che si rivolge al sistema distributivo dell'area.

Questi interventi e dovrebbero condurre, sia pure non nell'immediato, ad accrescere oltre che il traffico portacontainer anche quello commerciale tradizionale. Si vedano a tal proposito anche i programmi strategici di lungo periodo dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro (ved. A.P. Gioia Tauro, Annuario 2000).

⁴² Cfr. Camera di Commercio di Vibo Valentia, Il Polo metalmeccanico vibonese, op.cit.

D'altra parte l'offerta organizzata e concentrata stessa di beni non di mercato, come possono essere l'aria, il mare, il sole o il verde, può rappresentare un volano per la domanda stessa di beni e servizi di mercato.

In particolare per questo ultimo aspetto si rileva *un deficit di immagine del patrimonio urbanistico e paesaggistico*, pur evidenziando la caratteristica di centro abitato "animato tutto l'anno" che contraddistingue Vibo Marina rispetto ad altri centri marinari di richiamo turistico presenti lungo la costa vibonese, al pari della vicina Pizzo ma superiore, per esempio, alla Marina della più rinomata Tropea.

Dal punto di vista architettonico ed urbanistico, inoltre, Vibo Marina offre preesistenze risalenti all'inizio del XX secolo di buona qualità ma in condizioni precarie .

Si trovano nel prospetto sul mare edifici in pessime condizioni, o abbandonati, o addirittura diroccati .

Altri edifici di epoca più recente presentano una evidente discontinuità stilistica e disarmonia di altezza, e male si integrano col patrimonio edilizio preesistente.

In questi edifici sono ubicati gli esercizi commerciali così che di fatto l'attività commerciale al dettaglio, che potrebbe essere un'importante risorsa occupazionale e di reddito, è confinata nella parte edificata di minor pregio.

Altri operatori economici invece, per l'inadeguatezza degli spazi, hanno utilizzato padiglioni di struttura leggera appositamente realizzati anziché l'esistente, col risultato di una perdita di qualità estetica e con la rinuncia al restauro conservativo.

Importante è anche fare alcune considerazioni sui vuoti.

Sono numerosi e molti sono tra il lungomare e la parallela Via M. Bianchi.

Messi a rete col sistema della viabilità veicolare della percorrenza pedonale e del commercio si configurerebbero come una preziosa e nuova risorsa a costo zero; oggi si presentano male utilizzati, alcuni addirittura invasi da volumi precari.

L'impianto urbanistico prevede risorse viarie di accettabile dimensionamento anche se discontinue per geometria.

Per quanto riguarda, invece, il sistema di mobilità locale, si rilevano inadeguatezze morfologiche e geometriche ed anche inefficienza di gestione e regolamentari del flusso veicolare misto generato dalle diverse attività produttive e dalla mobilità urbana su cui occorre prospettare interventi precisi di razionalizzazione delle risorse.

L'accesso a Vibo Marina soffre per la presenza del ponte ferroviario che disegna una sorta di porta d'accesso non bella e di sezione insufficiente.

Ancora più vincolante per la viabilità d'ambito il passo ferroviario di ritorno localizzato sulla parallela interna a Via Michele Bianchi anche in considerazione della commistione del transito veicolare con quello pedonale.

In realtà la linea ferroviaria FS, attraversando longitudinalmente tutta la frazione e presentando un solo punto di attraversamento sotterraneo (alla fine di Viale delle

Industrie), costituisce di fatto un vincolo alla mobilità complessiva di accesso all'area, con particolare riferimento a quella commerciale.

Non vi sono aree di parcheggio, ma solo posti auto realizzati sottraendo spazio alla sede stradale principale ed ai marciapiedi .

Inoltre la gestione delle risorse, ovvero il piano di mobilità d'area, non risulta redatto o se lo è non ne ottimizza l'uso.

Dalle rilevazioni effettuate si evince però che ci sono le condizioni per un miglioramento significativo del sistema a condizione, però, che vengano adottati soluzioni di *time* e *road-sharing* dell'infrastruttura in relazione alle diversificate esigenze di utilizzazione della stessa generate dall'utenza economica e sociale.

Per ultimo si riscontra che, se si esclude il filare alberato di Via M. Bianchi e di Via Emilia (che confluisce agli estremi su due piccole aree verdi allestite) e due aree a pineta, presenti sul lungomare Via C.Colombo e all'interno del centro storico (area di fronte all'edificio della Scuola elementare), non esistono parchi verdi o sportivi.

Le uniche attrezzature sportive gravitanti sull'area portuale sono rappresentate da un palazzetto sportivo e da una piscina coperta in fase di completamento, situato a circa 150 mt. dalla banchina Fiume in direzione est e da due campi polivalenti (di cui uno non utilizzato) collocati lungo la Via Amerigo Vespucci alle spalle del fabbricato dei VV.FF.⁴³.

Il costruito si estende poi sui diversi terrazzamenti del rilievo costiero retrostante il porto e lungo una arteria (Via S.Parodi) che conduce alle frazioni di Bivona e di Portosalvo.

Queste aree sono attualmente interessate da costruzioni per civile abitazione (villette unifamiliari alternati ad edifici condominiali), interspaziate da vuoti e delimitate dalle pendici del rilievo costiero retrostante sul quale si sviluppa un fronte boschivo discontinuo di pregio (querceti ed uliveti).

⁴³ Un ulteriore campo di calcetto è stato realizzato da una associazione sportiva del luogo all'ingresso della frazione di Bivona, contigua a Vibo Marina, che si estende in direzione sud lungo il tratto di mare ed un campo sportivo di calcio situato nell'entroterra di Vibo Marina lungo la Via S. Parodi. Altre strutture non regolamentari polivalenti sono annesse all'oratorio della Chiesa principale (Via S. Parodi) e di Bivona, e alla Scuola Media di Vibo Marina sita in Via Stazione.

CAPITOLO 3

ATTIVAZIONE DELLE METODOLOGIE E INDIVIDUAZIONE DELLE SOLUZIONI PROGETTUALI

3.1 Premessa

Le esemplificazioni progettuali suggerite sono inserite in un quadro di riferimento complessivo di riorganizzazione delle risorse portuali a mare ed a terra e sono da intendersi come un complesso di interventi di risistemazione dell'esistente da realizzarsi in toto; si tratta di interventi, per lo più a bassa valenza finanziaria, che non prevedono realizzazione di volumi, ma che vogliono creare le condizioni e dare le possibilità per il miglioramento della produttività attuale e per l'inserimento di nuove iniziative.

Si tratta, infatti, di esemplificazioni progettuali che richiedono, soprattutto, misure di tipo organizzativo-funzionale, applicabili in tempi brevi alle quali, solo in una seconda fase sono stati associati interventi di tipo infrastrutturale di entità volumetrica e finanziaria maggiore e con tempistica di realizzazione di medio periodo.

Si tratta, comunque, in entrambi i casi, di esempi progettuali di prima valutazione che mirano a valorizzare le risorse attualmente disponibili ma soprattutto ad introdurre nella organizzazione funzionale del sistema portuale una interrelazione stretta tra territorio, attività economiche esistenti e potenzialità di sviluppo di tutto il sistema produttivo locale.

Queste stesse ipotesi possono essere acquisite come elementi di conoscenza di base per la definizione di strumenti e di piani di settore adeguati, come:

- piano della mobilità
- piano parcheggi
- piano del commercio
- piano delle spiagge
- piano di risanamento del Centro Storico
- piano del colore,

prevedendo anche eventuali modifiche al Piano Regolatore e al Regolamento Edilizio per quanto riguarda la destinazione delle aree e le destinazioni d'uso dell'edificato, da definire anche in modo differenziato e competitivo tra le diverse tipologie di attività, e da utilizzare come strumento incentivante per la riconversione del capitale fisico urbanistico disponibile.

Questo al fine di permettere anche la realizzazione di infrastrutture di accesso e aree pedonali a verde e di consentire l'inserimento di esercizi commerciali o imprenditoriali, dove ritenuto opportuno, o di attività varie a servizio del turismo e della nautica da diporto.

3.2 Linee guida degli interventi

Per assicurare l'organicità degli interventi auspicati, questi devono essere distinti secondo un ordine di priorità e di tempi di attuazione.

E' importante sottolineare che gli interventi puntuali potranno inserirsi nella vita complessiva del porto solamente se riferiti ad un quadro di sviluppo globale e progettato.

Distinguiamo quindi tra:

a) interventi su scala portuale (indifferibili):

- a1) dislocazione delle attività a mare
- a2) attività a terra e regolamentazioni connesse

b) interventi sui diversi settori di attività (indifferibili):

- b1) dislocazione delle attività con definizione nel loro ambito degli spazi da attribuire alle funzioni
- b2) dimensionamento ed ubicazione dei parcheggi
- b3) percorrenze veicolari e/o pedonali
- b4) collegamenti con la grande viabilità esterna

c) interventi puntuali sulla zona portuale edificata (complementari)

- c1) modifiche alle strutture esistenti.
- c2) riprogettazione dei vuoti
- c3) restauro del patrimonio edilizio esistente
- c4) arredo urbano

Di seguito saranno esaminati gli interventi ad una scala più dettagliata.

Saranno date indicazioni strategiche di massima, nel quadro del presente studio che hanno lo scopo esemplificativo di ricondurre la progettazione del territorio alle esigenze strutturali ed infrastrutturali poste dagli scenari di sviluppo individuati per il sistema produttivo portuale di Vibo Marina.

Gli interventi progettuali ed il nuovo modo d'uso sono essenzialmente collocati nella parte del porto che va dalla banchina Generale Malta all'attracco dei traghetti per le Eolie, ed interessano soprattutto la riqualificazione del diportismo e delle zone commerciali e di servizio, oltre che la riorganizzazione logistica delle attività a mare e a terra (si veda a tal proposito la planimetria allegata).

3.2.1 *Interventi su scala portuale*

Attività a mare

Le attività presenti sono: commercio via mare e via terra, pesca, sorveglianza istituzionale, diporto, traghetti per trasporto passeggeri.

L'*attività mercantile* può coesistere in vicinanza del diporto a condizione che trovi collocazione in aree non contigue, questo per l'interrelarsi dei movimenti a terra, sovrappassi di diversa valenza, e per incompatibilità ambientale. Sarà dunque bene che l'attività mercantile rimanga sulle banchine attualmente utilizzate (Tripoli, Bengasi e Papandrea) anche in considerazione della fatiscenza delle strutture edificate a terra, le quali potranno essere oggetto di interventi di risanamento nel quadro degli interventi puntuali di fase successiva ed in presenza di politiche incentivanti strutturali e finanziarie.

La *pesca*, attività che può trovare nuovi impulsi dalla riorganizzazione portuale, presenta due differenti fasi: lo scarico del pescato, attività incompatibile col diporto per inquinamento acustico ed ambientale, e l'ormeggio per inattività. Lo scarico del pescato prevede movimenti a terra, dimensionalmente importanti, che richiedono spazi adeguati. Nella definizione degli spazi attribuiti a movimenti da terra occorre prevedere la diversificazione della pesca, che implicherà aumento dei mezzi adibiti al trasporto. L'ormeggio notturno, o quando le condizioni del mare non consentono alle imbarcazioni di uscire, deve essere garantito in luogo riparato, soprattutto considerando le piccole dimensioni di buona parte della flottiglia impiegata.

Si individua quindi la banchina Pola - Tripoli come area operativa, subito dopo gli spazi dedicati alle navi mercantili, anche per le adeguate dimensioni degli spazi a terra esistenti e per evitare la commistione tra il traffico veicolare privato ed il traffico originato dall'attività. Per l'ormeggio in condizioni inattive si individua invece la parte terminale della banchina Generale Malta contigua al punto di rifornimento della Esso.

La *flottiglia istituzionale* può trovare ormeggio sulla parte terminale della banchina Generale Malta, a ridosso del fanale di ingresso del bacino.

Un eliporto viene collocato su questa porzione di banchina con l'apposita segnaletica e con rispetto delle norme vigenti per gli eliporti di classe III (vedi planimetria allegata).

Per quanto riguarda le *attività di diporto nautico*, Vibo Marina segue le stesse linee di tendenza riscontrate a livello nazionale avendo nella stagione una domanda inevasa pari a circa il 30% del soddisfatto.

Per dimensionare l'area diportistica alla richiesta attuale, e per prepararla ad ulteriori sviluppi, non è sufficiente ampliare i moli galleggianti sui quali oggi operano le società concessionarie.

Si dedicherà quindi alla nautica da diporto la II^a parte della banchina Generale Malta, dalla radice fino al distributore di benzina, ovvero fino all'area di ormeggio della flottiglia istituzionale. Questa attribuzione permette contemporaneamente di utilizzare

l'ampio spazio a terra della banchina come parcheggio destinato agli utenti ed ai visitatori (vedi planimetria allegata).

Inoltre si suggerisce, anche per consentire la riorganizzazione del naviglio da diporto e di piccola pesca attualmente dislocato in rada nella parte centrale del porto, la realizzazione di un molo interno di attracco, la cui radice sia attestata alla sinistra della caserma della Guardia di Finanza, della lunghezza di m 160.00, delimitando in tal modo un bacino riservato al diporto e aumentandone i posti barca disponibili (vedi planimetria allegata).

Di conseguenza si ottiene una lunga parte del porto destinata al diporto, dal distributore di benzina fino ai cantieri.

In quest'area si pongono, tuttavia, tre problemi che devono essere risolti con interventi definiti, e sono i seguenti:

- 1) *Parcheggi* – naturalmente la questione parcheggi è collegata al sistema della circolazione. I parcheggi presentano tre utenze diverse, gli utenti diportisti e gli operatori d'area (lunga sosta), i visitatori (sosta temporanea), i residenti (sosta libera). Esistono le risorse per rispondere alla domanda prevista;
- 2) *Percorribilità interna* – all'interno dell'area è necessario assicurare la mobilità pedonale e/o con mezzi leggeri. Sarà dunque necessario disegnare un percorso che unifichi la banchina Generale Malta alla zona del diporto nautico, superando le barriere rappresentate dalla Caserma della Guardia di Finanza e dalle attrezzature degli scali di alaggio e dei cantieri navali stessi.
- 3) *Aree per servizi* – stante che si è rilevata l'assenza o l'insufficienza di alcuni servizi dedicati alla manutenzione delle imbarcazioni (servizi che possono avere bacino di utenza anche in provenienza dai porti contigui), si dovrà studiare la possibilità di dedicare spazi o ampliamenti dell'esistente ed a nuove attività.

Per quanto riguarda, infine, i *collegamenti marittimi per le isole Eolie*, le motonavi, ormeggiate in inverno sulla banchina Generale Malta, svolgono la loro attività durante la stagione estiva sulla banchina Fiume.

Questa collocazione appare adeguata e confermabile, perché il luogo è di facile accesso, anche pedonalmente, non è contiguo all'area diportistica ma da questa visibile, ed è esterna alla zona destinata al traffico mercantile.

Il commercio al dettaglio ed il terziario rivolto al turismo, nel quadro di una loro auspicata rivitalizzazione, possono trarre beneficio economico dalla presenza di flusso turistico giornaliero. La banchina appare però lesionata, si dovrà provvedere al consolidamento della stessa (vedi planimetria allegata).

Attività di terra e relative regolamentazioni

L'attività commerciale al dettaglio deve essere inserita in un Piano del Commercio che individui **come area di dislocazione privilegiata l'asse costituito da Via C. Colombo**, partendo dall'incrocio con Via Emilia e fino all'albergo dismesso in corrispondenza dell'attracco dei traghetti per le Eolie (banchina Fiume), comprendendo i collegamenti con Via Michele Bianchi, collegamenti da attuarsi attraverso una rivitalizzazione dei vuoti esistenti.

Per attuare un restauro conservativo degli edifici esistenti e la demolizione dei ruderi, devono esserci indicazioni precise da parte dell'Amministrazione Comunale che si evidenzieranno non solo attraverso facilitazioni normative e di accesso ai finanziamenti regionali per il risanamento dei centri storici, ma anche attraverso una attenta cura degli spazi pubblici dell'asse indicato, con pedonalizzazioni diversificate nei mesi estivi e nel corso della giornata, con la manutenzione del verde, la pulizia degli spazi pedonali, l'arredo urbano.

Inoltre si riprogetterà la circolazione che dovrà avere tangenti le strade utilizzate dal traffico in percorrenza verso gli ambiti interni e verso l'area mercantile, mentre l'ambito portuale con destinazione turistica sarà aperto, con eventuali limitazioni stagionali e/o orarie, al solo traffico locale.

Parallelamente dovranno essere reperiti nel raggio pedonale ammissibile posti auto a rotazione per i visitatori e posti a lunga sosta per i residenti.

Dall'analisi topografica dell'area si è rilevato come le risorse viarie permettano l'operazione descritta, e si sono anche individuati spazi adeguati per il reperimento di circa un centinaio di posti auto a rotazione.

Per ulteriori esigenze connesse allo sviluppo della funzione turistico-escursionistica del borgo marinaro gli interventi dovranno riguardare necessariamente la creazione di aree di parcheggio esterne.

3.2.2 Interventi sui diversi settori di attività

L'ampliamento dell'area destinata al *diporto*, che comprende anche la radice della banchina Generale Malta, induce un problema di percorribilità pedonale interna.

In effetti gli utenti provenienti dalla banchina e diretti verso l'area portuale con vocazione commerciale, devono lasciare l'area diportistica e percorrere la Via Emilia. La via Emilia presenta una strozzatura costituita dall'edificio della Guardia di Finanza che si comporta da barriera, occupando lo spazio a terra fino all'acqua.

Altre minori barriere sono costituite dagli scivoli dei cantieri navali.

Quindi, nel progettare il percorso pedonale che passando sulla spiaggia, mediante un parziale banchinamento della stessa, dia unità all'area diportistica, è stato ipotizzato l'aggiramento della Caserma disegnando una porzione di percorso protetta rispetto al traffico veicolare e con caratteristiche formali adatte agli utenti mediante un modesto allargamento della strada ed un arretramento della recinzione dell'edificio.

