



XXVI Congresso nazionale INU
"Il nuovo piano"
Ancona, 17-19 aprile 2008

Temi trasversali

Titolo

La Vision Strategica: un Sistema di Mobilità Integrato, a Rete e Pianificato

Autori

Prof. Domenico Passarelli¹, Dott. Maurizio F. Errigo², Arch. Nicola Tucci³

Le città hanno un ruolo trainante nella costruzione della competitività e della coesione dell'Unione tant'è che la Commissione individua proprio nelle città i nodi e i poli di eccellenza territoriale, chiamandole ad assumere, nella stagione programmatica 2007-2013, un ruolo propulsore dello sviluppo anche e contestualmente, per i territori di riferimento, guardando alle vocazionalità e opportunità locali, progettando e promuovendo reti di alleanze e di complementarità con altre città, nei contesti nazionali ed europei.

Il Piano strategico è lo strumento *all'interno del quale* le città e le società locali possono costruire, in un impegno comune e consapevole, la visione condivisa e dinamica del proprio futuro e del proprio posizionamento competitivo, finalizzando, secondo un approccio aperto e flessibile, le proprie politiche, le proprie scelte di priorità, i propri investimenti, per ottimizzarne l'efficacia.

Tale strumento individua e promuove le strategie di sviluppo locale in un'ottica di sistema con le opportunità offerte dalle politiche infrastrutturali nazionali e europee, per coglierne le esternalità, in termini di riduzione delle distanze spazio-temporali tra città e tra territori; di superamento delle perifericità, di costruzione di reti di città motivate e sostenute da strategie di sviluppo complementare praticabili - anche in termini di accessibilità. E', in sintesi, lo strumento tramite il quale le città si danno strategie per assolvere al loro ruolo di nodi di eccellenza dell'armatura infrastrutturale europea, nazionale, regionale e di motori del processo di coesione dello spazio dell'Unione.

I piani strategici mirano alla *convergenza locale*, a scala di area vasta, di politiche delle opere pubbliche, della mobilità, dell'urbanistica, della casa, dei servizi sociali per il welfare, di sostegno all'occupazione, dell'ambiente.

Per sancire l'importanza della complementarità tra processo strategico e costruzione del Piano Urbano della Mobilità, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha deciso il cofinanziamento per la redazione del PUM, se sviluppato in stretta coerenza con il Piano Strategico. In Italia, nelle Regioni *obiettivo 1*, il 13,6% dei comuni ha un PUM in vigore, il 9,1% lo sta elaborando, mentre il 77,3% ne è sprovvisto; nelle Regioni *obiettivo 2*, il 17,5% dei comuni è dotato di un PUM, il 23,8% lo sta redigendo mentre il 58,7% ne è sprovvisto.

Il PUM nell'area metropolitana di Cosenza

Analizzando le condizioni infrastrutturali delle diverse province calabresi si evincono differenze evidenti dovute al territorio ed al grado di sviluppo, ma anche similitudini rintracciabili soprattutto nelle politiche e strategie locali.

¹ Prof. Associato di Urbanistica Università Mediterranea di Reggio Calabria

² Dottore di Ricerca in Pianificazione Territoriale Università di Reggio Calabria

³ Dottorando di Ricerca in Pianificazione Territoriale Università di Reggio Calabria

Sul versante infrastrutturale a **Cosenza** il valore assunto dall'indice di dotazione delle infrastrutture economiche⁴ pone la provincia all'87° posto nel contesto nazionale, mentre quello delle infrastrutture sociali la colloca al 74° posto. Cosenza, inoltre, presenta un buon grado di copertura infrastrutturale nella dotazione della rete stradale e ferroviaria (89,8%), mentre le infrastrutture portuali ed aeroportuali appaiono fortemente sottodimensionate rappresentando rispettivamente 2/5 e circa 1/9 del livello medio di dotazione rilevato per le 103 province.

Il PUM in corso di redazione dallo studio SINTAGMA, è in coerenza con l'elaborazione del Piano Strategico Urbano della città di Cosenza; dalle analisi effettuate si evince che è stato condotto uno studio approfondito sulla struttura e sulle criticità del sistema di trasporto cosentino che è stato ben suddiviso, come richiesto anche dal MIT, in 5 sub aree che prendono in esame l'intera area metropolitana.

