

Le infrastrutture in Calabria. Un necessario cambio di paradigma.

di Domenico Passarelli

Professore di Urbanistica

Presidente INU Calabria

Componente Giunta nazionale INU

E' diffusa la preoccupazione per l'incapacità di realizzare l'alta velocità in Calabria: la Regione Calabria assiste ancora una volta a uno scippo che pregiudica il futuro sviluppo del territorio calabrese e l'aggancio alle reti transeuropee. Non si esprime solo uno sterile rammarico verso la consapevolezza che la Calabria, e il Mezzogiorno d'Italia, non rientra nell'Agenda politica del nostro Paese, ma è molto di più. La Calabria sta perdendo l'ennesima occasione verso lo sviluppo e la modernizzazione delle proprie infrastrutture. È paradossale ma allo stesso tempo eloquente ciò che emerge dall'ultima revisione del Pnrr che ha ridimensionato nettamente la tratta AV ferroviaria con i fondi del Next Generation EU. In sostanza viene confermato che i soldi per l'alta velocità Salerno Reggio Calabria non ci sono (per ulteriori informazioni si rimanda all'articolo pubblicato nei giorni scorsi dal Sole 24 ore: *Alta velocità Salerno Reggio Calabria, mancano 17,2 miliardi per finire l'Opera*). Contemporaneamente in questi giorni stiamo assistendo alle festose manifestazioni in merito alla realizzazione del Ponte dello Stretto di Messina (sic!). Il sottoscritto già nel lontano 1999 scrisse in merito alla realizzazione del Ponte dopo averne verificato le diverse alternative progettuali allora proposte. Ora come allora non ci si schiera a favore o contro la realizzazione del Ponte, ma si pone l'accento su alcune altre priorità che diventano propedeutiche a qualsivoglia intervento di grande scala. Gli approfondimenti tecnici e scientifici di quel lavoro sono stati affrontati in occasione della Tesi PhD durante la permanenza biennale a Boston per il conseguimento del Master in "Economic policy and planning" i cui studi confluirono in una pubblicazione dal titolo: "Trasporti e politiche di piano. Verso una metodologia integrata" (Gangemi editore, Roma). Ora come allora si sostiene la necessità di non permanere in ambiti settoriali rigidamente separati e che la stessa pianificazione dei trasporti va inquadrata in una visione globale d'insieme. E l'attenzione verso la sintesi progettuale, tra l'altro nei confronti della razionalizzazione del sistema dei trasporti nell'area dello Stretto di Messina nel breve e nel medio periodo, deve mettere in evidenza la possibilità di integrare i problemi di trasporto con quelli urbanistici. L'auspicio è quello di legittimare un sistema di pianificazione "nuovo" (recuperando le risorse necessarie anche dal Pnrr) nel cui interno trovi spazio la pianificazione specialistica (quella dei trasporti, in questo caso) attribuendole un'autonomia di analisi, di valutazione e di scelta che sia coerente e parte integrante di un sistema più vasto, come è quello della pianificazione territoriale.

La Calabria del futuro ha bisogno di essere connessa con adeguata velocità e qualità. Ci si riferisce alla connessione "fisica" ma anche "virtuale" attraverso le reti digitali attraverso il completamento della rete di nuova generazione in fibra ottica (banda ultra larga), il miglioramento dei servizi digitali per le aree interne, il potenziamento degli ambienti cloud e le iniziative necessarie a superare il gap che purtroppo, soprattutto nel settore dei servizi ad alta informatizzazione, separa la Calabria dal resto del Paese.

Le prime proposte che si avanzano si riferiscono: al miglioramento degli standard qualitativi delle infrastrutture di trasporto stradale e ferroviario comprese nella rete principale trans-europea TEN-T all'interno del corridoio scandinavo Mediterraneo; il potenziamento delle infrastrutture portuali attraverso il miglioramento dell'accessibilità stradale e ferroviaria al porto di Gioia Tauro ed il potenziamento sia delle infrastrutture che dei servizi nell'area dello Stretto attraverso la realizzazione di nuovi punti di attracco e di collegamento intermodale; interventi e potenziamento dell'accessibilità

e dei collegamenti intermodali dei tre aeroporti calabresi aumentando la popolazione servita dentro le isocrone dei 30/60'; l'attivazione di misure tese a ridurre l'inquinamento nei centri urbani, quali iniziative di smart mobility, city logistics, collegamenti interni con bus elettrici, installazione di stazioni di ricarica per favorire l'utilizzo della mobilità elettrica; la realizzazione di ulteriori ciclovie turistiche delle piste ciclabili urbane per favorire la mobilità dolce anche per l'accesso alle aree di pregio naturalistico ed archeologico/culturale. E' utile ribadire che è opportuno modernizzare le infrastrutture con particolare riferimento alla viabilità secondaria diffusamente trascurata.

Siamo sicuri che su tale questione non si può che convergere tutt'insieme, senza campanilismi e inopportune tifoserie, verso una presa d'atto comune riposizionando il sistema della mobilità e dei trasporti tra i punti-chiave da porre alla base di un programma politico elettorale efficace ed efficiente per restituire quella necessaria occasione di sviluppo che la Calabria tutta merita e pretende.