



Comune di Ardore
(Reggio Calabria)

Piano **S**trutturale **C**omunale

DOCUMENTO PRELIMINARE

redatto ai sensi della L.U.R. Calabria n°19/2002 e s.m.i.
e delle Linee Guida della Pianificazione Regionale

Q.C.5.1.

**RELAZIONE DESCRITTIVA DELLE INFRASTRUTTURE
ESISTENTI E DELLE RELAZIONI INFRASTRUTTURALI
FRA TERRITORIO COMUNALE, PROVINCIALE, REGIONALE**

Tecnici incaricati:

Arch. Andrea NOBILI
Arch. Pietro RANUCCI
Arch. Assunta SGAMBELLURI

Collaborazioni:

Arcch. Laura Caroleo e Francesca Santelli
Ingg. Christian De Agostino e Gerardo De Agostino
Arch. Federica Di Pietrantonio
Dott. For. Rossella Guadagno
Dott.ssa Annamaria Loparco
Dott. Mirko Menghini
Dott. Geol. Domenico Carrà e Valentina Ursida



COMUNE DI ARDORE

Piano Strutturale Comunale

Legge Urbanistica Regionale della Calabria n° 19/2002



Q.C.5.1. RELAZIONE DESCRITTIVA DELLE INFRASTRUTTURE ESISTENTI E DELLE RELAZIONI INFRASTRUTTURALI FRA TERRITORIO COMUNALE, PROVINCIALE, REGIONALE

5.1.A. INQUADRAMENTO DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE A SCALA REGIONALE, PROVINCIALE E SUB-PROVINCIALE

Il sistema infrastrutturale dell'area reggina si colloca all'interno di un contesto regionale in cui la dotazione di infrastrutture di trasporto è, ad un livello puramente quantitativo, in linea con la media italiana, con un sovradimensionamento per ciò che riguarda la dotazione di strade, porti e ferrovie (cfr. tabella 1).

La stessa Provincia di Reggio Calabria dispone di una dotazione infrastrutturale complessivamente soddisfacente: è, infatti, al 43° posto tra le 103 province italiane per dotazione infrastrutturale di trasporto (al netto dei porti), al 47° per dotazione della rete stradale e al 33° per dotazione della rete ferroviaria (fonte: Istituto Tagliacarne, 2006).

Tabella 1. Calabria: indice di dotazione delle infrastrutture di trasporto 1991-2004 (Italia=100)

	1991		2004		Var. 2004/1991	
	Calabria	Mezzogiorno	Calabria	Mezzogiorno	Calabria	Mezzogiorno
Rete stradale	117,0	94,1	105,3	86,5	-11,8	-7,7
Rete ferroviaria	103,9	81,8	102,0	82,4	-1,9	0,6
Dotazione di porti (e bacini di utenza)	48,3	102,3	105,1	102,6	56,7	0,3
Dotazione di aeroporti (e bacini di utenza)	77,1	66,7	69,9	59,7	-7,2	-7,0

Fonte: P.O. FESR Calabria 2007-2013

Tuttavia, questo dato si riferisce ad un'analisi puramente quantitativa riferita allo stock fisico delle infrastrutture; se si passa invece ad un'analisi di tipo prestazionale, il sistema dei trasporti regionale e provinciale rivela importanti criticità.

Nel paragrafo successivo, si cercherà di offrire una sintesi di tali criticità, analizzando le diverse tipologie di reti e nodi infrastrutturali per la mobilità: rete stradale, rete ferroviaria, sistema portuale e sistema aeroportuale.



COMUNE DI ARDORE

Piano Strutturale Comunale

Legge Urbanistica Regionale della Calabria n° 19/2002



5.1.A.1. LE RETI E I NODI INFRASTRUTTURALI

Rete stradale

Il sistema delle infrastrutture viarie della Provincia di Reggio Calabria è incentrato sull'**autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria**, che costituisce anche l'asse portante della viabilità regionale e interregionale ed è inclusa sia nello SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti – cfr. Fig.1) che nel TEN (*Trans-European Network* – cfr. Fig.2).