Inoltre la Via Emilia deve essere liberata dalla sosta delle auto su strada e marciapiedi in quanto è da prevedere un aumento di traffico veicolare nei due sensi di marcia.

Sono state quindi destinate a parcheggio per i residenti le aree vuote recuperabili; gli studi effettuati in loco hanno permesso di constatare che non solo gli attuali posti auto possono essere sostituiti, ma che è possibile anche incrementarli.

La banchina Generale Malta è stata, infatti, adibita a parcheggio nella parte iniziale.

La sua larghezza consente un parcheggio a raso su tre file, lasciando al tempo stesso due vie di percorrenza autonoma per gli utilizzi dei veicoli in uso alle Istituzioni ed anche agli addetti alla pesca.

In alcuni punti è stato, inoltre, necessario provvedere al banchinamento di parte della spiaggia (vedi planimetria allegata).

Per quanto riguarda il *rimessaggio e la manutenzione delle unità da diporto* sarebbe, invece, opportuno, per le prospettive di crescita che il settore potrebbe avere, scegliere un'area lungo la costa al di fuori del porto di Vibo Marina, intono alla quale poter concentrare risorse e competenze e per politiche congiunte di sviluppo e di attrazione di investimenti esterni.

3.2.3 Interventi puntuali sulla zona portuale abitata

La zona portuale abitata è compresa longitudinalmente tra il mare e Via M. Bianchi e in testata tra Via Emilia e la banchina Fiume.

L'area presenta già elementi, da sfruttare meglio, con la sistemazione urbana (la piazzetta terrazzata con pineta) e di arredo urbano (le ringhiere del marciapiede, i dissuasori, le panchine).

Dopo il riordino della mobilità d'ambito con l'introduzione di una circolazione continua basata sul senso doppio di marcia, la quale coinvolga il lungomare in modo variabile ed agile secondo le necessità delle diverse categorie di utenti e Via Michele Bianchi, gli interventi consistono nel reperimento di tutti i posti auto possibili, sulla sede stradale laddove la geometria lo consenta senza provocare irregolarità di marcia, ma soprattutto negli spazi vuoti disponibili.

Questi posti auto saranno per lo più a rotazione oraria, al fine di permettere la sosta al maggior numero possibile di visitatori e quindi aiutare lo sviluppo della microeconomia d'ambito (vedi planimetria allegata).

Le operazioni di arredo urbano, oggi con caratteristiche disorganiche, devono essere ridisegnate per dare un'unità stilistica a questa zona, che la definisca anche visivamente come il cuore commerciale del Porto.

Si ricorda ancora la necessità di mettere a disposizione gli strumenti regolamentari ed urbanistici necessari per la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, in particolare per gli edifici che si trovano in stato di abbandono, per mantenere l'unità stilistica storica del luogo e, anche, per incentivare riconversioni o utilizzazioni coerenti con lo sviluppo ricettivo o commerciale che si vuole dare a questa parte centrale del borgo marinaro.

Per l'ulteriore area edificata posta lungo Via Amerigo Vespucci sul braccio di ponente del porto, la riqualificazione e riconversione del patrimonio edilizio esistente rimane strettamente connesso allo sviluppo, integrato o prevalente di uno o più settori, delle attività produttive presenti sul braccio di ponente del porto (attività balneari, depositi petroliferi, movimentazione merci e del pescato, trasporto mercantile, veicolare e di passeggeri).

3.3 Proposta per lo sviluppo della funzione escursionistica turistica di Vibo Marina

Lo sviluppo per il sistema produttivo portuale di Vibo Marina di una funzione escursionistica-turistica essendo incentrata sulla capacità dell'area di poter attrarre grandi numeri di visitatori per motivi connessi alla fruizione del tempo libero, al divertimento e allo svago, della popolazione residente quanto di quella turistica, richiede tre tipologie di interventi:

- a) interventi finalizzati al recupero di una precisa e forte immagine stilistica e paesaggistica del luogo. Il recupero e la valorizzazione dell'edificato storico e la valorizzazione delle attrattive culturali ed artistiche presenti nell'area è fondamentale per costruire una identità di contesto attrattivo ed apprezzabile. Gli interventi indicati per la zona portuale edificata nel paragrafo precedente vanno anche in questa direzione;
- b) interventi organizzativi destinati a creare una massa critica di offerta di servizi e di eventi per l'intrattenimento, il divertimento pomeridiano o serale ed il tempo libero in genere finalizzati a proporre il borgo marinaro come area gravitazionale per i consumi turistici della popolazione residente nei centri limitrofi provinciali o regionali e per quella propriamente turistica presente nei poli turistici forti della provincia. Sono coerenti con questa linea di interventi politiche di localizzazione orientate a dare massa critica al settore dei pubblici esercizi e della ristorazione tipica, dell'intrattenimento e dello spettacolo⁴⁴;
- c) interventi atti ad assicurare un elevato livello di accessibilità dell'area per flussi di visitatori temporalmente concentrati.

Questa terza tipologia di interventi è essenziale per dare redditività alle altre due tipologie di intervento.

Un luogo attrattivo consegue i suoi risultati in termini di incremento di presenze se è, infatti, nello stesso tempo in grado di garantire accessibilità al numero di visitatori che può effettivamente ricevere.

Criticità nella rapidità e facilità di accesso ad un determinato luogo da parte di potenziali visitatori costituiscono un notevole deterrente sulla capacità del luogo di essere polo attrattivo di flussi di domanda esterna e di fatto impediscono o neutralizzano quasi del tutto una qualsivoglia politica di promozione del territorio. Ne consegue la necessità della realizzazione di un sistema infrastrutturale ed organizzativo di interscambio modale, adeguato a garantire una elevata ricettività veicolare in arrivo, singola o collettiva (parcheggi su aree dedicate esterne ma prossime e modalità di trasferimento delle persone verso il centro).

⁴⁴ Tutta la fascia di edificato su Via Michele Bianchi fino alla piazzetta centrale è occupata da edifici che andrebbero restaurati con spazi nei cortili retrostanti che potrebbero essere utilizzati per aumentare volumetria o per creare aree interne per la clientela. Dietro corre la ferrovia che potrebbe essere fattore di disturbo per residenze alberghiere ma non per locali notturni e di divertimento. Soprattutto per il divertimento serale si potrebbe ipotizzare lo sviluppo di una massa critica di locali notturni e serali tipo pub, piccole discoteche, wine e cocktail bar, ristoranti caratteristici e bar con intrattenimento musicale o altre attività spettacolistiche che potrebbero accrescere le potenzialità attrattive del "borgo marinaro" di Vibo Marina.

Per quanto riguarda questo ultimo punto è stata prefigurata la realizzazione, in integrazione eventualmente con i parcheggi prefigurati sulla banchina Generale Malta e dietro la banchina Papandrea (molo del fanale verde), di due parcheggi multipiano in due aree inutilizzate, esattamente la prima di fronte al palazzetto dello sport e la seconda, sul lato opposto, all'inizio di via Longobardi.

Sulla prima area (accesso dalla SP 522, da Viale delle Industrie e dalla circonvallazione interna) si potrà realizzare un parcheggio multipiano (vedi planimetria allegata) completo di centro commerciale e, data la notevole grandezza dell'area, di verde attrezzato (parco verde ed area sportiva, per esempio, coerentemente con la caratterizzazione dell'area per fini escursionistici-turistici). Su parte dell'area, data la sua notevole estensione e attraverso anche il recupero dei fabbricati dismessi, si potrebbero anche aggiungere altre attività di servizio.

Sull'area posta su Via Longobardi (accesso da Pizzo, Tropea e dagli svincoli autostradali) si potrà realizzare un altro parcheggio multipiano di dimensioni inferiori al primo, integrato anch'esso con esercizi commerciali o di servizio⁴⁵.

Complementare al sistema dei parcheggi di interscambio proposti si configurano le modalità di gestione dei flussi e dei deflussi veicolari e di trasferimento dei visitatori verso il centro dell'area portuale nelle fasce orarie in cui si manifesta la funzione di fruizione del tempo libero da parte della popolazione locale o turistica.

Ciò comporterà l'individuazione di aree pedonali delimitate, anche temporanee e a geometria variabile in relazione all'importanza degli eventi programmati ed agli afflussi previsti (Via C.Colombo, banchina Fiume e piazzetta annessa ma, anche, Via Michele Bianchi e Via Emilia, per esempio).

3.4 Proposta per l'inserimento di una nuova funzione economica nell'area portuale

La posizione strategica del porto di Vibo Marina rispetto ai flussi turistici ed operativi diretti nella Regione Calabria, nonché l'inefficienza della rete autostradale, suscitano l'interesse delle Compagnie di navigazione circa la possibilità di istituire un servizio merci e passeggeri tra il porto di Genova e Vibo Marina consentendo di evitare la percorrenza autostradale dal Nord al Sud e viceversa.

Questo interesse, che in caso di definizione della proposta dovrà essere confermato nei modi rituali e con gli opportuni appoggi operativi, nasce dalla mancanza di un collegamento turistico e di trasporto merci diretto tra il Centro-Nord d'Italia e regione alternativo alla strada, a meno del collegamento aereo attestato su Lamezia Terme ma orientato solo al trasporto di passeggeri o di merci ad alto valore aggiunto e non al

⁴⁵ L'area considerata limita con un sito archeologico (resti di una antica villa romana) che potrebbe trovare con la realizzazione del parcheggio una opportunità di valorizzazione integrativa.

trasporto veicolare, i cui flussi potrebbero essere vantaggiosamente indirizzati sulla navigazione di cabotaggio attraverso le c.d. “*autostrade del mare*”⁴⁶.

Questo comporta l’attracco di una nave passeggeri (traghetto) della lunghezza fuori tutto di 180,00 mt della serie M/N Majestic, per esempio, e della capienza di 900 passeggeri e 300 auto oppure 190 auto e 30 Tir, con pescaggio a pieno carico di mt 6,70 e con una velocità di 22 nodi. Questo attracco avverrebbe quotidianamente nel periodo estivo, con permanenza della nave in porto per circa due ore (dalle 7.30 alle 9.30 a.m.), e con cadenza da definire nelle altre stagioni. La linea sarebbe diretta. Le navi utilizzate sono autosufficienti e non richiedono rifornimenti in porto. La manovra di attracco è molto più semplice (per la tecnologia utilizzata) rispetto a quella propria della navi mercantili in quanto la M/N è dotata di elica di prora.

Questo comporterebbe un flusso turistico su Vibo Marina di grande dimensione (si stimano per il primo anno oltre centomila persone in estate). Si tratta naturalmente di presenze in transito, ma certamente in grado di portare una grande e nuova ricchezza alla città. Dipenderà poi dalla capacità ricettiva, da aumentare, ed alla capacità degli operatori turistici la possibilità nel futuro di rendere questo flusso di passaggio a flusso stanziale, anche per breve periodo, avendo resa attrattiva l’area cittadina con vocazione turistica ed avendo integrato alle strutture una politica in grado di interessare ed invogliare il soggiorno.

Naturalmente, per accogliere il traghetto e i suoi utenti, è necessario provvedere ad un nuovo attrezzamento del porto.

In linea di fattibilità, le opere necessarie sono da realizzare tutte a terra, in quanto l’attracco avverrebbe alla banchina Papandrea, trasferendo le navi petroliere sulla banchina Buccarelli con attracco di fianco. Questo trasferimento è già stato richiesto dall’Agip, che preferisce attraccare di fianco anziché di prua come avviene oggi. Le operazioni di carico e scarico del carburante da parte dell’Agip avvengono mediante pompaggio del prodotto nelle condotte, sarà quindi sufficiente interrare le condotte stesse, come già in parte realizzato.

I tempi di utilizzo dell’area compresa tra la banchina Papandrea e la banchina Buccarelli da entrambe le tipologie di trasporto (due ore per la nave traghetto e in media 12 ore per le navi petroliere), unitamente alla bassa frequenza di arrivo delle stesse (una nave al giorno in media per entrambe le tipologie), inoltre, rendono compatibile la coesistenza dell’attracco della nave traghetto con quello delle navi petroliere, salvaguardando le problematiche di sicurezza connesse allo scarico dei prodotti combustibili.

Ovviamente si rende necessario che le autorità portuali di gestione e le società petrolifere programmino, insieme, alle Compagnie di navigazione di cabotaggio le

⁴⁶ Con questo termine ci si riferisce al trasporto combinato strada-mare di merci (o anche di passeggeri nel caso del trasporto misto) con l’utilizzo di navi roll on-roll off che, se realizzato fra porti nazionali, rappresenta un segmento dell’attività di cabotaggio e, se realizzato con porti internazionali rientra nel concetto più ampio di “navigazione a corto raggio”. Si veda, in particolare per le problematiche e le opportunità concrete offerte dalle autostrade del mare in Italia il recente studio elaborato da Sviluppo Italia “*Le autostrade del mare - Principi ed indirizzi progettuali di riferimento, ottobre 2000*”.

modalità temporali di uso della struttura portuale, evitando la compresenza di entrambi i vettori marittimi nella stessa fascia oraria antimeridiana (nel periodo estivo) o anche nello stesso giorno (nel periodo di bassa stagione).

L'altezza della banchina richiesta per la M/N è di mt 2,00 sul livello del mare ed è quindi compatibile con la situazione attuale, salvo apportare opere di rinforzo.

Le opere a terra invece richiedono un maggiore impegno in quanto occorre realizzare un piazzale di circa 5.000 mq. per l'attesa all'imbarco delle auto e dei Tir, e provvedere a vie d'accesso e di deflusso dedicate in maniera distinta⁴⁷.

Il piazzale dovrebbe essere strategicamente realizzato sulla parte terminale della spiaggia alle spalle della banchina Bengasi, asfaltando la parte necessaria.

Allo stesso scopo, per le sole autovetture, possono essere adibiti per l'attesa all'imbarco, i parcheggi multipiano previsti nell'area dismessa adiacente l'attuale Palazzetto dello Sport (vedi planimetria allegata).

Per le vie di accesso e deflusso si può utilizzare per l'accesso la parte a monte della spiaggia stessa (si fa presente che la larghezza deve essere non più di circa tre metri, trattandosi di traffico canalizzato), naturalmente protetta, come il piazzale, da un muro paraonde.

Per il deflusso appare adatta una via esistente, priva di nome, che corre tra il deposito costiero e le banchine e che si collega a Via Amerigo Vespucci, della larghezza di circa cinque metri, dunque sufficiente per traffico canalizzato in senso opposto. Sono necessarie piccole opere per motivi di sicurezza, come l'arretramento di alcune recinzioni esistenti (non essenziali tuttavia) e l'interramento (come già detto) delle condotte dell'Agip (vedi planimetria allegata).

L'afflusso ed il deflusso proseguirebbe, quindi, per Viale delle Industrie e per la circonvallazione interna parallela al tracciato ferroviario o, anche, eventualmente, e per il solo traffico veicolare leggero, attraverso il centro di Vibo Marina.

Il piazzale di imbarco, terminate le operazioni di sbarco-imbarco dei traghetti che si prevede si svolgeranno intorno alle 7.00-7.30 del mattino, si libera verso le 9.00-9.30 e si rende disponibile per l'utilizzo da parte di altri utenti.

In particolare la realizzazione del parcheggio può avvenire con perfetta rotazione sui tempi di utilizzo delle risorse balneari o per lo sviluppo della funzione escursionistica-turistica che potrebbe svolgere tutto l'anno il centro di Vibo Marina.

Dal punto di vista tecnico e gestionale, e per le implicazioni di impatto ambientale, sono reperibili le soluzioni compatibili e si evidenzia un'integrazione economica tra il servizio di autostrada del mare e l'economia globale dell'area, potendo questo servizio svolgere un'importante funzione di volano per l'esistente.

C'è, in particolare, da rilevare l'effetto indotto positivo che l'esistenza di un collegamento diretto Vibo Marina-Genova potrà avere sulla riorganizzazione della logistica di trasporto⁴⁸ delle produzioni locali (il pescato, in particolare, ma anche gli

⁴⁷ C'è da sottolineare che una elevata produttività delle operazioni di imbarco/sbarco può consentire di minimizzare gli spazi portuali occorrenti a parità di volumi totali movimentati (cfr. Sviluppo Italia, 2000 Le autostrade del mare)

⁴⁸ Unica controindicazione è che la riduzione del costo di trasferimento delle merci sulla direttrice italiana Nord-Sud va a beneficio anche delle imprese del Nord che vedrebbero favorita l'accessibilità al mercato

altri prodotti alimentari deperibili di qualità di produzione regionale destinati ai mercati ricchi del Nord d'Italia e dell'Europa e l'importanza di essere collegati con l'area portuale di primaria importanza come quella di Genova) e sui costi e sulle modalità organizzative del trasporto merci delle imprese di autotrasporto.

A questo si aggiunge la possibilità di collocare nell'area portuale o comunque nelle sue immediate vicinanze strutture specifiche di servizio all'autotrasporto e al trasferimento intermodale mare-terra (centri di smistamento merci, autofficine, locali di ristoro, depositi, servizi di intermediazione commerciale etc.).

A questo si aggiunge che l'attracco di una motonave genera sul porto di destinazione, tra diritti erariali e costo delle operazioni di ormeggio flussi finanziari ed economici di un certo interesse⁴⁹.

3.5 Proposta per la risoluzione del problema della risacca

Il problema della risacca che si genera nel bacino portuale è dovuto ai venti provenienti da nord che investono il porto.

Il problema verrebbe risolto con la realizzazione di un molo di sopraflutto della lunghezza di m 290,00 e inclinato di 117° (vedi planimetria allegata) rispetto al Nord geografico, il quale riparerrebbe l'imboccatura del bacino sul prolungamento della banchina Buccarelli..

Questa soluzione presenta impegni finanziari di realizzazione di una certa entità⁵⁰ ma appare come risolutiva del problema, consentendo di fatto di recuperare tutto il quadrante di sud-est del porto attualmente inutilizzabile.