A Cosenza il 76% degli incidenti avviene lungo le viabilità urbane e lo studio, attraverso l'ausilio di dati forniti dall'Ufficio del Traffico della Polizia municipale, mette in evidenza come la maggiore concentrazione di incidenti avviene in incroci definiti e localizzati che vengono denominati "PUNTI NERI" del sistema sui quali è opportuno integrare i maggiori correttivi anche di progettazione stradale. I principali assi interessati dai punti neri sono via Magna Grecia, via Panebianco, via Popilia, via Misasi e viale Cosmai nella zona nord, via degli Stadi, viale della Repubblica e via S. Antonio Dell'Orto nella zona sud e via Trieste, Isonzo e Montesanto nella zona centrale della città.

Rispetto al sistema stradale viene posta attenzione al ruolo strategico dell'A3 soprattutto in prossimità degli svincoli Cs nord-sud e Rose Montalto che consente l'accesso all'area produttiva ed artigianale; della SS 107 che collega trasversalmente Cosenza con Crotone, utilizzata anche come asse di accessibilità al polo universitario e della SS 19, parallela all'autostrada, e declassata negli ultimi tempi a strada provinciale.

Nella gerarchizzazione della rete stradale e dei modi di mobilità occorre fare attenzione alla conurbazione Cosenza-Rende, area di circa 107.000 abitanti, interessata giornalmente da 197.000 spostamenti di cui 87.887 con i comuni a nord, 6.255 con i comuni a sud, 74.127 con i comuni a ovest e 29.287 con quelli a est. La mobilità prevalente, in linea con il dato nazionale, è di circa l'89,7% con autovetture, 2,7% con motocicli e solo l'1,2% con mezzi pubblici.

Estendendo le considerazioni all'area del Polo universitario, che è interessata da 16.000 utenti/giorno e da 14.300 spostamenti/giorno con un carico medio di 3140 veicoli, si evince un maggior utilizzo del mezzo pubblico che raggiunge la quota del 30,2% "ridimensionando" al 64,9% l'utilizzo dell'automobile.

Un buono studio è condotto sulla presenza e consistenza dei parcheggi, anche se il dato che si evince non è confortante poiché mette in evidenza la propensione dei cittadini ad utilizzare parcheggi liberi in prossimità del centro (coefficiente di occupazione pari a 1,49) provocando congestione e diminuzione dei livelli di servizio delle strade, mentre i parcheggi privati manifestano un coefficiente di occupazione medio pari a 0,52., anche se alcuni parcheggi localizzati in viale Falcone ed in piazza Fera presentano un coefficiente rispettivamente di 0,96 e di 0,87.

La situazione generale attuale dell'area metropolitana di Cosenza-Rende, prevede una caratterizzazione viaria in prevalente senso longitudinale (autostrada, tangenziali est e ovest, strada ferrata, via Popilia, via Mancini, viale Repubblica, via Marconi, via Panebianco, con pochi attraversamenti trasversali che devono, tra l'altro prevedere opportune relazioni con i fiumi Crati e Busento, e caratterizzata da alcuni punti nodali strategici quali l'autostazione, l'opificio delle idee, l'ospedale, il planetario, il Polo fieristico.

Il sistema ferroviario è quello che presenta, al momento le maggiori criticità dettate dalla dotazione infrastrutturale e dall'inefficienza dei collegamenti agli itinerari ferroviari nazionali ed europei. Le linee ferroviarie che interessano la città di Cosenza sono attualmente riconducibili a due linee RFI (direttrice Cosenza-Sibari a singolo binario fino a Castiglione casentino, a doppio da Castiglione a Cosenza; direttrice Paola-Cosenza) e a due linee appartenenti alle Ferrovie della Calabria (linea Cosenza S. Giovanni in Fiore; linea Cosenza-Catanzaro).

⁴ Fonte Istituto Tagliacarne

di sistema con le opportunità offerte dalle politiche infrastrutturali nazionali e europee, il tutto in un'ottica concertata e condivisa.