

XXV CONGRESSO INU: INFRASTRUTTURE, CITTA' E TERRITORI

CONTRIBUTO DELLA SEZIONE CALABRIA

a cura di Enrico COSTA e Gino Cesare MAURO

Lo scenario programmatico tra pianificazione del territorio e dotazione infrastrutturale

La Calabria si caratterizza per una struttura insediativa ad elevata dispersione territoriale.

Ciò deriva, da un lato, dalla particolare conformazione morfologica del territorio, soltanto il 9% è pianeggiante, il 41 % è montano ed il 50% collinare, che ha determinato la strutturazione di una armatura urbana particolarmente debole, dall'altro da numerosi fattori storici che, nel tempo, hanno definito tale particolare struttura insediativa.

Il territorio calabrese risulta suddiviso in 409 comuni raggruppati in cinque province (Cosenza, Crotona, Catanzaro, Vibo Valentia, Reggio Calabria).

Alcuni studi sullo *stato della pianificazione in Calabria*, condotti all'indomani dell'approvazione della Legge Urbanistica Regionale n° 19 del 2002, hanno messo in evidenza il mancato coordinamento del sistema di pianificazione sovracomunale ed il conseguente vuoto creatosi nel governo del territorio a livello regionale e provinciale. Nei 409 comuni calabresi (404 dei quali sono dotati di strumenti urbanistici comunali - PRG, PdF, R.E., mentre i restanti cinque totalmente sprovvisti di qualsiasi strumento di governo del territorio), gli interventi di localizzazione e di programmazione delle infrastrutture, degli insediamenti industriali, commerciali e residenziali, le azioni di salvaguardia di tutela ambientale, paesaggistiche e culturali, e gli interventi di trasformazione più in generale, sono avvenuti prevalentemente attraverso l'ausilio di strumenti urbanistici comunali. Questa condizione ha determinato un ritardo diffuso nella dotazione di infrastrutture.

Alcuni dati possono rendere evidente il forte *gap* che caratterizza la dotazione infrastrutturale calabrese. Le infrastrutture produttive sono pari al 43% della media nazionale, notevolmente inferiore anche alla media delle regioni meridionali (63%), le infrastrutture sociali, di cui la Calabria, ha la minore dotazione in assoluto, sono pari a circa il 57% della media nazionale, il settore energetico è pari il 31%, ed il settore idrico raggiunge appena il 17%. Analoga situazione si registra per quanto riguarda le infrastrutture sociali e culturali.

Complessivamente la dotazione regionale delle infrastrutture è la metà della media nazionale.

Il **sistema dei trasporti calabrese** si presenta piuttosto articolato se pur con numerose carenze e molteplici situazioni di criticità.

L'asse portante della viabilità regionale e interregionale è costituito dall'autostrada A3, che si estende per circa 300 Km. Da essa, attualmente interessata da lavori di ammodernamento, si diramano a pettine le principali vie di comunicazione stradale.

Le Strada Statale 18, lungo la costa tirrenica, e la strada statale 106, lungo la costa ionica, costituiscono i collettori principali per i flussi provenienti dalle zone collinari e montane, mediante strade provinciali e comunali.

Complessivamente le Strade Statali che percorrono il territorio regionale si sviluppano per circa 3.300 Km, quelle provinciali per circa 5.700 Km, quelle comunali per circa 6.700 Km.

Per quanto riguarda quasi tutto il versante tirrenico, la gran parte delle funzioni di arteria di grande comunicazione, che storicamente venivano assolte dalla SS 18, sono state assorbite dalla A3, mentre, relativamente al versante ionico, esso registra ancora elevati gradi di congestionamento e di criticità, relativamente agli standard geometrici, qualitativi e di sicurezza, generati dal fatto che la SS 106 rappresenta, di fatto, l'unica arteria stradale per gli spostamenti sulle medie distanze.

A completare la rete stradale principale calabrese, troviamo cinque assi trasversali: la SS 280 Lamezia Terme – Catanzaro Lido; la SS 107 che congiunge Paola a Crotone; la variante SS 281 Marina di Gioiosa – Rosarno; l'asse stradale che da Guardia Piemontese (SS 283) si dirige verso la Sibaritide (SS 534); la trasversale delle Serre, in corso di realizzazione.

La rete di trasporto pubblico collettivo su gomma, risulta decisamente sottodimensionata se confrontata con i dati delle altre regioni. Circa 90, inoltre, sono le aziende esercenti servizi di trasporto pubblico collettivo operanti nella regione, differenti per dimensione produttiva.

La **rete ferroviaria calabrese** si estende, invece, per circa 855 Km, in gran parte lungo la fascia costiera. Sulla rete ferroviaria calabra circolano quotidianamente circa 230 treni per un totale di circa 40.000 posti offerti. La rete ferroviaria è costituita da 253 Km a doppio binario ed elettrificati e da 602 Km a binario semplice, dei quali solo 149 Km sono elettrificati.

La rete di trasporto ferroviaria è articolata in due linee primarie (linea tirrenica da Reggio Calabria a Praia per 240 km, linea ionica da Reggio Calabria a Rocca Imperiale per 391 Km), da due linee trasversali e due reti complementari di collegamento.