Si è ventilata anche l'idea per una terza soluzione di ricorrere alle paratie, sul tipo del progetto *Mose* adottato di recente per la laguna di Venezia.

Allo stato, tuttavia, questa soluzione non è consigliabile per il bacino di Vibo Marina non solo per gli alti costi di realizzazione e di gestione quanto per la notevole luce da chiudere e perché detto impianto ridurrebbe la batimetrica dello stesso nel punto di ingresso e quindi la funzionalità operativa del bacino portuale.

La soluzione consigliabile, che coniuga bassi costi di realizzazione e buoni risultati, invece, consisterebbe nella realizzazione di un prolungamento delle attuali banchine tramite strutture a palafitta per una larghezza di circa 2-3 mt e per tutta la lunghezza del

calabrese. L'effetto netto ipotizzabile per il sistema produttivo locale e regionale dovrebbe essere, ciò non dimeno, positivo: questo in ragione del fatto che, comunque, le imprese di trasporto o di produzione del Nord d'Italia godono in linea generale di una solidità finanziarie ed economica maggiore di quelle calabresi e, pertanto, sono meno condizionate dalle strozzature della rete autostradale potendo sostenere margini di distribuzione più elevati di quelli sostenibili dalle imprese calabresi (più fragili e di dimensione economica ridotta) ed in considerazione del fatto che il mercato che si apre alle imprese calabresi è ben più ampio di quello regionale (è scarsa l'apertura ai mercati extra-regionali delle imprese calabresi) offerto alle imprese concorrenti del resto d'Italia.

⁴⁹ Escludendo nella prima fase le attività di rifornimento che rimarrebbero ad appannaggio del porto di origine ma che in futuro considerata la presenza dei servizi di deposito e trasporto petrolifero in loco potrebbe avvenire anche a Vibo Marina.

⁵⁰ Stimati in linea di massima tra 15-20 milioni di euro

fronte d'urto della risacca (banchina Fiume e lato sud-est del porto).

Non verrebbe eliminato il problema ma ne verrebbero notevolmente attenuati gli effetti con la possibilità di recuperare comunque il quadrante inutilizzato del porto (vedi planimetria allegata).

Ulteriore contributo per attenuare l'onda di arrivo della risacca verrebbe anche fornito dalla realizzazione di un molo interno di separazione previsto nella parte centrale del porto. Al confine con l'area occupata dalla Guardia di Finanza, realizzato con una struttura dotata di vuoti alternati (vedi planimetria allegata).

CAPITOLO 4

INTEGRAZIONE PRODUTTIVA DEL SISTEMA PORTUALE NEL CONTESTO LOCALE

4.1 Premessa

Lo sviluppo di un settore si connette agli altri diffondendo effetti propulsivi sulle produzioni, il valore aggiunto e l'occupazione attraverso le relazioni interindustriali che legano ciascun settore agli altri a monte (attraverso le risorse richieste dal processo produttivo) e a valle (in quanto la produzione di ogni settore vende prodotti intermedi agli altri settori ed in quanto richiede servizi per la commercializzazione ed il trasporto sul mercato finale dei beni prodotti).

In questo paragrafo verrà presentata sulla base dei valori medi nazionali desunti dalla ultima tavola delle interdipendenze intersettoriali costruita dall'Istat⁵¹ e di una apposita analisi eseguita dal Censis⁵², una valutazione qualitativa del grado di integrazione del micro-comparto marittimo di Vibo Valentia, valutato facendo riferimento all'area ristretta costiera, al sistema produttivo complessivo presente nel comune di Vibo Valentia e al contesto produttivo provinciale.

L'analisi è qualitativa in quanto non vengono misurati gli effetti ma vengono semplicemente indicati, attraverso variabili dicotomiche di presenza e assenza di attività ed una pesatura in termini assoluti del numero delle imprese presenti nelle aree geografiche prese di volta in volta in esame, le branche produttive direttamente o indirettamente coinvolte dai processi produttivi attivati nell'area portuale di Vibo Marina e ad essi strettamente connessi ed stimato il grado di chiusura infra-territoriale di queste relazioni.

⁵¹ Istat, Le matrici dirette e inverse dell'economia italiana - Anno 1992, Informazioni n.40 -2000

⁵² Fondazione del Mare - Censis Rapporto sull'economia del mare - L'impatto economico ed occupazione del cluster marittimo italiano 2002 , Franco Angeli,2002

4.2 Il sistema imprenditoriale di Vibo Marina: tipologie produttive e specializzazioni localizzative

Di seguito viene presentata una ricostruzione del sistema imprenditoriale presente nel comune di Vibo Valentia articolato per sub-aree comunali in modo da evidenziare le tipologie di attività e le specializzazioni produttive presenti nel sistema produttivo locale di Vibo Marina.

I dati sono stati desunti dalla banca dati informatica del Registro delle Imprese tenuto dalla Camera di Commercio di Vibo Valentia, previa una ricostruzione analitica della “frazione” di residenza di ciascuna impresa.

Sono state considerate le sedi di impresa e le unità locali attive iscritte al 15 dicembre 2002 nella provincia di Vibo Valentia⁵³.

Tabella 1

Distribuzione per aree-sub comunali delle imprese attive al 15/12/2002 nel comune di Vibo Valentia

| Aree sub comunali | Sedi | Unità Locali | Totale (v.ass.) | Totale (%) |
|---|--------------|--------------|-----------------|-------------|
| BIVONA | 42 | 1 | 43 | 1,5 |
| VIBO MARINA | 404 | 40 | 444 | 15,5 |
| PORTOSALVO | 141 | 14 | 155 | 5,4 |
| LONGOBARDI | 31 | 2 | 33 | 1,2 |
| SAN PIETRO | 2 | 0 | 2 | 0,1 |
| PISCOPIO | 137 | 3 | 140 | 4,9 |
| TRIPARNI | 28 | 0 | 28 | 1,0 |
| VENA INFERIORE | 4 | 1 | 5 | 0,2 |
| VENA MEDIA | 10 | 1 | 11 | 0,4 |
| VENA SUPERIORE | 76 | 6 | 82 | 2,9 |
| CENTRO ED ALTRE ZONE | 1677 | 247 | 1924 | 67,1 |
| Totale comune Vibo Valentia | 2.552 | 315 | 2.867 | 100 |
| Area VM3 (Vibo Marina, Bivona, Portosalvo) | 587 | 55 | 642 | 22,4 |
| Area VM5 (Vibo Marina, Bivona, Portosalvo, Longobardi, San Pietro) | 620 | 57 | 677 | 23,6 |

Fonte: ns. elaborazioni su dati Registro Imprese Camera di Commercio Vibo Valentia

Il sistema imprenditoriale considerato come territorialmente contiguo al sistema portuale di Vibo Marina è stato fatto coincidere, procedendo a successive estensioni territoriali, con le frazioni amministrative di Vibo Marina (VM1), di Vibo Marina, Bivona e Portosalvo (VM3) e di Vibo Marina, Bivona, Portosalvo, Longobardi e San

⁵³ Si avverte che in ragione della natura amministrativa della fonte utilizzata (Registro delle Imprese) non sono considerate nella ricostruzione del sistema produttivo locale le unità delle istituzioni pubbliche o private e le attività professionali private non aventi natura di impresa.

Pietro (VM5) al fine di dare una rappresentazione completa e concentrata del sistema produttivo imprenditoriale presente intorno al porto di Vibo Marina.

Tutte le aree considerate si situano in un raggio di 5 km rispetto al porto stesso.

Tabella 2

La struttura produttiva del sistema portuale di Vibo Marina (sedi ed unità locali attive al 15/12/02)

| Settori di attività economica | Vibo Marina (VM1) v.ass. | Vibo Marina (VM1) % | Vibo Marina (VM3) v.ass. | Vibo Marina (VM3) % | Comune Vibo Valentia v.ass. | Comune Vibo Valentia % |
|--|--------------------------|---------------------|--------------------------|---------------------|-----------------------------|------------------------|
| Agricoltura, caccia e silvicoltura | 16 | 3,6 | 31 | 4,8 | 228 | 8,0 |
| Pesca, piscicoltura e servizi connessi | 9 | 2,0 | 11 | 1,7 | 11 | 0,4 |
| Industrie estrattive | 1 | 0,2 | 2 | 0,3 | 4 | 0,1 |
| Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco | 10 | 2,3 | 15 | 2,3 | 63 | 2,2 |
| Industrie tessili e dell'abbigliamento | 2 | 0,5 | 3 | 0,5 | 30 | 1,0 |
| Industria del legno (esclusi mobili) | 3 | 0,7 | 6 | 0,9 | 17 | 0,6 |
| Industria carta, cartotecnica, editoria e stampa | 1 | 0,2 | 2 | 0,3 | 24 | 0,8 |
| Prodotti petroliferi | 4 | 0,9 | 4 | 0,6 | 4 | 0,1 |
| Prodotti chimici | 0 | 0,0 | 1 | 0,2 | 4 | 0,1 |
| Prodotti in gomma e plastica | 0 | 0,0 | 4 | 0,6 | 6 | 0,2 |
| Prodotti della lavorazione minerali non metalliferi | 6 | 1,4 | 16 | 2,5 | 35 | 1,2 |
| Metallurgia e prodotti in metallo e macchinari | 7 | 1,6 | 28 | 4,4 | 65 | 2,3 |
| Macchine elettriche ed elettroniche, di comunicaz. | 2 | 0,5 | 3 | 0,5 | 19 | 0,7 |
| Apparecchi medicali, di precisione e ottici | 3 | 0,7 | 3 | 0,5 | 10 | 0,3 |
| Autoveicoli e altri mezzi di trasporto | 5 | 1,1 | 10 | 1,6 | 13 | 0,5 |
| Mobili; altre industrie manifatturiere; riciclaggio | 0 | 0,0 | 3 | 0,5 | 27 | 0,9 |
| Energia elettrica; raccolta e depurazione acque | 0 | 0,0 | 0 | 0,0 | 7 | 0,2 |
| Costruzioni | 37 | 8,3 | 59 | 9,2 | 326 | 11,4 |
| Commercio, manut.e ripar.autoveicoli e motocicli | 28 | 6,3 | 42 | 6,5 | 147 | 5,1 |
| Intermediari e commercio all'ingrosso | 37 | 8,3 | 45 | 7,0 | 214 | 7,5 |
| Commercio al dettaglio | 126 | 28,4 | 158 | 24,6 | 828 | 28,9 |
| Alberghi, ristoranti e pubblici esercizi | 22 | 5,0 | 36 | 5,6 | 126 | 4,4 |
| Trasporti terrestri | 26 | 5,9 | 34 | 5,3 | 87 | 3,0 |
| Trasporti marittimi ed aerei | 1 | 0,2 | 1 | 0,2 | 1 | 0,0 |
| Attività di supporto ed ausiliare ai trasporti | 10 | 2,3 | 11 | 1,7 | 22 | 0,8 |
| Poste e telecomunicazioni | 2 | 0,5 | 2 | 0,3 | 7 | 0,2 |
| Intermediazione finanziaria e monetaria; assicuraz. | 15 | 3,4 | 17 | 2,6 | 95 | 3,3 |
| Locazione, attività immobiliari, noleggi | 6 | 1,4 | 10 | 1,6 | 39 | 1,4 |
| Informatica ed attività connesse, servizi alle imprese | 25 | 5,6 | 37 | 5,8 | 206 | 7,2 |
| Istruzione, sanità, ass.sociale e servizi ambientali | 6 | 1,4 | 7 | 1,1 | 56 | 2,0 |
| Attività ricreative, culturali e sportive | 8 | 1,8 | 9 | 1,4 | 25 | 0,9 |
| Altri servizi, attività di organizzazioni associative | 26 | 5,9 | 32 | 5,0 | 118 | 4,1 |
| Totale complessivo | 444 | 100,0 | 642 | 100,0 | 2864 | 100,0 |

Nella **tabella 1** viene riepilogata la consistenza e la relativa distribuzione percentuale delle imprese presenti in queste tre aggregazioni territoriali, oltre che di quella complessiva del comune di Vibo Valentia.

Nella **frazione di Vibo Marina** sono presenti nel complesso 444 imprese (il 15,5% delle imprese presenti nel comune di Vibo Valentia) che diventano **642** (il 22,4%) se si considerano anche le frazioni di Bivona e Portosalvo. Il contributo delle frazioni di Longobardi e di San Pietro è nel complesso pari a 35 imprese (1,3 %).

In totale tutta l'area sub-comunale allargata di Vibo Marina (VM5) comprende 677 imprese pari al 23,6% delle imprese attive presenti nel comune di Vibo Valentia.

La struttura percentuale per settore di attività economica del sistema produttivo portuale di Vibo Marina è riportata nella **tabella 2**.

Per far emergere, invece, il profilo caratteristico del sistema locale sono stati calcolati appositi indici denominati di localizzazione o di specializzazione, assumendo come base del confronto le strutture produttive imprenditoriali del comune di Vibo Valentia, della provincia e della regione.

La specificità localizzativa di un settore di attività emerge quando gli indici di localizzazione o specializzazione risultano superiori ad 1; viceversa , il settore è relativamente meno presente nel sistema locale esaminato se questi indici assumono un valore inferiore ad 1.

Il giudizio è espresso, ovviamente, avendo a riferimento le strutture produttive di confronto. Nel caso in esame il riferimento è alle strutture comunali (Vibo Valentia), provinciali (provincia di Vibo Valentia) e regionale (Calabria).

Nella **tabella 3** per facilitare la lettura e per fornire un quadro immediato dell'articolazione delle differenziazioni settoriali presenti nel sistema produttivo portuale di Vibo Marina, sono stati evidenziati gli indici superiori a 1,25.

Il passaggio dal livello comunale a quello provinciale e regionale consentono di articolare la specificità delle due aree esaminate (VM1 e VM3) con riferimento ai contesti produttivi presenti nel comune di Vibo Valentia, nella provincia di Vibo Valentia e nella regione Calabria.

L'analisi è stata condotta facendo riferimento al sistema produttivo presente sia nella sola frazione di Vibo Marina (indicata come VM1) che anche nelle frazioni contigue di Bivona e Portosalvo (indicata come VM3) tralasciando il confronto con l'area allargata comprendente anche le frazioni di Longobardi e San Pietro considerata il contributo minimo (meno del 5%) fornito a tutto il sistema, ininfluente rispetto alle analisi di specializzazione produttiva condotte.

Tabella 3

Specializzazione del sistema portuale di Vibo Marina VM1 e VM3 a livello comunale, provinciale e regionale (evidenziati indici di specializzazione maggiori di 1,25)

| | Settori di attività economica | Indic. spec. VM1/Vibo | Indic. spec. VM3/Vibo | Indic. spec. VM1/ Provincia | Indic. spec. VM3/ Provincia | Indic. spec. VM1/Reg | Indic. spec. VM3/Reg |
|----|---|--------------------------|--------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|----------------------------|----------------------------|
| 1 | Agricoltura, caccia e silvicoltura | 0,5 | 0,6 | 0,2 | 0,2 | 0,2 | 0,3 |
| 2 | Pesca, piscicoltura e servizi connessi | 5,3 | 4,5 | 14,4 | 12,2 | 18,9 | 16,0 |
| 3 | Industrie estrattive | 1,6 | 2,2 | 0,8 | 1,0 | 1,0 | 1,4 |
| 4 | Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco | 1,0 | 1,1 | 0,7 | 0,7 | 0,6 | 0,6 |
| 5 | Industrie tessili e dell'abbigliamento | 0,4 | 0,4 | 0,4 | 0,5 | 0,4 | 0,4 |
| 6 | Industria del legno (esclusi mobili) | 1,1 | 1,6 | 0,4 | 0,5 | 0,5 | 0,7 |
| 7 | Industria carta, cartotecnica, editoria e stampa | 0,3 | 0,4 | 0,6 | 0,8 | 0,4 | 0,5 |
| 8 | Prodotti petroliferi | 6,5 | 4,5 | 19,2 | 13,3 | 29,4 | 20,3 |
| 9 | Prodotti chimici | 0,0 | 1,1 | - | 1,2 | - | 1,1 |
| 10 | Prodotti in gomma e plastica | 0,0 | 3,0 | - | 6,1 | - | 4,9 |
| 11 | Prodotti della lavorazione minerali non metalliferi | 1,1 | 2,0 | 1,2 | 2,2 | 1,4 | 2,7 |
| 12 | Metallurgia e prodotti in metallo e macchinari | 0,7 | 1,9 | 0,7 | 1,9 | 0,8 | 2,2 |
| 13 | Macchine elettriche ed elettr. di comunicazione | 0,7 | 0,7 | 1,6 | 1,7 | 1,2 | 1,2 |
| 14 | Apparecchi medicali, di precisione e ottici | 1,9 | 1,3 | 2,5 | 1,7 | 1,7 | 1,1 |
| 15 | Autoveicoli e altri mezzi di trasporto | 2,5 | 3,4 | 5,1 | 7,1 | 10,2 | 14,0 |
| 16 | Mobili; altre industrie manifatturiere; riciclaggio | 0,0 | 0,5 | 77,0 | 0,6 | - | 0,5 |
| 17 | Energia elettrica; raccolta e depurazione acque | 0,0 | 0,0 | - | - | - | - |
| 18 | Costruzioni | 0,7 | 0,8 | 0,7 | 0,8 | 0,7 | 0,8 |
| 19 | Commercio, manut.e ripar.autoveicoli e motocicli | 1,2 | 1,3 | 1,5 | 1,5 | 1,3 | 1,3 |
| 20 | Intermediari e commercio all'ingrosso | 1,1 | 0,9 | 1,6 | 1,4 | 1,2 | 1,0 |
| 21 | Commercio al dettaglio | 1,0 | 0,9 | 1,1 | 0,9 | 1,1 | 1,0 |
| 22 | Alberghi, ristoranti e pubblici esercizi | 1,1 | 1,3 | 0,8 | 0,9 | 1,0 | 1,1 |
| 23 | Trasporti terrestri | 1,9 | 1,7 | 2,4 | 2,2 | 2,1 | 1,9 |
| 24 | Trasporti marittimi ed aerei | 6,5 | 4,5 | 14,4 | 10,0 | 18,2 | 12,6 |
| 25 | Attività di supporto ed ausiliare ai trasporti | 2,9 | 2,2 | 5,9 | 4,5 | 6,1 | 4,7 |
| 26 | Poste e telecomunicazioni | 1,8 | 1,3 | 4,8 | 3,3 | 7,6 | 5,2 |
| 27 | Intermediazione finanziaria e monetaria; assic. | 1,0 | 0,8 | 2,6 | 2,0 | 2,1 | 1,7 |
| 28 | Locazione, attività immobiliari, noleggi | 1,0 | 1,1 | 3,8 | 4,4 | 3,5 | 4,0 |
| 30 | Informatica ed attività conn., servizi alle imprese | 0,8 | 0,8 | 1,7 | 1,7 | 1,5 | 1,5 |
| 31 | Istruzione,sanità,ass.sociale e servizi ambientali | 0,7 | 0,6 | 1,5 | 1,2 | 1,4 | 1,1 |
| 32 | Attività ricreative, culturali e sportive | 2,1 | 1,6 | 2,2 | 1,7 | 2,3 | 1,8 |
| 33 | Altri servizi, attività di organizzazioni associative | 1,4 | 1,2 | 2,1 | 1,8 | 1,9 | 1,6 |
| | Totale complessivo | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |

Il confronto con la struttura produttiva a livello comunale, provinciale e regionale fa emergere nettamente la connotazione specifica del sistema produttivo portuale di Vibo Marina. Questo vale rispetto alla realtà produttiva del comune di Vibo Valentia ma anche e più nettamente, rispetto alla struttura settoriale del sistema imprenditoriale provinciale e regionale.