Figura 1. Rete Stradale di 1° livello nello SNIT attuale nel Mezzogiorno

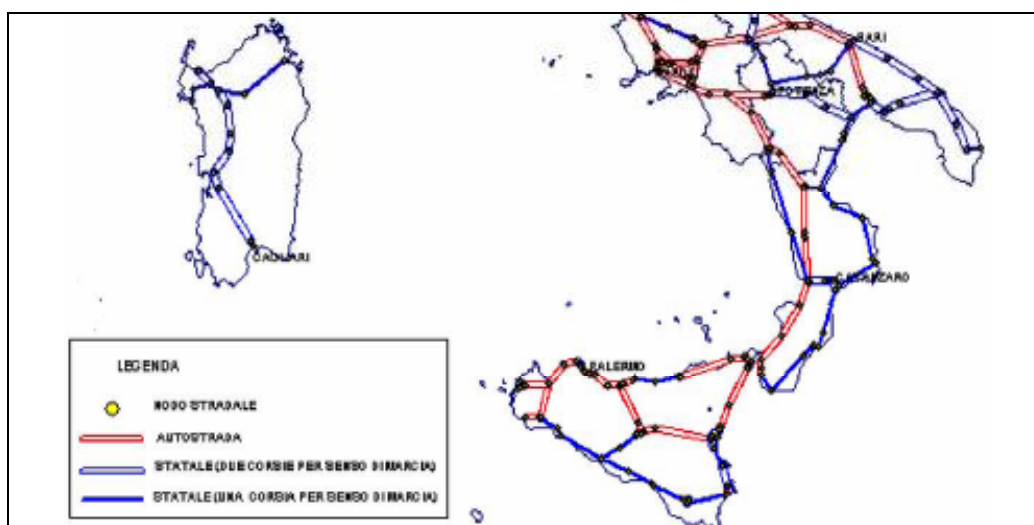


Figura 2. La rete d'interesse europeo TEN (Trans-European Network)



Fonte: sito web della Commissione Europea (<http://ec.europa.eu>)



COMUNE DI ARDORE

Piano Strutturale Comunale

Legge Urbanistica Regionale della Calabria n° 19/2002



L'autostrada "serve" però in maniera diretta solo il versante tirrenico calabrese: il collegamento tra l'A3 e l'ambito sub-provinciale della Locride, sul versante ionico, avviene attraverso il Raccordo Autostradale di Reggio Calabria, che si connette con la SS 106 Ionica, in prossimità dello svincolo di Ravagnese, oppure attraverso tre direttrici trasversali: la SS111, la SS112 e la SS281.

La **SS106** costituisce l'elemento principale della dorsale Taranto-Reggio Calabria e collega importanti centri di interesse regionale e interregionale: Sibari, Crotone, Melito Porto Salvo, Saline Ioniche e Reggio Calabria. L'infrastruttura presenta però numerose criticità dovute alle caratteristiche tecniche della carreggiata, all'andamento plano-altimetrico del tracciato ed alle condizioni di traffico; criticità che si presentano con maggiore evidenza nel periodo estivo, a causa dell'intenso traffico turistico. In particolare, l'alternanza lungo tutto il percorso di sezioni stradali di diversa ampiezza e la coesistenza di tronchi ammodernati e tronchi vetusti nella concezione progettuale determinano situazioni di criticità, incrementate dai numerosi incroci a raso con strade provinciali e comunali e dagli attraversamenti dei centri abitati.

L'assetto viario strutturante della Locride è completato dalla **SS112 d'Aspromonte** Bovalino (SS 106)-Platì-S. Cristina d'Aspromonte-Bagnara Calabria, dalla **SS111** tra Locri e Gioia Tauro e dalla **SS281** del Passo di Limina tra Rosarno (collegamento con l'A3 ed innesto con la SS18) e Marina di Gioiosa Jonica (innesto con la SS106). In generale, anche per queste strade valgono le stesse criticità rilevate per la SS106; solo per quanto riguarda la SS281, la sezione stradale e l'andamento planimetrico del nuovo tracciato (la superstrada Ionio-Tirreno) consentono velocità fino a 70 Km/h, potendo assimilare la sezione stradale a quella di tipo IV, delle Norme del CNR.

Rete ferroviaria

Il territorio reggino è interessato dal passaggio del tracciato ferroviario della **Linea Ionica Metaponto-Sibari-Crotone-Catanzaro-Roccella-Reggio Calabria Centrale**, che si sviluppa per 394 Km lungo la costa orientale della Calabria. La linea, di interesse nazionale, è a binario semplice e non elettrificata. Ciò costituisce un ostacolo alla competitività del trasporto su ferro, peraltro in un contesto regionale in cui la rete ferroviaria offre servizi di mobilità estremamente modesti a livello quantitativo e qualitativo. Data la sovrapposizione della linea su ferro con il tracciato della SS106, si determinano inoltre delle sovrapposizioni tra i servizi di trasporto pubblico su gomma e quelli su ferro.