Le linee trasversali (Paola - Sibari 92 Km e Lamezia – Catanzaro Lido 48 Km), entrambe a binario semplice, sono in grado di offrire modesto livello di servizio. La rete complementare, ancora più modesta per prestazioni, qualità e sicurezza, comprende la linea costiera Eccellente – Tropea – Rosarno (per 71 Km) e la rete delle Ferrovie Regionali Calabre, costituita da due gruppi di linee per circa 243 km.

Il **traffico aereo calabrese** si sviluppa mediante 3 aeroporti: Lamezia Terme, Reggio Calabria, Crotone. La mancata espressione della potenzialità del trasporto aereo calabrese è dovuto ad una

carenza quantitativa e qualitativa delle strutture di supporto. Aerostazioni, parcheggi auto e parcheggi velivoli, raccordi viari e ferroviari alle reti principali, servizi di trasporto pubblico di adduzione e di scambio, sistemi informativi e di assistenza, custodia veicoli, etc, necessitano di opere di ammodernamento e potenziamento per supportare e sostenere il trasporto aereo sia nella dimensione interregionale che internazionale. Ciò consentirebbe la possibilità di creare nuove rotte aeree centrate sugli aeroporti calabresi, dai collegamenti euromediterranei (con la Tunisia, la Grecia, Malta, etc) ai collegamenti con altre città del Mezzogiorno e con altre regioni del Centro Nord Italia.

Il **sistema portuale calabrese** è costituito da una serie di porti di diverse dimensioni e funzioni, localizzati su entrambi i versanti della Regione. Per quanto riguarda la movimentazione delle merci, si possono distinguere 6 scali principali: Reggio Calabria, Villa San Giovanni, Vibo Valentia, Crotona, Corigliano e soprattutto Gioia Tauro.

Il traffico merci del Porto di Gioia Tauro avviene esclusivamente per container; unico ad essere connesso realmente alla rete di trasporto, negli ultimi anni ha registrato notevoli incrementi che lo hanno portato ad essere, in questo settore, al primo posto nel mediterraneo e fra i primi dieci porti del mondo. Il Porto di Gioia Tauro è caratterizzato da un ampio avamposto con due grandi moli convergenti e da una lunga darsena operativa. Il Comitato Interministeriale per l'area di Gioia Tauro ha elaborato un master-plan, con l'obiettivo di ottimizzare le enormi potenzialità dell'area come infrastruttura di servizio polifunzionale.

Per le caratteristiche peculiari della Regione, enorme rilevanza è assunta dalla rete di porti turistici che necessitano, dunque, di un quadro strategico di riferimento. Tra essi ricordiamo il porto di Crotona, fino a pochi anni fa, destinato esclusivamente al traffico industriale, ed oggi in fase di riconversione, quello di Tropea e Roccella Jonica, sino ai porti del sistema costiero dell'intera fascia tirrenica calabrese. Quest'ultimo tratto di costa registra una crescente domanda di *portualità* (più di 20 nuovi progetti di porti turistici), aprendo ampi e variegati temi di discussione sull'utilità degli interventi, la sostenibilità, la rilevanza economica, l'impatto ambientale.

La Calabria e la Sicilia si trovano al centro di un dibattito che comprende l'**Area dello Stretto** ed il conseguente problema dell'attraversamento stabile. Da un lato urbanisti, territorialisti, economisti, trasportisti ed ambientalisti si interrogano, ormai da lungo tempo, sulle linee programmatiche alternative da seguire per lo sviluppo economico-territoriale, dall'altro progetti speciali e leggi finanziarie hanno dato concreto avvio alla fase di fattibilità di questo colossale progetto.

Ponte si, Ponte no, è divenuto uno slogan poco utile allo sviluppo di questo territorio in termini complessivi, con il rischio concreto di rendere sterile il dibattito sul futuro di questa Regione. Ciò che in questa sede è opportuno sottolineare è il complesso significato urbanistico e socioeconomico

che un'area strategica come quella dello Stretto rappresenta quale porta d'accesso dell'Unione Europea nel sistema del mediterraneo. Indipendentemente, dunque, dalla realizzazione o meno del Ponte, dalle sue caratteristiche ingegneristiche, le maggiori realtà urbane calabresi, i sistemi urbani minori e le aree extraurbane, necessitano di un sistema infrastrutturale capace di assumere valore strategico per la determinazione di nuove traiettorie di sviluppo, orientate a superare l'attuale condizione di luogo periferico ad economia assistita e dipendente. Occorre, in altre parole, procedere prioritariamente ad un potenziamento ed una qualificazione delle infrastrutture esistenti. In questo contesto, il Programma Operativo Regionale, la nuova Legge Urbanistica ed alcuni Accordi attivati tra lo Stato Centrale ed il Governo Regionale, rappresentano concreti strumenti per innescare dinamiche di trasformazione territoriale in diversi settori tematici ed in molti ambiti fisici della Regione.

Alcuni passi significativi, in questa direzione, sembrano essere stati registrati. Il Programma Quadro relativo all'ammodernamento del sistema della viabilità regionale e dei servizi portuali e aeroportuali, ad esempio, prevede un finanziamento in infrastrutture di 3 miliardi e 270 milioni di euro per opere viarie, turistiche, commerciali ed aeroportuali, per interventi sulla rete ferrata e per la creazione di nuove linee metropolitane, il Programma Operativo Regionale ha finanziato numerosi interventi, alcuni conclusi ed altri in corso di definizione, la legge urbanistica regionale, seppur ancora senza le linee guida di attuazione, ha generato un rinnovato interesse verso il governo del territorio ai diversi livelli.