Ne consegue una identificabilità ben precisa ed originale del sistema produttivo portuale che giustifica analisi e attenzione particolari.

Spicca, a conferma anche dell'analisi qualitativa condotta nei capitoli precedenti, il rilievo del settore della **pesca** a livello provinciale e regionale (indice comunale pari a 5,3 e a 19,0 a livello regionale).

Lo stesso vale per il settore dei **prodotti petroliferi** (indice comunale pari a 6,5 e regionale pari a 29,4), per il **comparto dei trasporti** (trasporti terrestri, marittimi ed attività ausiliarie e connesse) e per le attività ad esso connesse della **fabbricazione di altri mezzi di trasporto** (indice comunale pari a 3,4, provinciale di 5,1 e regionale di 14) e del **commercio all'ingrosso, manutenzione e riparazione di auto e motoveicoli** (indice provinciale di 1,5, regionale e comunale di 1,3).

Per quanto riguarda anche gli altri settori industriali gli indici assumono peso nell'area allargata di VM3 che include l'area del nucleo industriale di Portosalvo.

Emergono come specializzazione produttive del sistema portuale allargato di Vibo Marina oltre all'**industria metalmeccanica** (indice comunale e provinciale pari a 1,9 e regionale pari a 2,2), i settori della **fabbricazione di prodotti in gomma e plastica** (indice comunale pari a 3,0, provinciale a 6,1 e regionale pari a 4,9), dei **prodotti a base di minerali non metalliferi** (indici superiori a 2) collegati a loro volta alle **industrie estrattive** (indice comunale pari a 2,2 e regionale pari a 1,4).

Relativa **despecializzazione** si ha, invece, a tutti i livelli, per due settori di peso dell'economia provinciale e regionale: si tratta dell'**agricoltura** (indici comunale pari a 0,6 e provinciale e regionale pari a 0,2-0,3) e delle **costruzioni** (indici compresi tra 0,7 e 0,8).

Sostanzialmente in linea con i profili di riferimento, invece, il **commercio al dettaglio** mentre emerge una certa specializzazione provinciale e regionale per le attività di **commercio all'ingrosso e di intermediazione commerciale** (indice provinciale per VM1 pari a 1,6 e regionale pari a 1,2).

Completa la specializzazione localizzativa del sistema produttivo di Vibo Marina a livello provinciale e regionale una maggiore concentrazione relativa di attività dei **servizi** (intermediazione finanziaria, assicurazioni, attività immobiliari e di noleggio macchinari ed apparecchiature, servizi alle imprese) con indici compresi tra 2 e 4,4.

Interessante, infine, per gli sviluppi della funzione escursionistica-turistica la maggiore concentrazione a livello comunale del settore **alberghi, ristoranti e pubblici esercizi**

(indice comunale pari a 1,3 e 1,1 provinciale e regionale) e gli indici di specializzazione intorno al valore di 2 per le **attività ricreative, culturali e sportive** e per i **servizi alla persona**.

Per quanto riguarda, invece, il **grado di integrazione produttiva a monte** (settori fornitori) con l'economia **comunale** e **provinciale** dei settori del comparto marittimo presenti nell'area portuale di Vibo Marina⁵⁴, è stato stimato calcolando il numero dei principali settori fornitori di ciascuna attività presenti nel comune di Vibo Valentia o nella provincia con indici di localizzazione assunti nel caso specifico maggiori di 1,25⁵⁵. Si è cioè ipotizzato che, quando un settore fornitore di una data attività è anche settore di specializzazione del territorio in cui è presente l'attività considerata, allora le possibilità di chiusura a monte del processo produttivo nell'ambito territoriale considerato (il comune o la provincia in questo caso) risultano più elevate che nella situazione opposta (indice inferiore ad 1).

Indicatori di integrazione produttiva del sistema produttivo portuale di Vibo Marina rispetto all'economia comunale e a quella provinciale

| Settori di attività del comparto marittimo (branche TEI92) | N° settori fornitori principali con indice di localizzazione comunale maggiore di 1,25 | | N° settori fornitori principali con indice di localizzazione provinciale maggiore di 1,25 | | N° totale Settori fornitori principali (gruppo dei settori che copre almeno il 90% dell'attivazione globale di reddito) |
|--|--|---|---|---|---|
| | | % sul totale settori fornitori principali | | % sul totale settori fornitori principali | |
| Pesca e servizi connessi | 5 | 63 | 5 | 63 | 8 |
| Costruzioni navali | 9 | 69 | 6 | 46 | 13 |
| Trasporti merci interni | 8 | 80 | 2 | 20 | 10 |
| Trasporti marittimi | 9 | 69 | 4 | 31 | 13 |
| Attività ausiliarie dei trasporti | 8 | 80 | 1 | 10 | 10 |
| Alberghi ed altri tipi di alloggio | 7 | 70 | 4 | 40 | 10 |
| Ristoranti ed altri pubblici esercizi | 5 | 56 | 2 | 22 | 9 |

Fonte: ns. elaborazioni su dati Istat e Registro Imprese CCIAA Vibo Valentia (ved. Allegato statistico)

Gli effetti diretti ed indiretti indotti “potenzialmente” da ciascun settore di attività sono stati valutati in termini di reddito (valore aggiunto al costo dei fattori) utilizzando le

⁵⁴ Pesca, piscicoltura e servizi connessi; costruzioni navali, che include anche le attività di costruzione e riparazione di imbarcazioni da diporto e sportive; i trasporti marittimi; i trasporti merci interni; le attività ausiliarie di trasporto; gli alberghi ed i ristoranti e pubblici esercizi, collegabili alle attività di diporto nautico e turistiche in genere.

⁵⁵ Per maggiore affidabilità delle valutazioni si è assunto per congettura come limite inferiore di specializzazione localizzativa il +25% del valore di equivalenza tra le strutture produttive comunale e provinciale (indice comunale) e tra la struttura provinciale e regionale (indice provinciale).

matrici inverse elaborate dall'Istat⁵⁶.

Si avverte che la stima è orientativa ed ha valore essenzialmente qualitativo in quanto, sono stati utilizzati dati medi nazionali riportati nella Tavola intersettoriale dell'economia italiana a prezzi depart-usine e al netto dell'Iva deducibile elaborata dall'Istat per l'anno 1992 (l'ultima disponibile).

Per una presentazione dei dati complessivi si rinvia, ad ogni modo, alle tabelle riportate nell'allegato statistico.

Dalla tabella emerge una elevata e diffusa integrazione “potenziale” dei settori del comparto marittimo del sistema portuale di Vibo Marina con il sistema produttivo comunale.

I settori di attività in cui l'economia comunale presenta più elevate concentrazioni rispetto alla media provinciale rappresentano la maggior parte dei settori che intervengono nel processo produttivo delle attività portuali di Vibo Marina: dal 56 % per i ristoranti e altri pubblici esercizi all'80% per i trasporti merci interni e le attività ausiliarie dei trasporti., passando per il 63% della pesca ed il 69-70% dei trasporti marittimi, della cantieristica navale e del settore ricettivo.

Minore, invece, il grado di integrazione potenziale con il sistema produttivo provinciale. La forte specializzazione economica dell'ambito comunale, non si riproduce nella filiera produttiva provinciale nella stessa misura che in quella a livello comunale, o almeno non è tale rispetto alla struttura produttiva regionale di riferimento.

Se si escludono, infatti, i settori della pesca, della cantieristica e dei ristoranti ed altri pubblici esercizi per i quali i settori fornitori principali che presentano indici positivi (maggiori di 1,25) di localizzazione provinciale mantengono valori interessanti (rispettivamente del 63, 46 e 40 per cento), per le altre attività non emergono particolari condizioni di specializzazione che possano favorire l'integrazione produttiva a monte delle attività considerate, almeno in misura maggiore rispetto alle opportunità potenziali offerte dal sistema produttivo comunale e regionale.

Questi dati sottolineano, ciò nondimeno, ancora una volta *la particolare configurazione produttiva del sistema imprenditoriale del porto di Vibo Marina.*

⁵⁶ Istat, Le matrici dirette e inverse dell'economia italiana - Anno 1992, Informazioni n.40 -2000

CAPITOLO 5

STRUTTURE GIURIDICHE DI GESTIONE E RISORSE FINANZIARIE

5.1 Premessa

Fatte salve le competenze tecniche della Capitaneria di Porto e quelle di pianificazione e di gestione del territorio dell'Amministrazione comunale, non esiste attualmente un soggetto che coordina e gestisce le attività produttive che insistono sull'area portuale di Vibo Marina.

Non esistono, analogamente, strutture associative trasversali che possano rappresentare in forma congiunta e integrata le esigenze localizzative e di sviluppo dei vari settori produttivi operanti.

Ciò nondimeno e, contrariamente alle premesse, dalle pagine che precedono si evidenzia che il “*soggetto economico porto*” interagisce con il territorio circostante profilandosi come strumento ed attore di sviluppo tanto quanto le realtà che lo circondano.

Per di più lo scambio tra porto e territorio potrebbe estendersi ben oltre l'area di Vibo Marina ed interagire con realtà limitrofe: oltre che con l'area commerciale e di servizio di Vibo-centro, pensiamo alla rete di porti turistici, ai siti archeologici ed artistico-culturali dell'entroterra, alla tradizione enogastronomica, artigianale ed imprenditoriale per cui il porto potrebbe offrire una *vetrina* importante e viceversa.

L'inesistenza di strutture giuridiche preposte alla gestione dell'infrastruttura e al coordinamento di tutto il sistema produttivo ad essa connessa induce, tuttavia, una ulteriore criticità per i processi di crescita e di sviluppo integrato.

La complessità della realtà economica, con tutte le implicazioni che essa comporta, non consiglia una gestione delle risorse, dello sviluppo e delle strutture in maniera autonoma da parte dei soggetti interessati ai singoli settori.

Una gestione siffatta, e le prove sono nei fatti, non consente, infatti, di realizzare meccanismi stimolanti per nuove iniziative, che si integrano e portano l'una all'altra beneficio, così da creare interesse finanziario o commerciale piuttosto che vanificare, di fatto, ogni buona intenzione per l'innescare di un qualsivoglia processo di sviluppo integrato di tutto il sistema produttivo territoriale.

Lo strumento giuridico che potrebbe consentire il coordinato sviluppo del “soggetto economico porto” dovrà essere sicuramente una struttura complessa (a più voci), ma allo stesso tempo duttile e flessibile che consenta la partecipazione e l'incontro di tutti gli interessi e necessità che emergono intorno al porto.

Di seguito e dando per scontato la preliminare attivazione di una Consulta permanente dei soggetti portatori di interesse privato o pubblico presenti nel sistema portuale, vengono illustrate brevemente, le due ipotesi organizzative (Consorzio e Azienda Speciale) che si ritengono più opportune per la particolare situazione del porto di Vibo Marina.

5.2 I Consorzi

Soggetti di aggregazione che abbiano le caratteristiche di duttilità ed elasticità, sono da ricercarsi nel mondo della cooperazione, le cui finalità mutualistiche ed il principio conosciuto della “porta aperta” consentono una crescita continua nella partecipazione e, quindi, il raggiungimento di obiettivi sempre più ampi.

Poiché i soggetti interessati potrebbero avere, ed anzi è auspicabile che sia così, diversa natura giuridica, la forma organizzativa del “*Consorzio*” potrebbe essere un valido strumento, anche perché spesso è richiesto o gradito dagli strumenti della contrattazione negoziata.

La partecipazione ad un Consorzio presuppone la condivisione degli obiettivi che lo stesso si prefigge: ben note sono, poi, le distinzioni tra *Consorzi con attività interna*, rivolti solo verso i soci, e *Consorzi con attività esterna* che, al contrario, si rivolgono anche a terzi. Non vi è dubbio che la scelta dovrà ricadere su questi ultimi.

Il Consorzio non persegue fini di lucro, ma di economicità, ridistribuendo o richiedendo a tutti i consorziati le risorse per la gestione.

Non vi sono vincoli operativi e potrebbe essere valido tavolo di confronto e risoluzione di problematiche complesse messe da legittimi interessi in alcuni casi da conciliare.

Il Consorzio potrebbe avere quali soci promotori e fondatori, oltre alla Camera di Commercio, la Regione, la Provincia ed il Comune, fermo restando la partecipazione di tutti i soggetti interessati, singoli o associati, dei settori produttivi.

Il Consorzio avrà il compito di gestire e realizzare i programmi congiunti che scaturiranno delle iniziative promosse da tutti i soggetti interessati, per cui potrà essere soggetto promotore e coordinatore sia dei progetti, sia delle risorse economiche e finanziarie.

Si proporrà come valido interlocutore del mondo finanziario ed imprenditoriale, nonché delle Amministrazioni avendo nelle proprie possibilità la realizzazione di un piano comune di sviluppo che vede compartecipi tutti gli attori.

In particolare il Consorzio così costituito potrebbe essere di **secondo livello**, ovvero *Consorzio di consorzi o di cooperative o associazioni* rappresentative degli interessi presenti nel territorio.

L'ipotesi ha in sé il vantaggio di creare dei tavoli interni di concertazione e regolamentazione delle singole aggregazioni che, attraverso i loro rappresentanti nel C.d.A. del Consorzio, dovrebbero in modo molto efficiente, rapido ed efficace, far giungere le loro richieste già valutate dai singoli componenti.

Oltre al Consorzio si potrebbero costituire delle Associazioni Temporanee d'Impresa, ma ciò riporterebbe ad un particolarismo già esistente non foriero di particolare sviluppo.

5.3 Le Aziende Speciali.

Le Camere di Commercio hanno istituzionalmente uno strumento che ha come obiettivo la realizzazione dei programmi di promozione e sviluppo dell'economia e delle imprese, nel rispetto dei rapporti istituzionali: le aziende speciali.

In particolare già sono sorte Aziende speciali per la gestione di porti quali ad esempio quella costituita dalla Camera di Commercio di Salerno, ovvero quella per il porto di Gaeta.

Le aziende speciali si costituiscono ai sensi dell'art. 2, 2° comma, della L. 29 dicembre 1993, n° 580.

Sono soggetti di diritto privato, seppure senza fini di lucro sempre per il perseguimento di finalità di interesse pubblico.

Le finalità che si propongono di perseguire sono rivolte all'attività di promozione, sviluppo, formazione, informazione ed assistenza sia ad Enti pubblici che privati.

Potranno evidentemente fornire servizi, cedere beni nonché realizzare interventi infrastrutturali, sempre mirati allo sviluppo del porto.

L'Ente promotore è la Camera di Commercio che sarà anche responsabile della gestione dell'azienda.

La partecipazione è aperta ad altri, quali ad esempio: la Regione, il Comune, Enti Locali, altre Camere di Commercio, nel caso specifico alle istituzioni, società od organismi privati, associazioni.

L'Azienda speciale si finanzia tramite le quote che ciascun partecipante dovrà versare secondo quanto il Consiglio di Amministrazione determinerà sia in termini preventivi, sia consuntivi.

Le risorse saranno anche quelle che scaturiranno dalle singole attività che l'Azienda speciale potrà in essere.

Si potrà prevedere un Comitato Tecnico Consultivo, solitamente presieduto dal Comandante della Capitaneria di Porto, vi partecipano solitamente funzionari della Regione in rappresentanza degli Assessorati ai Trasporti ed Attività Produttive.

5.4 Le risorse finanziarie

La complessità del progetto e le sue possibili linee di sviluppo, non consentono una analisi approfondita e specifica delle misure finanziarie da utilizzare.

Solamente se e quando si sarà costituito un soggetto giuridico o, comunque, quando saranno indicate le priorità e le tipologie di sviluppo progettuale da perseguire, si potrà più approfonditamente predisporre la progettazione finanziaria degli interventi.

In questa sede si potranno dare solo indicazioni sulle varie possibilità oggi esistenti,

possibilità che dovranno, però, essere rivisitate anche alla luce di futuri possibili ed auspicabili sviluppi.

E' di tutta evidenza che se la strada che si intraprenderà sarà quella di lasciare ai singoli soggetti l'iniziativa, ci potremmo trovare dinanzi ad un fallimento del progetto che, al contrario, se ben coordinato tra tutti coloro che ne hanno interesse, potrebbe sfruttare meglio anche le opportunità del mercato.