Sistema portuale

Nell'area reggina sono presenti **4 porti commerciali principali**: Gioia Tauro (unico porto calabrese inserito nella rete SNIT), Villa San Giovanni (adibito esclusivamente all'attracco delle navi traghetto tra la Sicilia e il Continente), Reggio Calabria e Saline Ioniche. Per quanto riguarda i



COMUNE DI ARDORE

Piano Strutturale Comunale

Legge Urbanistica Regionale della Calabria n° 19/2002



porti turistici, posto che la Calabria, pur avendo uno sviluppo delle coste tra i maggiori d'Italia, possiede un numero di porti turistici esiguo ed estremamente carente dal punto di vista delle attrezzature, ricordiamo la presenza di 3 scali principali:

- il porto di Bagnara Calabria, con funzioni peschereccia, turistica e da diporto, con una forte componente cantieristica;
- il porto di Roccella Ionica, di tipo turistico-peschereccio, con una ricettività di 600 posti barca;
- il porto di Bova Marina, con funzione di porto peschereccio, turistico e da diporto.

Tra i porti citati, solo quello di **Roccella Ionica** si trova nell'area della Locride. Tuttavia, il potenziamento delle direttrici viarie trasversali Ionio-Tirreno previsto dal QTR potrebbe rendere più rapido ed agevole il collegamento tra la Locride e i porti del versante tirrenico (Bagnara Calabria e Gioia Tauro), aprendo possibili prospettive di sviluppo dei flussi turistici e commerciali.

Sistema aeroportuale

L'area reggina è servita dall'aeroporto di Reggio Calabria, il quale, potendo contare su un traffico passeggeri superiore a 500.000 unità, è incluso nella rete dello SNIT.

L'Aeroporto dello Stretto, secondo gli standard ICAO, risulta di classe C, aperto al traffico commerciale nazionale e internazionale. È inoltre un "aeroporto di frontiera", abilitato ai controlli doganali sanitari per prodotti di derivazione animale provenienti dai paesi esterni all'UE. I collegamenti per e dallo scalo di Reggio Calabria sono più numerosi nel periodo estivo: ad esempio, nel periodo 1999-2000, nella stagione invernale arrivavano e partivano 6 voli diretti di linea (2 su Milano e 4 su Roma), mentre nella stagione estiva i voli diretti in partenza/arrivo erano complessivamente 7 (3 su Milano e 4 su Roma). Molti di questi collegamenti presentano comunque una particolare periodicità, per cui non vengono espletati per tutta la durata della stagione o in particolari giorni della settimana.

La società di gestione dell'aeroporto si è dotata di un Piano di "Ammodernamento e Protezione delle Infrastrutture di Volo ed Aerostazione", che si dovrà concretizzare nell'anno 2015, con un investimento complessivo di 11.750.000,00 euro per il potenziamento delle dotazioni infrastrutturali, degli impianti e dei collegamenti con i centri urbani.

In conclusione, volendo citare il QTR, *"Una delle maggiori criticità [dell'area della Locride] è rappresentata dalle condizioni di marginalità del territorio dovuto all'arretratezza del sistema delle infrastrutture di comunicazione viarie e ferroviarie. La S.S. 106 rappresenta tuttora l'unico asse stradale di collegamento con l'esterno. Recentemente, l'apertura della dorsale interna della Limina ha consentito una maggiore integrazione con il versante tirrenico ed il resto del territorio regionale, ed in tal senso un ulteriore significativo impulso allo sviluppo si dovrebbe ottenere una volta*



COMUNE DI ARDORE

Piano Strutturale Comunale

Legge Urbanistica Regionale della Calabria n° 19/2002



ultimata la trasversale Bovalino–Bagnara. A scala locale, la viabilità minore, costituita dalla rete dei collegamenti interni, non è qualitativamente idonea a garantire un sufficiente grado di sicurezza ai traffici ospitati. Anche la rete ferroviaria, costituita dalla vecchia linea jonica ancora oggi a binario unico e senza elettrificazione, appare inadeguata, pertanto sembra inderogabile il potenziamento di questo sistema, che svolge un ruolo indispensabile anche relativamente alla soddisfazione della domanda proveniente dal pendolarismo scolastico e lavorativo”.