Abbiamo visto sopra come le possibili linee di espansione impegnano investimenti in infrastrutture, formazione, riconversione, ricerca e sviluppo, nuovi impianti ed altro; come le categorie interessate spaziano dal pubblico al privato, dall'industria all'artigianato, dal commercio ai servizi, per cui le proposte finanziarie possono variare nell'intero universo che va dalla finanza agevolata a quella ordinaria, alle operazioni sul capitale e sui servizi reali.

L'esame degli strumenti a cui possono accedere le singole imprese si possono riassumere nella Legge Sabatini, Legge 488/92, nei finanziamenti a tasso agevolato erogati dall'Artigianocassa, nei finanziamenti regionali comunitari. Tuttavia solo con dimensioni d'impresa più consistenti si può accedere ai crediti partecipativi, nonché ai fondi di garanzia, ma ciò prevalentemente per quanto attiene gli investimenti.

Per la ricerca, sviluppo tecnologico e formazione, di riferimento sono sicuramente il PON (Programma Operativo Nazionale) che trova specifica attuazione nel POR (Programma Operativo Regionale).

Il settore della pesca e quello della nautica da diporto, potrebbero invece trovare nel PIA (Pacchetto Integrato d'Agevolazione), una più completa risposta alle loro esigenze. Esso infatti consente, con una singola domanda, finanziamenti per più tipologie di investimento quali quelle consentite dalla L. 46/82, riguardante lo sviluppo pre-competitivo, dalla L.488/92 per la industrializzazione dei risultati, quindi un contributo alla spesa per l'attività di formazione.

Nelle pagine che precedono si è fatto cenno alla necessità di investimenti in infrastrutture che potrebbero beneficiare sia di aiuti pubblici, ma potrebbero anche ricorrere ad operazioni di *project financing*.

Come è noto il *project financing* coniuga l'esigenza finanziaria di disponibilità di capitali, con la capacità dell'investimento stesso di rimborsarlo e remunerarlo in un lasso di tempo medio lungo attraverso la gestione, ovvero attraverso altre forme di redditività compensative. Sono coinvolte nell'iniziativa soggetti imprenditori e soggetti finanziari.

Diverse potrebbero essere le opportunità di applicazione dello strumento finanziario sopra indicato nello scenario di sviluppo complessivo del sistema portuale produttivo di Vibo Marina che potrebbe consentire la definizione di importi di interesse per il sistema finanziario.

La costituzione di un soggetto giuridico unico gestore ed interlocutore, potrebbe consentire, inoltre, di cogliere ulteriori opportunità, prime tra tutte la possibilità di accedere alla programmazione negoziata ed il Contratto di Programma è tra queste.

L'obiettivo che ci si prefigge con la sottoscrizione del Contratto è quello, tramite il coinvolgimento della Pubblica Amministrazione e delle imprese, la realizzazione di grandi progetti integrati proprio nelle aree individuate negli obiettivi 1,2 e 5b.

Il contratto consente di risolvere a priori molte delle difficoltà burocratiche che spesso hanno fatto fallire buone iniziative, non solo per le imprese ma anche per il territorio.

Da ultimo non si può tacere l'attenzione che l'attuale Governo ed il mondo imprenditoriale sta rivolgendo alla realizzazione o consolidamento di *distretti industriali e turistici* come strumento sinergico di sviluppo.

Da qui la provocatoria classificazione nelle pagine precedenti del porto di Vibo Marina come "*Porto Distretto*".

Non si può, quindi, escludere che in futuro vengano proposte misure di intervento mirate alle realtà sopra accennate.

Anche la stessa Sviluppo Italia ha nei propri obiettivi interventi in progetti strutturati, dimettendo partecipazioni in iniziative singole quali quelle di villaggi turistici non integrati in un più complesso tessuto economico.

Sviluppo Italia potrebbe, in particolare, essere tra i soggetti fonte di finanziamento, attraverso l'utilizzazione dei fondi disponibili e anche con interventi di *merchant banking*, che dovranno essere progettati "*in logica di filiera*".

La costituzione di un soggetto unico, inoltre, consentirebbe di utilizzare anche strumenti di finanza straordinaria utilizzando fondi di garanzia oppure ricorrendo al mercato dei capitali, perfino con l'emissione di bond.

Da ultimo non si possono dimenticare le possibilità di attrarre capitali di finanziatori istituzionali e non su iniziative specifiche.

CONCLUSIONI DI SINTESI

In questa parte finale del lavoro vengono riepilogate, con riferimento distinto alle diverse realtà esaminate, le principali conclusioni di sintesi sulle potenzialità tecnico-economiche di sviluppo del sistema produttivo portuale di Vibo Marina.

Attività di Trasporto Mercantile

Il settore del trasporto mercantile è stato ed è ancora oggi elemento di stabilità dei flussi economici del porto e del territorio circostante.

L'andamento del traffico navale dal 1996 ad oggi ha visto una forte crescita nel periodo 1996/1998 per poi ridursi e sostanzialmente stabilizzarsi sulle 260/265 navi l'anno.

La frequenza su base annua risulta di 0,72 navi al giorno.

Trasporto merci nel porto di Vibo Marina

Arrivi per tipologia di merce sbarcata/imbarcata - serie storica 1996-2002

| | Prodotti petroliferi | | Altri prodotti | | Totale | |
|-------------|----------------------|-------|----------------|-------|----------|------|
| | (v.ass.) | (%) | (v.ass.) | (%) | (v.ass.) | (%) |
| 1996 | 264 | 89,5% | 31 | 10,5% | 295 | 100% |
| 1997 | 423 | 92,4% | 35 | 7,6% | 458 | 100% |
| 1998 | 395 | 91,4% | 37 | 8,6% | 432 | 100% |
| 1999 | 232 | 88,5% | 30 | 11,5% | 262 | 100% |
| 2000 | 201 | 79,1% | 53 | 20,9% | 254 | 100% |
| 2001 | 216 | 81,8% | 48 | 18,2% | 264 | 100% |
| 2002 | 200 | 74,9% | 67 | 25,1% | 267 | 100% |

Fonte: nostre elaborazioni su dati Capitaneria di Porto di Vibo Valentia (anni vari)

Il settore dei carburanti è quello con la maggior movimentazione con circa il 75% (ma era oltre il 90% nel 1998) delle navi in transito. In crescita il numero delle navi ed i volumi movimentati per quanto riguarda gli altri prodotti (ad oggi granaglie, cemento e clinker e prodotti metalmeccanici).

Tutti i settori merceologici risultano ormai stabili e politiche di espansione e sviluppo si devono confrontare con le realtà portuali concorrenti come quella di Gioia Tauro e quella del futuro interporto di Reggio Calabria con forte vocazione commerciale.

I prodotti containerizzabili sono di fatto tutti orientabili su Gioia Tauro.

La concorrenza e la convenienza di spostarsi su altri porti è di tutta evidenza, anche le infrastrutture di cui sono forniti o lo saranno in futuro ne evidenziano la disparità.

La realizzazione di silos o depositi nel porto di Gioia Tauro, per come è programmato nei relativi piani di sviluppo promossi dall'Autorità portuale, favorirebbe una riduzione della movimentazione e del traffico navale, con probabilmente scarsi effetti sull'indotto quale il trasporto, dal momento che è verosimile che gli utilizzatori continueranno a mantenere le medesime imprese di autotrasporto che hanno avuto sino ad ora, considerato che lo spostamento dell'origine delle attività sarà di soli 50 km, sia pure in provincia diversa.

Anche la movimentazione del materiale edile, cemento e clinker potrebbe subire la medesima sorte con identici risultati.

In base ai dati fornitici il trasferimento in altri porti delle granaglie e dei prodotti cementieri comporterebbe una riduzione di traffico navale intorno alle 20 navi l'anno, con una riduzione quindi del 10% della movimentazione attuale.

A questo si deve aggiungere, inoltre, che il settore dei carburanti vede negli alti costi di trasferimento degli impianti di stoccaggio e degli oleodotti per il trasferimento dei prodotti l'elemento inerziale stabilizzante ed, infatti, si propongono investimenti per la sistemazione delle banchine atti a favorire l'attracco di navi di maggiori dimensioni.

Il traffico generato dal comparto metalmeccanico realizzato dalla Nuova Pignone è dalle altre imprese metalmeccaniche è al contrario garantito dalla necessità del trasporto speciale i cui costi e problematiche connesse, vedi viabilità, ponti da superare etc., ne sconsigliano il trasferimento.

Esistono inoltre le condizioni per incrementare questi flussi in relazione alla presenza nell'entroterra di un significativo polo metalmeccanico.

Ciò potrebbe comportare una riduzione di movimentazione, controbilanciata, tuttavia, da una possibile espansione dell'area di intervento dell'impianto che porterebbe al contrario un aumento di traffico navale con conseguente incremento dell'indotto sia in termini occupazionali, sia in termini di investimenti.

Le capacità di dislocamento del porto sono comunque ben maggiori, l'investimento in questa direzione potrebbe quindi rivolgersi anche allo sviluppo del trasporto persone/auto e merci/automezzi.

Gli investimenti sono ingenti per le società di navigazione ma limitati per l'adeguamento dell'infrastruttura portuale ed i ritorni per il territorio di lungo periodo, seppure immediato è il beneficio in termini occupazionale e di incremento del reddito personale.

In generale rimangono **urgenti e non più prorogabili** lavori volti al rafforzamento delle banchine ed al dragaggio del fondale, soprattutto a ciglio banchina le cui batimetriche risultano ridotte anche del 30-40% rispetto a quelle teoriche disponibili.

Altri interventi dovrebbero mirare, inoltre, a fronteggiare la traversia NW che ad oggi rende praticamente inutilizzabile tutto il quadrante di sud-est del bacino portuale.

Particolare attenzione, inoltre, dovrebbe essere rivolta alle attività di controllo ambientale e di sicurezza connesse alla movimentazione e stoccaggio del prodotto petrolifero, oltre che alla bonifica ed al recupero per altri fini economici delle aree dismesse o non utilizzate.

Pesca e maricoltura

Il settore è anch'esso storico ed il porto di Vibo è ancora una volta di riferimento per l'attracco dei pescherecci di maggiori dimensioni che non trovano ricovero nei porti vicini, nonostante la riduzione del pescato.

La realizzazione dell'autostrada del mare e quindi del collegamento diretto con i mercati del Nord favorirebbe la pesca di pesce meno pregiato quale il pesce azzurro grazie alla riduzione dei costi di trasporto e l'accesso a mercati più remunerativi.

Le difficoltà del settore possono essere ridotte attraverso una politica mirata al prodotto di qualità ed esclusivo del mare calabrese : il tonno rosso.

E' ipotizzabile la realizzazione di un centro di eccellenza in collaborazione con le Università per l'allevamento del tonno rosso, così come già esistono allevamenti di tonno yellow fin in Grecia, Turchia e Croazia.

Esiste, ovviamente, la possibilità di creare una filiera contraddistinta da un prodotto certificato.

L'iniziativa vedrebbe all'avanguardia Vibo con la creazione di un know how da poter proporre anche in altre zone ove il tonno rosso è solito transitare come Sicilia, Sardegna, Spagna, Algeria, Marocco, Tunisia.

Sulla linea sopra esposta si potrebbe sviluppare, analogamente, il settore delle specie ittiche innovative in allevamento.

La ricaduta occupazionale è di tutta evidenza e ben si sposa con le iniziative di pesca sportiva, di pesca turismo e di turismo che beneficerebbero della divulgazione commerciale del prodotto; favorendo, nel contempo, il sorgere di una gastronomia specializzata della ristorazione locale. Oltre, ovviamente, a possibili sviluppi industriali: mercato dei piatti pronti con elevato trend di crescita.

Investimenti necessari per la riqualificazione ed ammodernamento dell'esistente e ritorni nel medio periodo con immediato beneficio in termini occupazionali tanto che si prevede nei prossimi due o tre anni un incremento di occupati per oltre le 100 unità.

Diporto nautico, rimessaggio ed attività di connesse

Il diporto nautico è, forse, la risorsa economica attualmente più dinamica.

La crescita del settore negli ultimi anni è stata importante, anche se risente maggiormente delle carenze di strutture, infrastrutture e servizi.

Importante l'indotto che può essere generato.

Il porto capta attualmente solo limitatamente le principali rotte turistiche e subisce la concorrenza di porti vicini e forse più famosi come quelli di Maratea.

Dall'analisi sopra esposta è emerso però come i porti vicini non hanno le potenzialità di sviluppo di Vibo, il quale è in grado di ospitare imbarcazioni di grandi dimensioni.

La costruzione e gestione di grandi barche di lusso è in forte espansione in Italia, che è leader mondiale controllando il 34% del mercato della produzione (fonte Il Sole 24 Ore del 5 ottobre 2002).

Alla attuale clientela, che è costituita prevalentemente da imbarcazioni di medie dimensioni, si potrebbe aggiungere un nuovo target di mercato di più alto livello e con maggiore propensione alla spesa .

La prevalenza di unità stanziali consente una linearità sul fronte occupazionale e reddituale sicuramente interessante e da incentivare.

Le linee di espansione del porto turistico, si possono individuare nella possibilità di creare , nel cuore del Mediterraneo, un centro di eccellenza per quanto attiene la manutenzione ed il ricovero anche per le unità di grandi dimensioni(oltre i 20,00 m.).

Attraverso corsi di formazione ed il coinvolgimento delle imprese produttrici o concessionarie, si potrebbe realizzare un centro di eccellenza per quanto attiene l'assistenza e manutenzione sia delle barche a motore, che a vela, con la creazione di officine, velerie, assistenza alle apparecchiature elettroniche ed altro, che non hanno concorrenti prossimi.

Lo sviluppo del diporto consentirebbe la riconversione di alcuni comparti cantieristici che oggi soffrono la crisi di altri settori quale quello della pesca e la concorrenza dei materiali : legno contro vetroresina.

I grandi gruppi imprenditoriali che operano nel campo della cantieristica navale, stanno rivolgendo la loro attenzione alla ristrutturazione delle barche: manutenzione straordinaria e di rinnovamento ed ammodernamento dei sistemi elettrici ed elettronici, ma anche degli arredi interni. Vibo potrebbe offrire valido supporto ed essere essa stessa promotrice di centri specializzati.

Corsi di formazione per ebanisti, tappezzieri, maestri d'ascia, potrebbero completare l'offerta di servizi, magari favorendo anche la riconversione di imprese.

Di tutta evidenza la necessità di individuare apposite aree per il rimessaggio, manutenzione e ristrutturazione.

Lo sviluppo delle attività a terra, di cui in seguito, completerebbero l'offerta.

Di tutta evidenza che la realizzazione di ulteriori posti barca è solo una necessità per favorire sviluppo dell'intera area portuale e cittadina.

Vibo potrebbe diventare centro di coordinamento e smistamento della nautica da diporto favorendo la realizzazione di quella "*rete di porti turistici*" suggerita di recente da fonti governative anche in occasione dell'ultimo Salone nautico di Genova.

Il settore del diporto non teme concorrenza e consente investimenti ridotti sia diretti che nell'indotto, con tempi di rientro piuttosto veloci.

Importante la ricaduta occupazionale di personale qualificato e non anche in considerazione del recente rapporto dell'Ucina che indica *un posto di lavoro* ogni 3/4 imbarcazioni stabilmente presenti.

Trasporto e trasferimenti persone e mezzi

Il trasporto di persone oggi offerto esclusivamente verso le isole Eolie, rappresenta una movimentazione annuale di 12.000/14.000 persone.

Il flusso turistico può rappresentare una opportunità per valorizzare ed incrementare l'offerta commerciale locale e per la promozione di pacchetti turistici integrati.

Linea marittima Nord-Sud (autostrada del mare)

La linea di sviluppo dell' autostrada del mare attraverso la realizzazione di un trasporto merci/automezzi/ persone , ipotizzata da e per Genova, con una movimentazione annua di circa 30.000 tra automezzi ed autovetture e circa 100.000 persone, si inserisce in un quadro complessivo di sviluppo organico e specializzazione del porto e del territorio circostante.

Gli investimenti sono complementari a quelli relativi all'attività di trasporto mercantile, ma il rientro è di lungo periodo, seppure potrebbe essere forte spinta allo sviluppo economico con importante ricaduta occupazionale indiretta e diretta.

Sviluppo del territorio

Tutti i settori analizzati danno segnali di buona salute ed alcuni addirittura di importanti sviluppi, ma l'elemento discriminante è il territorio circostante il porto.

Carente l'offerta di servizi ed infrastrutture di accesso all'area, oltre che l'immagine paesaggistica ed urbanistica del centro marinaro.

Ciò comporterà necessariamente la riqualificazione del patrimonio urbanistico e paesaggistico, la ridefinizione strategica della rete commerciale dei pubblici esercizi e delle strutture ricettive, la definizione di modalità di fruizione e di accesso all'area.

Suggerimenti ed ipotesi di massima sono stati offerti nelle pagine che precedono, seppure hanno bisogno di ulteriori e specifici approfondimenti.

Il porto come distretto

Il porto di Vibo Marina è nato e si è sviluppato come una realtà complessa, in cui si sono inserite attività imprenditoriali ed istituzionali che ne hanno favorito lo sviluppo, seppure in autonomia le une dalle altre.

A ben vedere l'area portuale si configura come un vero e proprio distretto, in cui le componenti devono essere sinergiche le une con le altre.

Le leve economiche e strategiche sono sufficientemente diversificate e nel contempo devono essere rese integrabili:

- leva commerciale, rappresentata dallo sviluppo connesso ai trasporti mercantili;
- leva del comparto della pesca e della maricoltura;
- leva del diporto nautico, rimessaggio e delle attività connesse;
- leva del trasporto marittimo veloce *ro-ro* merci e passeggeri;
- leva escursionistica e turistica connessa alla organizzazione della capacità attrattiva del borgo marinaro di Vibo Marina

L'interazione delle diverse leve genera come esigenza propria, nuovo valore aggiunto per l'economia dell'intera area comunale (integrazione di specificità).

I confini del distretto saranno da ricercare nella partecipazione dei soggetti interessati e si potrebbero estendere ben oltre quelli sopra ipotizzati.

Una strategia organica ed integrata, promossa da un *soggetto di ampia rappresentanza*, consentirebbe il raggiungimento di quella massa critica necessaria per poter suscitare

L'interesse di gruppi economici, industriali e finanziari in grado di affiancare e favorire le iniziative locali.

Solo muovendosi in questa direzione è possibile superare lo stato attuale del sistema locale portuale che nel suo insieme appare ossificato e represso nelle potenzialità effettive di sviluppo.

ALLEGATO STATISTICO

Tav. A.1

Produzione attivata direttamente ed indirettamente da 10.000 Euro di produzione delle singole branche

Tav. A.2

Valore aggiunto al costo dei fattori attivato direttamente ed indirettamente da 10.000 Euro di produzione delle singole branche

Tav. A.3

Ordinamento decrescente del reddito attivato da 10.000 Euro di produzione della branca “Pesca, piscicoltura e servizi connessi” ed indici di localizzazione comunale e provinciale

Tav. A.4

Ordinamento decrescente del reddito attivato da 10.000 Euro di produzione della branca “COSTRUZIONI NAVALI” ed indici di localizzazione comunale e provinciale

Tav. A.5

Ordinamento decrescente del reddito attivato da 10.000 Euro di produzione della branca “TRASPORTI MERCI INTERNI” ed indici di localizzazione comunale e provinciale

Tav. A.6

Ordinamento decrescente del reddito attivato da 10.000 Euro di produzione della branca “TRASPORTI MARITTIMI” ed indici di localizzazione comunale e provinciale

Tav. A.7

Ordinamento decrescente del reddito attivato da 10.000 Euro di produzione della branca “ATTIVITA’ AUSILIARIE DEI TRASPORTI” ed indici di localizzazione comunale e provinciale

Tav. A.8

Ordinamento decrescente del reddito attivato da 10.000 Euro di produzione della branca “RISTORANTI E PUBBLICI ESERCIZI” ed indici di localizzazione comunale e provinciale

Tav. A.9

Ordinamento decrescente del reddito attivato da 10.000 Euro di produzione della branca “ALBERGHI ED ALTRI TIPI DI ALLOGGI” ed indici di localizzazione comunale e provinciale.

Tav. A.10

Struttura produttiva (imprese ed unità locali) del comune e della provincia di Vibo Valentia e della regione Calabria e relativi indici di localizzazione comunale e provinciale

Tav. A.1

Produzione attivata direttamente ed indiretta da 10.000 Euro di produzione delle singole branche

| N° | Settori di attività economica/ branche | Pesca | Costruzioni navali | Alberghi ed altri tipi di alloggio | Ristoranti ed altri pubblici esercizi | Trasporti merci interni | Trasporti marittimi e per vie d'acqua | Attività ausiliarie dei trasporti |
|----|--|---------------|--------------------|------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|
| | | 4 | 49 | 67 | 68 | 70 | 72 | 75 |
| 1 | Agricoltura, caccia e silvicoltura | 100 | 53 | 539 | 813 | 23 | 109 | 18 |
| 2 | Pesca, piscicoltura e servizi connessi | 10.026 | 0 | 14 | 20 | 0 | 2 | 0 |
| 3 | Industrie estrattive | 130 | 133 | 75 | 66 | 307 | 152 | 99 |
| 4 | Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco | 245 | 53 | 1.849 | 2.808 | 52 | 234 | 32 |
| 5 | Industrie tessili e dell'abbigliamento | 396 | 128 | 69 | 59 | 55 | 77 | 109 |
| 6 | Industria del legno (esclusi mobili) | 57 | 561 | 51 | 44 | 18 | 86 | 36 |
| 7 | Industria carta, cartotecnica, editoria e stampa | 82 | 204 | 203 | 219 | 184 | 567 | 345 |
| 8 | Prodotti petroliferi | 560 | 293 | 218 | 231 | 1.429 | 853 | 352 |
| 9 | Prodotti chimici | 168 | 508 | 224 | 168 | 130 | 231 | 221 |
| 10 | Prodotti in gomma e plastica | 86 | 211 | 78 | 82 | 348 | 86 | 125 |
| 11 | Prodotti della lavorazione minerali non metalliferi | 44 | 229 | 149 | 111 | 39 | 94 | 124 |
| 12 | Metallurgia e prodotti in metallo e macchinari | 446 | 4.856 | 209 | 191 | 369 | 809 | 530 |
| 13 | Macchine elettriche ed elettroniche, di comunicazione | 166 | 1.284 | 78 | 67 | 105 | 242 | 314 |
| 14 | Apparecchi medicali, di precisione e ottici | 27 | 214 | 9 | 6 | 8 | 49 | 31 |
| 15 | Autoveicoli e altri mezzi di trasporto | 334 | 10.300 | 14 | 17 | 268 | 1.197 | 114 |
| 16 | Mobili; altre industrie manifatturiere; riciclaggio | 19 | 107 | 26 | 20 | 18 | 41 | 44 |
| 17 | Energia elettrica; raccolta e depurazione acque | 339 | 338 | 342 | 323 | 123 | 153 | 120 |
| 18 | Costruzioni | 35 | 199 | 130 | 97 | 156 | 203 | 705 |
| 19 | Commercio, manut. e ripar. autoveicoli e motocicli | 128 | 96 | 40 | 43 | 455 | 100 | 157 |
| 20 | Intermediari del commercio e commercio all'ingrosso | 177 | 539 | 432 | 552 | 147 | 322 | 149 |
| 21 | Commercio al dettaglio | 77 | 74 | 166 | 233 | 42 | 82 | 51 |
| 22 | Alberghi, ristoranti e pubblici esercizi | 20 | 160 | 10.070 | 10.034 | 186 | 336 | 92 |
| 23 | Trasporti terrestri | 130 | 502 | 195 | 271 | 10.413 | 344 | 962 |
| 24 | Trasporti marittimi ed aerei | 18 | 84 | 25 | 26 | 53 | 10.362 | 221 |
| 25 | Attività di supporto ed ausiliare ai trasporti | 46 | 189 | 95 | 128 | 1.390 | 3.520 | 10.578 |
| 26 | Poste e telecomunicazioni | 88 | 154 | 152 | 78 | 154 | 316 | 355 |
| 27 | Intermediazione finanziaria e monetaria; assicurazioni | 614 | 974 | 586 | 616 | 858 | 1.064 | 825 |
| 28 | Locazione, attività immobiliari, noleggi | 67 | 272 | 230 | 268 | 329 | 301 | 636 |
| 30 | Informatica ed attività connesse, servizi alle imprese | 243 | 1.268 | 632 | 681 | 766 | 1.362 | 2.155 |
| 31 | Istruzione, sanità, ass. sociale e servizi ambientali | 11 | 153 | 39 | 23 | 26 | 30 | 38 |
| 32 | Attività ricreative, culturali e sportive | 18 | 86 | 69 | 76 | 78 | 104 | 124 |
| 33 | Altri servizi, attività di organizzazioni associative | 10 | 31 | 150 | 28 | 18 | 37 | 44 |
| | Totale complessivo | 14.908 | 24.253 | 17.160 | 18.398 | 18.549 | 23.468 | 19.706 |

Fonte: ns. elaborazioni su dati Istat (2000)

Note: attivazione "potenziale" calcolata utilizzando le matrici di fabbisogno globale di produzione interna e di importazioni a prezzi depart-usine dell'economia italiana (TEI92) all'anno 1992

Tav. A.2

Valore aggiunto al costo dei fattori attivato direttamente ed indirettamente da 10.000 Euro di produzione delle singole branche

| N° | Settori di attività economica/Branche | Pesca | Costruzioni navali | Alberghi ed altri tipi di alloggio | Ristoranti ed altri pubblici esercizi | Trasporti merci interni | Trasporti marittimi e per vie d'acqua | Attività ausiliarie dei trasporti |
|----|--|--------------|--------------------|------------------------------------|---------------------------------------|-------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|
| | Codice TEI92 | 4 | 49 | 67 | 68 | 70 | 72 | 75 |
| 1 | Agricoltura, caccia e silvicoltura | 73 | 42 | 367 | 562 | 17 | 74 | 13 |
| 2 | Pesca, piscicoltura e servizi connessi | 7.084 | 0 | 10 | 14 | 0 | 2 | 0 |
| 3 | Industrie estrattive | 112 | 95 | 61 | 54 | 269 | 127 | 78 |
| 4 | Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco | 41 | 12 | 414 | 644 | 12 | 46 | 7 |
| 5 | Industrie tessili e dell'abbigliamento | 132 | 41 | 22 | 19 | 18 | 25 | 36 |
| 6 | Industria del legno (esclusi mobili) | 21 | 208 | 19 | 16 | 7 | 32 | 13 |
| 7 | Industria carta, cartotecnica, editoria e stampa | 26 | 71 | 70 | 71 | 65 | 202 | 114 |
| 8 | Prodotti petroliferi | 47 | 25 | 18 | 19 | 120 | 72 | 30 |
| 9 | Prodotti chimici | 45 | 129 | 59 | 44 | 34 | 61 | 59 |
| 10 | Prodotti in gomma e plastica | 29 | 74 | 26 | 28 | 144 | 30 | 44 |
| 11 | Prodotti della lavorazione minerali non metalliferi | 17 | 88 | 58 | 42 | 14 | 35 | 45 |
| 12 | Metallurgia e prodotti in metallo e macchinari | 138 | 1.526 | 70 | 64 | 120 | 261 | 173 |
| 13 | Macchine elettriche ed elettroniche, di comunicazione | 63 | 487 | 29 | 23 | 38 | 90 | 115 |
| 14 | Apparecchi medicali, di precisione e ottici | 12 | 94 | 4 | 2 | 4 | 21 | 14 |
| 15 | Autoveicoli e altri mezzi di trasporto | 123 | 3.884 | 4 | 4 | 65 | 448 | 33 |
| 16 | Mobili; altre industrie manifatturiere; riciclaggio | 5 | 26 | 8 | 6 | 5 | 12 | 14 |
| 17 | Energia elettrica; raccolta e depurazione acque | 164 | 155 | 156 | 153 | 57 | 69 | 55 |
| 18 | Costruzioni | 14 | 79 | 52 | 39 | 62 | 81 | 280 |
| 19 | Commercio, manut. e ripar. autoveicoli e motocicli | 60 | 45 | 19 | 21 | 215 | 48 | 74 |
| 20 | Intermediari del commercio e commercio all'ingrosso | 103 | 324 | 251 | 311 | 84 | 184 | 87 |
| 21 | Commercio al dettaglio | 49 | 47 | 105 | 147 | 26 | 52 | 32 |
| 22 | Alberghi, ristoranti e pubblici esercizi | 10 | 79 | 5.573 | 4.757 | 92 | 174 | 46 |
| 23 | Trasporti terrestri | 69 | 276 | 102 | 144 | 4.701 | 200 | 514 |
| 24 | Trasporti marittimi ed aerei | 6 | 30 | 9 | 9 | 18 | 3.002 | 82 |
| 25 | Attività di supporto ed ausiliare ai trasporti | 18 | 72 | 36 | 48 | 571 | 1.080 | 4.353 |
| 26 | Poste e telecomunicazioni | 62 | 118 | 118 | 59 | 120 | 242 | 276 |
| 27 | Intermediazione finanziaria e monetaria; assicurazioni | 390 | 630 | 389 | 409 | 533 | 656 | 514 |
| 28 | Locazione, attività immobiliari, noleggi | 52 | 210 | 178 | 207 | 255 | 234 | 493 |
| 30 | Informatica ed attività connesse, servizi alle imprese | 130 | 675 | 336 | 363 | 408 | 724 | 1.146 |
| 31 | Istruzione, sanità, ass. sociale e servizi ambientali | 5 | 63 | 16 | 10 | 11 | 13 | 16 |
| 32 | Attività ricreative, culturali e sportive | 8 | 38 | 31 | 34 | 35 | 46 | 55 |
| 33 | Altri servizi, attività di organizzazioni associative | 7 | 21 | 95 | 18 | 12 | 24 | 29 |
| | Totale complessivo | 9.112 | 9.664 | 8.704 | 8.343 | 8.129 | 8.367 | 8.841 |

Fonte: ns. elaborazioni su dati Istat (2000)

Note: attivazione "potenziale" calcolata utilizzando le matrici di fabbisogno globale di produzione interna e di importazioni a prezzi depart-usine dell'economia italiana (TEI92) all'anno 1992 ed i relativi coefficienti di valore aggiunto al costo dei fattori di branca.

Tav. A.3

Ordinamento decrescente del reddito attivato da 10.000 Euro di produzione della branca "Pesca, piscicoltura e servizi connessi" ed indici di localizzazione comunale e provinciale

| N° | Settori di attività economica | (euro) | % | % cumulata | Indice di localizzazione comunale | Indice di localizzazione provinciale |
|----|--|----------------|--------------|--------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| 2 | Pesca, piscicoltura e servizi connessi | 7.084,1 | 77,7 | 77,7 | 2,7 | 1,3 |
| 27 | Intermediazione finanziaria e monetaria; assicurazioni | 389,9 | 4,3 | 82,0 | 2,5 | 0,8 |
| 17 | Energia elettrica; raccolta e depurazione acque | 164,2 | 1,8 | 83,8 | 3,1 | 1,3 |
| 12 | Metallurgia e prodotti in metallo e macchinari | 137,7 | 1,5 | 85,3 | 1,0 | 1,2 |
| 5 | Industrie tessili e dell'abbigliamento | 132,1 | 1,4 | 86,8 | 1,0 | 0,9 |
| 30 | Informatica ed attività connesse, servizi alle imprese | 129,5 | 1,4 | 88,2 | 2,2 | 0,9 |
| 15 | Autoveicoli e altri mezzi di trasporto | 123,3 | 1,4 | 89,6 | 2,1 | 2,0 |
| 3 | Industrie estrattive | 111,9 | 1,2 | 90,8 | 0,5 | 1,3 |
| 20 | Intermediari del commercio e commercio all'ingrosso | 102,7 | 1,1 | 91,9 | 1,5 | 0,7 |
| 1 | Agricoltura, caccia e silvicoltura | 72,6 | 0,8 | 92,7 | 0,4 | 1,1 |
| 23 | Trasporti terrestri | 68,6 | 0,8 | 93,5 | 1,3 | 0,9 |
| 13 | Macchine elettriche ed elettroniche, di comunicazione | 62,6 | 0,7 | 94,1 | 2,4 | 0,7 |
| 26 | Poste e telecomunicazioni | 61,8 | 0,7 | 94,8 | 2,6 | 1,6 |
| 19 | Commercio, manut. e ripar. autoveicoli e motocicli | 60,4 | 0,7 | 95,5 | 1,2 | 0,9 |
| 28 | Locazione, attività immobiliari, noleggi | 52,2 | 0,6 | 96,1 | 3,9 | 0,9 |
| 21 | Commercio al dettaglio | 48,7 | 0,5 | 96,6 | 1,1 | 1,1 |
| 8 | Prodotti petroliferi | 47,0 | 0,5 | 97,1 | 3,0 | 1,5 |
| 9 | Prodotti chimici | 44,7 | 0,5 | 97,6 | 1,1 | 0,9 |
| 4 | Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco | 40,8 | 0,4 | 98,1 | 0,7 | 0,8 |
| 10 | Prodotti in gomma e plastica | 29,4 | 0,3 | 98,4 | 2,1 | 0,8 |
| 7 | Industria carta, cartotecnica, editoria e stampa | 26,2 | 0,3 | 98,7 | 2,1 | 0,7 |
| 6 | Industria del legno (esclusi mobili) | 21,2 | 0,2 | 98,9 | 0,3 | 1,3 |
| 25 | Attività di supporto ed ausiliare ai trasporti | 17,7 | 0,2 | 99,1 | 2,0 | 1,0 |
| 11 | Prodotti della lavorazione minerali non metalliferi | 16,6 | 0,2 | 99,3 | 1,1 | 1,2 |
| 18 | Costruzioni | 13,9 | 0,2 | 99,4 | 1,0 | 1,0 |
| 14 | Apparecchi medicali, di precisione e ottici | 11,7 | 0,1 | 99,6 | 1,3 | 0,7 |
| 22 | Alberghi, ristoranti e pubblici esercizi | 10,0 | 0,1 | 99,7 | 0,7 | 1,2 |
| 33 | Altri servizi, attività di organizzazioni associative | 7,9 | 0,1 | 99,7 | 1,5 | 0,9 |
| 32 | Attività ricreative, culturali e sportive | 6,9 | 0,1 | 99,8 | 1,1 | 1,0 |
| 24 | Trasporti marittimi ed aerei | 6,5 | 0,1 | 99,9 | 2,2 | 1,3 |
| 16 | Mobili; altre industrie manifatturiere; riciclaggio | 5,0 | 0,1 | 99,9 | 1,3 | 0,8 |
| 31 | Istruzione, sanità, ass. sociale e servizi ambientali | 4,7 | 0,1 | 100,0 | 2,2 | 0,9 |
| | Totale complessivo | 9.112,4 | 100,0 | 100,0 | 1,0 | 1,0 |

Fonte: ns. elaborazioni su dati Istat (2000) e Registro Imprese ; indice di localizzazione comunale calcolato rapportando la struttura produttiva del comune di Vibo Valentia con quella della provincia; indice di localizzazione provinciale calcolato rapportando la struttura produttiva della provincia di Vibo Valentia con quella regionale. Evidenziati indici di localizzazione superiori a 1,25.