5.1.A.2. INTERVENTI PREVISTI

L'Amministrazione regionale punta a migliorare la situazione di isolamento del territorio della Locride e, in generale, della Calabria, attraverso un complessivo potenziamento delle direttrici longitudinali di trasporto. Gli interventi prioritari previsti all'interno del QTR mirano quindi a migliorare le relazioni interne alla regione, ma soprattutto a garantire collegamenti efficienti tra la Calabria, le regioni limitrofe, il resto d'Italia e l'Europa:

- **adeguamento e ammodernamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria**, principale asse viario della regione, tuttora priva degli standard tecnici minimi di un'arteria autostradale;
- **adeguamento e ammodernamento della SS106 Ionica**, collegamento fondamentale lungo il versante ionico, che presenta attualmente caratteristiche molto eterogenee (tratti non ammodernati con una corsia per senso di marcia, tratti ammodernati con sezione a due corsie, tratti ammodernati con carreggiate separate e due corsie per senso di marcia). L'ANAS prevede la realizzazione di una nuova arteria fuori sede a due carreggiate separate, con due corsie per senso di marcia (strada extraurbana principale, con sezione di tipo B secondo il D.M. 5/11/2001), oppure con una sola corsia nei punti a minor traffico, ma predisposta per il raddoppio; il nuovo tracciato della SS 106, previsto a monte dei centri abitati costieri, dovrebbe assumere al ruolo di strada di grande comunicazione e accesso alle regioni Basilicata e Puglia (lungo l'itinerario E90), declassando l'attuale tracciato della SS106 a viabilità di interesse provinciale e locale a servizio degli insediamenti costieri. Per la nuova SS106 si prevede, inoltre, il raccordo all'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria mediante la realizzazione della nuova tangenziale di Reggio Calabria, che dovrebbe congiungere la frazione Mortara di Pellaro a sud di Reggio Calabria con il comune di Campo Calabro. In assenza di un piano di finanziamento organico e completo per l'ammodernamento complessivo della SS106, lo SRET ritiene necessario individuare i tronchi stradali caratterizzati da maggiori criticità (sulla base di specifici parametri, quali grado di saturazione, livello di disturbo alla circolazione causato da fattori esterni, tasso di incidentalità) e puntare alla loro riqualificazione attraverso interventi volti prioritariamente alla messa a norma della



COMUNE DI ARDORE Piano Strutturale Comunale

Legge Urbanistica Regionale della Calabria n° 19/2002



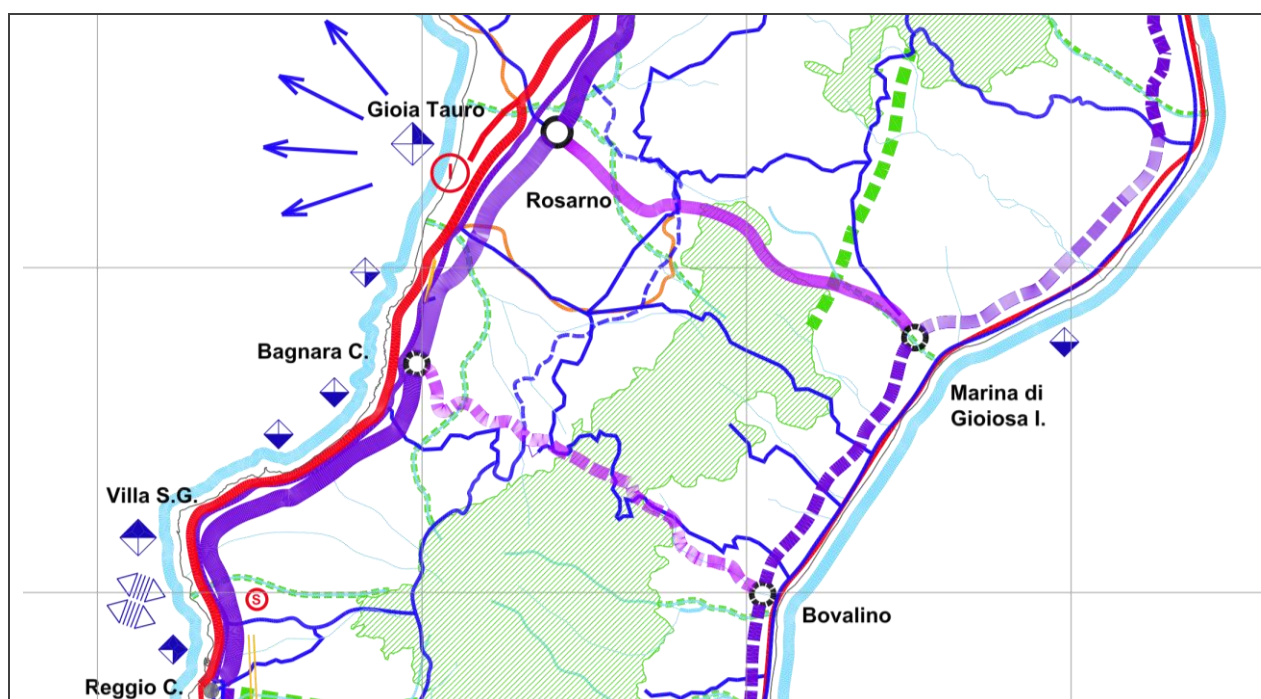
sezione viaria in sede (laddove possibile) ed alla realizzazione di arterie tangenziali ai centri urbani maggiori, per favorire la separazione dei traffici di attraversamento da quelli locali.