Tav. A.4

**Ordinamento decrescente del reddito attivato da 10.000 Euro di produzione della branca
“COSTRUZIONI NAVALI” ed indici di localizzazione comunale e provinciale**

| N° | Settori di attività economica | (euro) | % | % cumulata | Indice di localizzazione comunale | Indice di localizzazione provinciale |
|----|--|----------------|--------------|---------------|---|--|
| 15 | Autoveicoli e altri mezzi di trasporto | 3.883,6 | 40,2 | 40,2 | 2,1 | 2,0 |
| 12 | Metallurgia e prodotti in metallo e macchinari | 1.526,1 | 15,8 | 56,0 | 1,0 | 1,2 |
| 30 | Informatica ed attività connesse, servizi alle imprese | 674,7 | 7,0 | 63,0 | 2,2 | 0,9 |
| 27 | Intermediazione finanziaria e monetaria; assicurazioni | 629,6 | 6,5 | 69,5 | 2,5 | 0,8 |
| 13 | Macchine elettriche ed elettroniche, di comunicazione | 487,3 | 5,0 | 74,5 | 2,4 | 0,7 |
| 20 | Intermediari del commercio e commercio all'ingrosso | 324,3 | 3,4 | 77,9 | 1,5 | 0,7 |
| 23 | Trasporti terrestri | 276,5 | 2,9 | 80,7 | 1,3 | 0,9 |
| 28 | Locazione, attività immobiliari, noleggi | 210,4 | 2,2 | 82,9 | 3,9 | 0,9 |
| 6 | Industria del legno (esclusi mobili) | 208,3 | 2,2 | 85,1 | 0,3 | 1,3 |
| 17 | Energia elettrica; raccolta e depurazione acque | 155,3 | 1,6 | 86,7 | 3,1 | 1,3 |
| 9 | Prodotti chimici | 129,2 | 1,3 | 88,0 | 1,1 | 0,9 |
| 26 | Poste e telecomunicazioni | 118,2 | 1,2 | 89,2 | 2,6 | 1,6 |
| 3 | Industrie estrattive | 94,6 | 1,0 | 90,2 | 0,5 | 1,3 |
| 14 | Apparecchi medicali, di precisione e ottici | 93,7 | 1,0 | 91,2 | 1,3 | 0,7 |
| 11 | Prodotti della lavorazione minerali non metalliferi | 87,9 | 0,9 | 92,1 | 1,1 | 1,2 |
| 22 | Alberghi, ristoranti e pubblici esercizi | 79,4 | 0,8 | 92,9 | 0,7 | 1,2 |
| 18 | Costruzioni | 78,9 | 0,8 | 93,7 | 1,0 | 1,0 |
| 10 | Prodotti in gomma e plastica | 74,0 | 0,8 | 94,5 | 2,1 | 0,8 |
| 25 | Attività di supporto ed ausiliare ai trasporti | 71,9 | 0,7 | 95,2 | 2,0 | 1,0 |
| 7 | Industria carta, cartotecnica, editoria e stampa | 70,6 | 0,7 | 96,0 | 2,1 | 0,7 |
| 31 | Istruzione, sanità, ass.sociale e servizi ambientali | 62,7 | 0,6 | 96,6 | 2,2 | 0,9 |
| 21 | Commercio al dettaglio | 46,9 | 0,5 | 97,1 | 1,1 | 1,1 |
| 19 | Commercio, manut.e ripar. autoveicoli e motocicli | 45,4 | 0,5 | 97,6 | 1,2 | 0,9 |
| 1 | Agricoltura, caccia e silvicoltura | 41,9 | 0,4 | 98,0 | 0,4 | 1,1 |
| 5 | Industrie tessili e dell'abbigliamento | 41,3 | 0,4 | 98,4 | 1,0 | 0,9 |
| 33 | Altri servizi, attività di organizzazioni associative | 38,3 | 0,4 | 98,8 | 1,5 | 0,9 |
| 24 | Trasporti marittimi ed aerei | 29,8 | 0,3 | 99,1 | 2,2 | 1,3 |
| 16 | Mobili; altre industrie manifatturiere; riciclaggio | 26,0 | 0,3 | 99,4 | 1,3 | 0,8 |
| 8 | Prodotti petroliferi | 24,6 | 0,3 | 99,7 | 3,0 | 1,5 |
| 32 | Attività ricreative, culturali e sportive | 20,7 | 0,2 | 99,9 | 1,1 | 1,0 |
| 4 | Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco | 11,9 | 0,1 | 100,0 | 0,7 | 0,8 |
| 2 | Pesca, piscicoltura e servizi connessi | 0,2 | 0,0 | 100,0 | 2,7 | 1,3 |
| | Totale complessivo | 9.664,0 | 100,0 | 100,0 | 1,0 | 1,0 |

Fonte: ns. elaborazioni su dati Istat (2000) e Registro Imprese ; indice di localizzazione comunale calcolato rapportando la struttura produttiva del comune di Vibo Valentia con quella della provincia; indice di localizzazione provinciale calcolato rapportando la struttura produttiva della provincia di Vibo Valentia con quella regionale. Evidenziati indici di localizzazione superiori a 1,25.

Tav. A.5

**Ordinamento decrescente del reddito attivato da 10.000 Euro di produzione della branca
"TRASPORTI MERCI INTERNI" ed indici di localizzazione comunale e provinciale**

| N° | Settori di attività economica | (euro) | % | % cumulata | Indice di localizzazione comunale | Indice di localizzazione provinciale |
|----|--|----------------|--------------|--------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| 23 | Trasporti terrestri | 4.701,3 | 57,8 | 57,8 | 1,3 | 0,9 |
| 25 | Attività di supporto ed ausiliare ai trasporti | 570,6 | 7,0 | 64,9 | 2,0 | 1,0 |
| 27 | Intermediazione finanziaria e monetaria; assicurazioni | 532,9 | 6,6 | 71,4 | 2,5 | 0,8 |
| 30 | Informatica ed attività connesse, servizi alle imprese | 407,6 | 5,0 | 76,4 | 2,2 | 0,9 |
| 3 | Industrie estrattive | 268,5 | 3,3 | 79,7 | 0,5 | 1,3 |
| 28 | Locazione, attività immobiliari, noleggi | 254,6 | 3,1 | 82,9 | 3,9 | 0,9 |
| 19 | Commercio, manut.e ripar.autoveicoli e motocicli | 215,3 | 2,6 | 85,5 | 1,2 | 0,9 |
| 10 | Prodotti in gomma e plastica | 144,2 | 1,8 | 87,3 | 2,1 | 0,8 |
| 12 | Metallurgia e prodotti in metallo e macchinari | 119,9 | 1,5 | 88,8 | 1,0 | 1,2 |
| 8 | Prodotti petroliferi | 119,9 | 1,5 | 90,2 | 3,0 | 1,5 |
| 26 | Poste e telecomunicazioni | 119,5 | 1,5 | 91,7 | 2,6 | 1,6 |
| 22 | Alberghi, ristoranti e pubblici esercizi | 91,7 | 1,1 | 1,1 | 0,7 | 1,2 |
| 20 | Intermediari del commercio e commercio all'ingrosso | 84,3 | 1,0 | 2,2 | 1,5 | 0,7 |
| 7 | Industria carta, cartotecnica, editoria e stampa | 64,6 | 0,8 | 3,0 | 2,1 | 0,7 |
| 15 | Autoveicoli e altri mezzi di trasporto | 64,6 | 0,8 | 3,8 | 2,1 | 2,0 |
| 18 | Costruzioni | 62,0 | 0,8 | 4,5 | 1,0 | 1,0 |
| 17 | Energia elettrica; raccolta e depurazione acque | 57,5 | 0,7 | 5,2 | 3,1 | 1,3 |
| 13 | Macchine elettriche ed elettroniche, di comunicazione | 38,0 | 0,5 | 5,7 | 2,4 | 0,7 |
| 32 | Attività ricreative, culturali e sportive | 34,8 | 0,4 | 6,1 | 1,5 | 0,9 |
| 9 | Prodotti chimici | 33,7 | 0,4 | 6,5 | 1,1 | 0,9 |
| 21 | Commercio al dettaglio | 26,3 | 0,3 | 6,9 | 1,1 | 1,1 |
| 24 | Trasporti marittimi ed aerei | 18,3 | 0,2 | 7,1 | 2,2 | 1,3 |
| 5 | Industrie tessili e dell'abbigliamento | 18,1 | 0,2 | 7,3 | 1,0 | 0,9 |
| 1 | Agricoltura, caccia e silvicoltura | 16,7 | 0,2 | 0,2 | 0,4 | 1,1 |
| 11 | Prodotti della lavorazione minerali non metalliferi | 14,2 | 0,2 | 0,4 | 1,1 | 1,2 |
| 4 | Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco | 11,8 | 0,1 | 0,5 | 0,7 | 0,8 |
| 33 | Altri servizi, attività di organizzazioni associative | 11,7 | 0,1 | 0,7 | 1,1 | 1,0 |
| 31 | Istruzione, sanità, ass. sociale e servizi ambientali | 10,8 | 0,1 | 0,8 | 2,2 | 0,9 |
| 6 | Industria del legno (esclusi mobili) | 6,6 | 0,1 | 0,9 | 0,3 | 1,3 |
| 16 | Mobili; altre industrie manifatturiere; riciclaggio | 5,4 | 0,1 | 0,9 | 1,3 | 0,8 |
| 14 | Apparecchi medicali, di precisione e ottici | 3,5 | 0,0 | 1,0 | 1,3 | 0,7 |
| 2 | Pesca, piscicoltura e servizi connessi | 0,2 | 0,0 | 1,0 | 2,7 | 1,3 |
| | Totale complessivo | 8.129,2 | 100,0 | 100,0 | 1,0 | 1,0 |

Fonte: ns. elaborazioni su dati Istat (2000) e Registro Imprese ; indice di localizzazione comunale calcolato rapportando la struttura produttiva del comune di Vibo Valentia con quella della provincia; indice di localizzazione provinciale calcolato rapportando la struttura produttiva della provincia di Vibo Valentia con quella regionale. Evidenziati indici di localizzazione superiori a 1,25.

Tav. A.6

**Ordinamento decrescente del reddito attivato da 10.000 Euro di produzione della branca
"TRASPORTI MARITTIMI" ed indici di localizzazione comunale e provinciale**

| N° | Settori di attività economica | (euro) | % | % cumulata | Indice di localizzazione comunale | Indice di localizzazione provinciale |
|----|--|----------------|--------------|--------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| 24 | Trasporti marittimi ed aerei | 3.001,6 | 35,9 | 35,9 | 2,2 | 1,3 |
| 25 | Attività di supporto ed ausiliare ai trasporti | 1.079,7 | 12,9 | 48,8 | 2,0 | 1,0 |
| 30 | Informatica ed attività connesse, servizi alle imprese | 724,3 | 8,7 | 57,4 | 2,2 | 0,9 |
| 27 | Intermediazione finanziaria e monetaria; assicurazioni | 656,1 | 7,8 | 65,3 | 2,5 | 0,8 |
| 15 | Autoveicoli e altri mezzi di trasporto | 448,4 | 5,4 | 70,6 | 2,1 | 2,0 |
| 12 | Metallurgia e prodotti in metallo e macchinari | 261,1 | 3,1 | 73,8 | 1,0 | 1,2 |
| 26 | Poste e telecomunicazioni | 242,2 | 2,9 | 76,6 | 2,6 | 1,6 |
| 28 | Locazione, attività immobiliari, noleggi | 233,5 | 2,8 | 79,4 | 3,9 | 0,9 |
| 7 | Industria carta, cartotecnica, editoria e stampa | 202,2 | 2,4 | 81,9 | 2,1 | 0,7 |
| 23 | Trasporti terrestri | 199,6 | 2,4 | 84,2 | 1,3 | 0,9 |
| 20 | Intermediari del commercio e commercio all'ingrosso | 183,9 | 2,2 | 86,4 | 1,5 | 0,7 |
| 22 | Alberghi, ristoranti e pubblici esercizi | 174,1 | 2,1 | 88,5 | 0,7 | 1,2 |
| 3 | Industrie estrattive | 127,3 | 1,5 | 90,0 | 0,5 | 1,3 |
| 13 | Macchine elettriche ed elettroniche, di comunicazione | 90,2 | 1,1 | 91,1 | 2,4 | 0,7 |
| 18 | Costruzioni | 80,8 | 1,0 | 92,1 | 1,0 | 1,0 |
| 1 | Agricoltura, caccia e silvicoltura | 74,2 | 0,9 | 93,0 | 0,4 | 1,1 |
| 8 | Prodotti petroliferi | 71,5 | 0,9 | 93,8 | 3,0 | 1,5 |
| 17 | Energia elettrica; raccolta e depurazione acque | 69,1 | 0,8 | 94,7 | 3,1 | 1,3 |
| 9 | Prodotti chimici | 61,4 | 0,7 | 95,4 | 1,1 | 0,9 |
| 21 | Commercio al dettaglio | 51,6 | 0,6 | 96,0 | 1,1 | 1,1 |
| 19 | Commercio, manut. e ripar. autoveicoli e motocicli | 48,4 | 0,6 | 96,6 | 1,2 | 0,9 |
| 33 | Altri servizi, attività di organizzazioni associative | 46,3 | 0,6 | 97,1 | 1,5 | 0,9 |
| 4 | Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco | 46,0 | 0,5 | 97,7 | 0,7 | 0,8 |
| 11 | Prodotti della lavorazione minerali non metalliferi | 35,0 | 0,4 | 98,1 | 1,1 | 1,2 |
| 6 | Industria del legno (esclusi mobili) | 31,9 | 0,4 | 98,5 | 0,3 | 1,3 |
| 10 | Prodotti in gomma e plastica | 30,2 | 0,4 | 98,8 | 2,1 | 0,8 |
| 5 | Industrie tessili e dell'abbigliamento | 24,8 | 0,3 | 99,1 | 1,0 | 0,9 |
| 32 | Attività ricreative, culturali e sportive | 24,1 | 0,3 | 99,4 | 1,1 | 1,0 |
| 14 | Apparecchi medicali, di precisione e ottici | 21,4 | 0,3 | 99,7 | 1,3 | 0,7 |
| 31 | Istruzione, sanità, ass. sociale e servizi ambientali | 12,6 | 0,2 | 99,8 | 2,2 | 0,9 |
| 16 | Mobili; altre industrie manifatturiere; riciclaggio | 12,0 | 0,1 | 100,0 | 1,3 | 0,8 |
| 2 | Pesca, piscicoltura e servizi connessi | 1,7 | 0,0 | 100,0 | 2,7 | 1,3 |
| | Totale complessivo | 8.367,3 | 100,0 | 100,0 | 1,0 | 1,0 |

Fonte: ns. elaborazioni su dati Istat (2000) e Registro Imprese ; indice di localizzazione comunale calcolato rapportando la struttura produttiva del comune di Vibo Valentia con quella della provincia; indice di localizzazione provinciale calcolato rapportando la struttura produttiva della provincia di Vibo Valentia con quella regionale. Evidenziati indici di localizzazione superiori a 1,25.

Tav. A.7

**Ordinamento decrescente del reddito attivato da 10.000 Euro di produzione della branca
“ATTIVITA’ AUSILIARIE DEI TRASPORTI” ed indici di localizzazione comunale e provinciale**

| N° | Settori di attività economica | (euro) | % | % cumulata | Indice di localizzazione comunale | Indice di localizzazione provinciale |
|----|--|----------------|--------------|---------------|---|--|
| 25 | Attività di supporto ed ausiliare ai trasporti | 4.353,2 | 49,2 | 49,2 | 2,0 | 1,0 |
| 30 | Informatica ed attività connesse, servizi alle imprese | 1.145,6 | 13,0 | 62,2 | 2,2 | 0,9 |
| 23 | Trasporti terrestri | 514,3 | 5,8 | 68,0 | 1,3 | 0,9 |
| 27 | Intermediazione finanziaria e monetaria; assicurazioni | 513,7 | 5,8 | 73,8 | 2,5 | 0,8 |
| 28 | Locazione, attività immobiliari, noleggi | 493,0 | 5,6 | 79,4 | 3,9 | 0,9 |
| 18 | Costruzioni | 280,1 | 3,2 | 82,6 | 1,0 | 1,0 |
| 26 | Poste e telecomunicazioni | 276,0 | 3,1 | 85,7 | 2,6 | 1,6 |
| 12 | Metallurgia e prodotti in metallo e macchinari | 173,3 | 2,0 | 87,6 | 1,0 | 1,2 |
| 13 | Macchine elettriche ed elettroniche, di comunicazione | 115,3 | 1,3 | 89,0 | 2,4 | 0,7 |
| 7 | Industria carta, cartotecnica, editoria e stampa | 114,3 | 1,3 | 90,2 | 2,1 | 0,7 |
| 20 | Intermediari del commercio e commercio all'ingrosso | 86,6 | 1,0 | 91,2 | 1,5 | 0,7 |
| 24 | Trasporti marittimi ed aerei | 81,9 | 0,9 | 92,1 | 2,2 | 1,3 |
| 3 | Industrie estrattive | 78,5 | 0,9 | 93,0 | 0,5 | 1,3 |
| 19 | Commercio, manut.e ripar.autoveicoli e motocicli | 74,1 | 0,8 | 93,9 | 1,2 | 0,9 |
| 9 | Prodotti chimici | 58,6 | 0,7 | 94,5 | 1,1 | 0,9 |
| 33 | Altri servizi, attività di organizzazioni associative | 55,3 | 0,6 | 95,2 | 1,5 | 0,9 |
| 17 | Energia elettrica; raccolta e depurazione acque | 55,2 | 0,6 | 95,8 | 3,1 | 1,3 |
| 22 | Alberghi, ristoranti e pubblici esercizi | 46,1 | 0,5 | 96,3 | 0,7 | 1,2 |
| 11 | Prodotti della lavorazione minerali non metalliferi | 44,9 | 0,5 | 96,8 | 1,1 | 1,2 |
| 10 | Prodotti in gomma e plastica | 44,3 | 0,5 | 97,3 | 2,1 | 0,8 |
| 5 | Industrie tessili e dell'abbigliamento | 35,8 | 0,4 | 97,7 | 1,0 | 0,9 |
| 15 | Autoveicoli e altri mezzi di trasporto | 33,1 | 0,4 | 98,1 | 2,1 | 2,0 |
| 21 | Commercio al dettaglio | 32,0 | 0,4 | 98,5 | 1,1 | 1,1 |
| 8 | Prodotti petroliferi | 29,5 | 0,3 | 98,8 | 3,0 | 1,5 |
| 32 | Attività ricreative, culturali e sportive | 29,3 | 0,3 | 99,1 | 1,1 | 1,0 |
| 31 | Istruzione,sanità,ass.sociale e servizi ambientali | 15,9 | 0,2 | 99,3 | 2,2 | 0,9 |
| 14 | Apparecchi medicali, di precisione e ottici | 13,8 | 0,2 | 99,5 | 1,3 | 0,7 |
| 16 | Mobili; altre industrie manifatturiere; riciclaggio | 13,7 | 0,2 | 99,6 | 1,3 | 0,8 |
| 6 | Industria del legno (esclusi mobili) | 13,4 | 0,2 | 99,8 | 0,3 | 1,3 |
| 1 | Agricoltura, caccia e silvicoltura | 13,4 | 0,2 | 99,9 | 0,4 | 1,1 |
| 4 | Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco | 7,1 | 0,1 | 100,0 | 0,7 | 0,8 |
| 2 | Pesca, piscicoltura e servizi connessi | 0,1 | 0,0 | 100,0 | 2,7 | 1,3 |
| | Totale complessivo | 8.841,5 | 100,0 | 100,0 | 1,0 | 1,0 |

Fonte: ns. elaborazioni su dati Istat (2000) e Registro Imprese ; indice di localizzazione comunale calcolato rapportando la struttura produttiva del comune di Vibo Valentia con quella della provincia; indice di localizzazione provinciale calcolato rapportando la struttura produttiva della provincia di Vibo Valentia con quella regionale. Evidenziati indici di localizzazione superiori a 1,25.

Tav. A.8

**Ordinamento decrescente del reddito attivato da 10.000 Euro di produzione della branca
“RISTORANTI E PUBBLICI ESERCIZI” ed indici di localizzazione comunale e provinciale**

| N° | Settori di attività economica | (euro) | % | % cumulata | Indice di localizzazione comunale | Indice di localizzazione provinciale |
|----|--|----------------|--------------|---------------|---|--|
| 22 | Alberghi, ristoranti e pubblici esercizi | 4.757,0 | 57,0 | 57,0 | 0,7 | 1,2 |
| 4 | Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco | 643,9 | 7,7 | 64,7 | 0,7 | 0,8 |
| 1 | Agricoltura, caccia e silvicoltura | 562,3 | 6,7 | 71,5 | 0,4 | 1,1 |
| 27 | Intermediazione finanziaria e monetaria; assicurazioni | 409,4 | 4,9 | 76,4 | 2,5 | 0,8 |
| 30 | Informatica ed attività connesse, servizi alle imprese | 362,6 | 4,3 | 80,7 | 2,2 | 0,9 |
| 20 | Intermediari del commercio e commercio all'ingrosso | 311,2 | 3,7 | 84,5 | 1,5 | 0,7 |
| 28 | Locazione, attività immobiliari, noleggi | 207,2 | 2,5 | 86,9 | 3,9 | 0,9 |
| 17 | Energia elettrica; raccolta e depurazione acque | 152,5 | 1,8 | 88,8 | 3,1 | 1,3 |
| 21 | Commercio al dettaglio | 147,2 | 1,8 | 90,5 | 1,1 | 1,1 |
| 23 | Trasporti terrestri | 144,5 | 1,7 | 92,3 | 1,3 | 0,9 |
| 7 | Industria carta, cartotecnica, editoria e stampa | 71,1 | 0,9 | 93,1 | 2,1 | 0,7 |
| 12 | Metallurgia e prodotti in metallo e macchinari | 64,0 | 0,8 | 93,9 | 1,0 | 1,2 |
| 26 | Poste e telecomunicazioni | 59,3 | 0,7 | 94,6 | 2,6 | 1,6 |
| 3 | Industrie estrattive | 54,4 | 0,7 | 95,3 | 0,5 | 1,3 |
| 25 | Attività di supporto ed ausiliare ai trasporti | 47,8 | 0,6 | 95,8 | 2,0 | 1,0 |
| 9 | Prodotti chimici | 43,7 | 0,5 | 96,4 | 1,1 | 0,9 |
| 11 | Prodotti della lavorazione minerali non metalliferi | 42,3 | 0,5 | 96,9 | 1,1 | 1,2 |
| 18 | Costruzioni | 38,5 | 0,5 | 97,3 | 1,0 | 1,0 |
| 33 | Altri servizi, attività di organizzazioni associative | 33,7 | 0,4 | 97,7 | 1,5 | 0,9 |
| 10 | Prodotti in gomma e plastica | 27,5 | 0,3 | 98,1 | 2,1 | 0,8 |
| 13 | Macchine elettriche ed elettroniche, di comunicazione | 23,0 | 0,3 | 98,3 | 2,4 | 0,7 |
| 19 | Commercio, manut. e ripar. autoveicoli e motocicli | 20,8 | 0,2 | 98,6 | 1,2 | 0,9 |
| 8 | Prodotti petroliferi | 19,4 | 0,2 | 98,8 | 3,0 | 1,5 |
| 5 | Industrie tessili e dell'abbigliamento | 19,3 | 0,2 | 99,0 | 1,0 | 0,9 |
| 32 | Attività ricreative, culturali e sportive | 18,1 | 0,2 | 99,3 | 1,1 | 1,0 |
| 6 | Industria del legno (esclusi mobili) | 16,4 | 0,2 | 99,5 | 0,3 | 1,3 |
| 2 | Pesca, piscicoltura e servizi connessi | 13,8 | 0,2 | 99,6 | 2,7 | 1,3 |
| 31 | Istruzione, sanità, ass. sociale e servizi ambientali | 9,7 | 0,1 | 99,7 | 2,2 | 0,9 |
| 24 | Trasporti marittimi ed aerei | 9,2 | 0,1 | 99,8 | 2,2 | 1,3 |
| 16 | Mobili; altre industrie manifatturiere; riciclaggio | 6,1 | 0,1 | 99,9 | 1,3 | 0,8 |
| 15 | Autoveicoli e altri mezzi di trasporto | 4,3 | 0,1 | 100,0 | 2,1 | 2,0 |
| 14 | Apparecchi medicali, di precisione e ottici | 2,5 | 0,0 | 100,0 | 1,3 | 0,7 |
| | Totale complessivo | 8.342,5 | 100,0 | 100,0 | 1,0 | 1,0 |

Fonte: ns. elaborazioni su dati Istat (2000) e Registro Imprese ; indice di localizzazione comunale calcolato rapportando la struttura produttiva del comune di Vibo Valentia con quella della provincia; indice di localizzazione provinciale calcolato rapportando la struttura produttiva della provincia di Vibo Valentia con quella regionale. Evidenziati indici di localizzazione superiori a 1,25.

Tav. A.9

**Ordinamento decrescente del reddito attivato da 10.000 Euro di produzione della branca
“ALBERGHI ED ALTRI TIPI DI ALLOGGI” ed indici di localizzazione comunale e provinciale.**

| N° | Settori di attività economica | (euro) | % | % cumulata | Indice di localizzazione comunale | Indice di localizzazione provinciale |
|----|--|----------------|--------------|--------------|-----------------------------------|--------------------------------------|
| 22 | Alberghi, ristoranti e pubblici esercizi | 5.573,3 | 64,0 | 64,0 | 0,7 | 1,2 |
| 4 | Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco | 414,3 | 4,8 | 68,8 | 0,7 | 0,8 |
| 27 | Intermediazione finanziaria e monetaria; assicurazioni | 389,2 | 4,5 | 73,3 | 2,5 | 0,8 |
| 1 | Agricoltura, caccia e silvicoltura | 366,6 | 4,2 | 77,5 | 0,4 | 1,1 |
| 30 | Informatica ed attività connesse, servizi alle imprese | 336,2 | 3,9 | 81,3 | 2,2 | 0,9 |
| 20 | Intermediari del commercio e commercio all'ingrosso | 251,3 | 2,9 | 84,2 | 1,5 | 0,7 |
| 28 | Locazione, attività immobiliari, noleggi | 178,3 | 2,0 | 86,3 | 3,9 | 0,9 |
| 17 | Energia elettrica; raccolta e depurazione acque | 156,0 | 1,8 | 88,1 | 3,1 | 1,3 |
| 26 | Poste e telecomunicazioni | 117,5 | 1,4 | 89,4 | 2,6 | 1,6 |
| 21 | Commercio al dettaglio | 104,7 | 1,2 | 90,6 | 1,1 | 1,1 |
| 23 | Trasporti terrestri | 101,8 | 1,2 | 91,8 | 1,3 | 0,9 |
| 32 | Attività ricreative, culturali e sportive | 95,5 | 1,1 | 92,9 | 1,5 | 0,9 |
| 7 | Industria carta, cartotecnica, editoria e stampa | 70,3 | 0,8 | 93,7 | 2,1 | 0,7 |
| 12 | Metallurgia e prodotti in metallo e macchinari | 69,5 | 0,8 | 94,5 | 1,0 | 1,2 |
| 3 | Industrie estrattive | 60,9 | 0,7 | 95,2 | 0,5 | 1,3 |
| 9 | Prodotti chimici | 59,0 | 0,7 | 95,9 | 1,1 | 0,9 |
| 11 | Prodotti della lavorazione minerali non metalliferi | 58,1 | 0,7 | 96,5 | 1,1 | 1,2 |
| 18 | Costruzioni | 51,5 | 0,6 | 97,1 | 1,0 | 1,0 |
| 25 | Attività di supporto ed ausiliare ai trasporti | 35,8 | 0,4 | 97,5 | 2,0 | 1,0 |
| 33 | Altri servizi, attività di organizzazioni associative | 30,9 | 0,4 | 97,9 | 1,1 | 1,0 |
| 13 | Macchine elettriche ed elettroniche, di comunicazione | 28,6 | 0,3 | 98,2 | 2,4 | 0,7 |
| 10 | Prodotti in gomma e plastica | 25,7 | 0,3 | 98,5 | 2,1 | 0,8 |
| 5 | Industrie tessili e dell'abbigliamento | 22,1 | 0,3 | 98,8 | 1,0 | 0,9 |
| 19 | Commercio, manut. e ripar. autoveicoli e motocicli | 19,0 | 0,2 | 99,0 | 1,2 | 0,9 |
| 6 | Industria del legno (esclusi mobili) | 18,8 | 0,2 | 99,2 | 0,3 | 1,3 |
| 8 | Prodotti petroliferi | 18,3 | 0,2 | 99,4 | 3,0 | 1,5 |
| 31 | Istruzione, sanità, ass. sociale e servizi ambientali | 16,0 | 0,2 | 99,6 | 2,2 | 0,9 |
| 2 | Pesca, piscicoltura e servizi connessi | 10,0 | 0,1 | 99,7 | 2,7 | 1,3 |
| 24 | Trasporti marittimi ed aerei | 8,7 | 0,1 | 99,8 | 2,2 | 1,3 |
| 16 | Mobili; altre industrie manifatturiere; riciclaggio | 8,2 | 0,1 | 99,9 | 1,3 | 0,8 |
| 14 | Apparecchi medicali, di precisione e ottici | 3,8 | 0,0 | 100,0 | 1,3 | 0,7 |
| 15 | Autoveicoli e altri mezzi di trasporto | 3,8 | 0,0 | 100,0 | 2,1 | 2,0 |
| | Totale complessivo | 8.703,8 | 100,0 | 100,0 | 1,0 | 1,0 |

Fonte: ns. elaborazioni su dati Istat (2000) e Registro Imprese ; indice di localizzazione comunale calcolato rapportando la struttura produttiva del comune di Vibo Valentia con quella della provincia; indice di localizzazione provinciale calcolato rapportando la struttura produttiva della provincia di Vibo Valentia con quella regionale. Evidenziati indici di localizzazione superiori a 1,25.

Tav. A.10

Struttura produttiva (imprese ed unità locali) del comune e della provincia di Vibo Valentia e della regione Calabria e relativi indici di localizzazione comunale e provinciale

| N° | Settori di attività economica | Comune Vibo Valentia v.ass. | Comune Vibo Valentia % | Provincia di Vibo Valentia v.ass. | Provincia di Vibo Valentia % | Calabria v.ass. | Calabria % | Ind. Loc. Comune Vibo Valentia/ Provincia | Ind. Loc. Provincia/ Regione |
|----|--|-----------------------------|------------------------|-----------------------------------|------------------------------|-----------------|--------------|---|------------------------------|
| 1 | Agricoltura, caccia e silvicoltura | 228 | 8,0 | 2722 | 21,3 | 29539 | 19,3 | 0,4 | 1,1 |
| 2 | Pesca, piscicoltura e servizi connessi | 11 | 0,4 | 18 | 0,1 | 164 | 0,1 | 2,7 | 1,3 |
| 3 | Industrie estrattive | 4 | 0,1 | 38 | 0,3 | 350 | 0,2 | 0,5 | 1,3 |
| 4 | Industrie alimentari, delle bevande e del tabacco | 63 | 2,2 | 415 | 3,2 | 5875 | 3,8 | 0,7 | 0,8 |
| 5 | Industrie tessili e dell'abbigliamento | 30 | 1,0 | 129 | 1,0 | 1673 | 1,1 | 1,0 | 0,9 |
| 6 | Industria del legno (esclusi mobili) | 17 | 0,6 | 239 | 1,9 | 2174 | 1,4 | 0,3 | 1,3 |
| 7 | Industria carta, cartotecnica, editoria e stampa | 24 | 0,8 | 50 | 0,4 | 894 | 0,6 | 2,1 | 0,7 |
| 8 | Prodotti petroliferi | 4 | 0,1 | 6 | 0,0 | 47 | 0,0 | 3,0 | 1,5 |
| 9 | Prodotti chimici | 4 | 0,1 | 16 | 0,1 | 214 | 0,1 | 1,1 | 0,9 |
| 10 | Prodotti in gomma e plastica | 6 | 0,2 | 13 | 0,1 | 194 | 0,1 | 2,1 | 0,8 |
| 11 | Prodotti della lavorazione minerali non metalliferi | 35 | 1,2 | 142 | 1,1 | 1429 | 0,9 | 1,1 | 1,2 |
| 12 | Metallurgia e prodotti in metallo e macchinari | 65 | 2,3 | 294 | 2,3 | 3031 | 2,0 | 1,0 | 1,2 |
| 13 | Macchine elettriche ed elettroniche, di comunicazione | 19 | 0,7 | 35 | 0,3 | 583 | 0,4 | 2,4 | 0,7 |
| 14 | Apparecchi medicali, di precisione e ottici | 10 | 0,3 | 35 | 0,3 | 627 | 0,4 | 1,3 | 0,7 |
| 15 | Autoveicoli e altri mezzi di trasporto | 13 | 0,5 | 28 | 0,2 | 170 | 0,1 | 2,1 | 2,0 |
| 16 | Mobili; altre industrie manifatturiere; riciclaggio | 27 | 0,9 | 94 | 0,7 | 1363 | 0,9 | 1,3 | 0,8 |
| 17 | Energia elettrica; raccolta e depurazione acque | 7 | 0,2 | 10 | 0,1 | 93 | 0,1 | 3,1 | 1,3 |
| 18 | Costruzioni | 326 | 11,4 | 1483 | 11,6 | 17811 | 11,6 | 1,0 | 1,0 |
| 19 | Commercio, manut. e ripar. autoveicoli e motocicli | 147 | 5,1 | 544 | 4,3 | 7486 | 4,9 | 1,2 | 0,9 |
| 20 | Intermediari del commercio e commercio all'ingrosso | 214 | 7,5 | 649 | 5,1 | 11047 | 7,2 | 1,5 | 0,7 |
| 21 | Commercio al dettaglio | 828 | 28,9 | 3441 | 26,9 | 39245 | 25,6 | 1,1 | 1,1 |
| 22 | Alberghi, ristoranti e pubblici esercizi | 126 | 4,4 | 805 | 6,3 | 7931 | 5,2 | 0,7 | 1,2 |
| 23 | Trasporti terrestri | 87 | 3,0 | 307 | 2,4 | 4320 | 2,8 | 1,3 | 0,9 |
| 24 | Trasporti marittimi ed aerei | 1 | 0,0 | 2 | 0,0 | 19 | 0,0 | 2,2 | 1,3 |
| 25 | Attività di supporto ed ausiliare ai trasporti | 22 | 0,8 | 49 | 0,4 | 563 | 0,4 | 2,0 | 1,0 |
| 26 | Poste e telecomunicazioni | 7 | 0,2 | 12 | 0,1 | 91 | 0,1 | 2,6 | 1,6 |
| 27 | Intermediazione finanziaria e monetaria; assicurazioni | 95 | 3,3 | 169 | 1,3 | 2439 | 1,6 | 2,5 | 0,8 |
| 28 | Locazione, attività immobiliari, noleggi | 39 | 1,4 | 45 | 0,4 | 592 | 0,4 | 3,9 | 0,9 |
| 30 | Informatica ed attività connesse, servizi alle imprese | 206 | 7,2 | 426 | 3,3 | 5830 | 3,8 | 2,2 | 0,9 |
| 31 | Istruzione, sanità, ass. sociale e servizi ambientali | 56 | 2,0 | 115 | 0,9 | 1506 | 1,0 | 2,2 | 0,9 |
| 32 | Attività ricreative, culturali e sportive | 25 | 0,9 | 104 | 0,8 | 1212 | 0,8 | 1,1 | 1,0 |
| 33 | Altri servizi, attività di organizzazioni associative | 118 | 4,1 | 356 | 2,8 | 4782 | 3,1 | 1,5 | 0,9 |
| | Totale complessivo | 2864 | 100,0 | 12.791 | 100,0 | 153.294 | 100,0 | 1,0 | 1,0 |

Fonte: ns. elaborazioni su dati Registro Imprese

Note: sedi ed unità locali di imprese attive classificate per settore di attività economica prevalente al 15/12/2002

**PLANIMETRIA DEL PORTO DI VIBO MARINA E DEGLI
INTERVENTI PROGETTUALI PROPOSTI**

(vedi allegato in terza di copertina)