Gli interventi di riqualificazione delle direttrici longitudinali saranno accompagnati da interventi di potenziamento degli assi trasversali di interconnessione tra i corridoi ionico e tirrenico, al fine di ottenere un equilibrato assetto a rete del sistema di trasporto stradale regionale, evitando rischi di marginalizzazione ulteriore di ampie zone del versante ionico calabrese (tra cui la Locride).

Sono riconosciuti di rilevanza regionale i seguenti interventi:

- **adeguamento della SS534**, dallo svincolo autostradale di Firmo alla SS106, per rafforzare la saldatura tra l'A3 e l'itinerario ionico;
- **potenziamento della SS682** Rosarno-Marina di Gioiosa Ionica (Strada di Grande Comunicazione Ionio-Tirreno) che collega l'A3 sul versante tirrenico alla SS106 sul versante ionico;
- **completamento della nuova trasversale Bovalino-Bagnara**, finalizzata ad attraversare la barriera appenninica tra la costa ionica a quella tirrenica, migliorando la connessione tra i centri preaspromontani tirrenici, ionici e pianigiani. Il progetto, predisposto dall'amministrazione provinciale di Reggio Calabria, prevede la realizzazione di una trasversale a singola carreggiata (con una corsia per senso di marcia) che utilizza in parte un percorso già esistente (da Bovalino a Platì, già oggetto di ammodernamenti e migliorie) ed in parte (da Platì a Bagnara Calabria) un tracciato completamente nuovo.

Figura 3. Stralcio della Tavola 2 del QTR





COMUNE DI ARDORE

Piano Strutturale Comunale

Legge Urbanistica Regionale della Calabria n° 19/2002



Il QTR considera inoltre prioritario il **potenziamento della linea ferroviaria ionica**, obsoleta e non adeguata ai livelli di servizio richiesti, attraverso molteplici tipologie di intervento (elettrificazione, raddoppio, soppressione di passaggi a livello, adeguamento degli impianti di segnalamento, adeguamenti di tracciato per limiti strutturali e/o problemi di rischio idrogeologico), in maniera tale da far svolgere alla percorrenza ferroviaria ionica un ruolo essenziale nel trasporto sia dei passeggeri, che delle merci.

Sia il Piano Regionale dei Trasporti che il PTCP si muovono su questa stessa linea. In particolare, il **PTCP**, all'interno dell'Obiettivo prioritario 3 ("Rafforzamento della rete dell'accessibilità, della mobilità e realizzazione di un sistema logistico per il trasporto merci"), dedica apposite Azioni strategiche sia al potenziamento e razionalizzazione della direttrice ionica, sia al potenziamento delle direttrici trasversali, prevedendo le seguenti linee di intervento:

- messa in sicurezza e potenziamento di segmenti esistenti della SS106 e realizzazione di nuovi tratti;
- potenziamento della linea ferroviaria ionica;
- strutturazione di nodi principali come catalizzatori di relazioni territoriali strategiche: nodo di Marina di Gioiosa (aggancio con la trasversale esistente); nodo di Bovalino (formazione di una testata del nuovo attraversamento trasversale); nodo Locri-Siderno per la fruizione turistico-culturale-ambientale e l'integrazione con il nuovo porto turistico);
- strutturazione di nodi intermedi per migliorare l'accessibilità ai territori locali, tra cui il nodo di Roccella Jonica per l'integrazione con il porto turistico;
- potenziamento delle direttrici di interconnessione Ionio-Tirreno Rosarno-Marina di Gioiosa Ionica e Bovalino-Bagnara Calabria.

Il PTCP prevede inoltre, nell'ambito di un progetto di strutturazione di un sistema di porti turistici della provincia, il potenziamento del porto di Roccella Jonica e la realizzazione di un nuovo porto turistico a Locri.



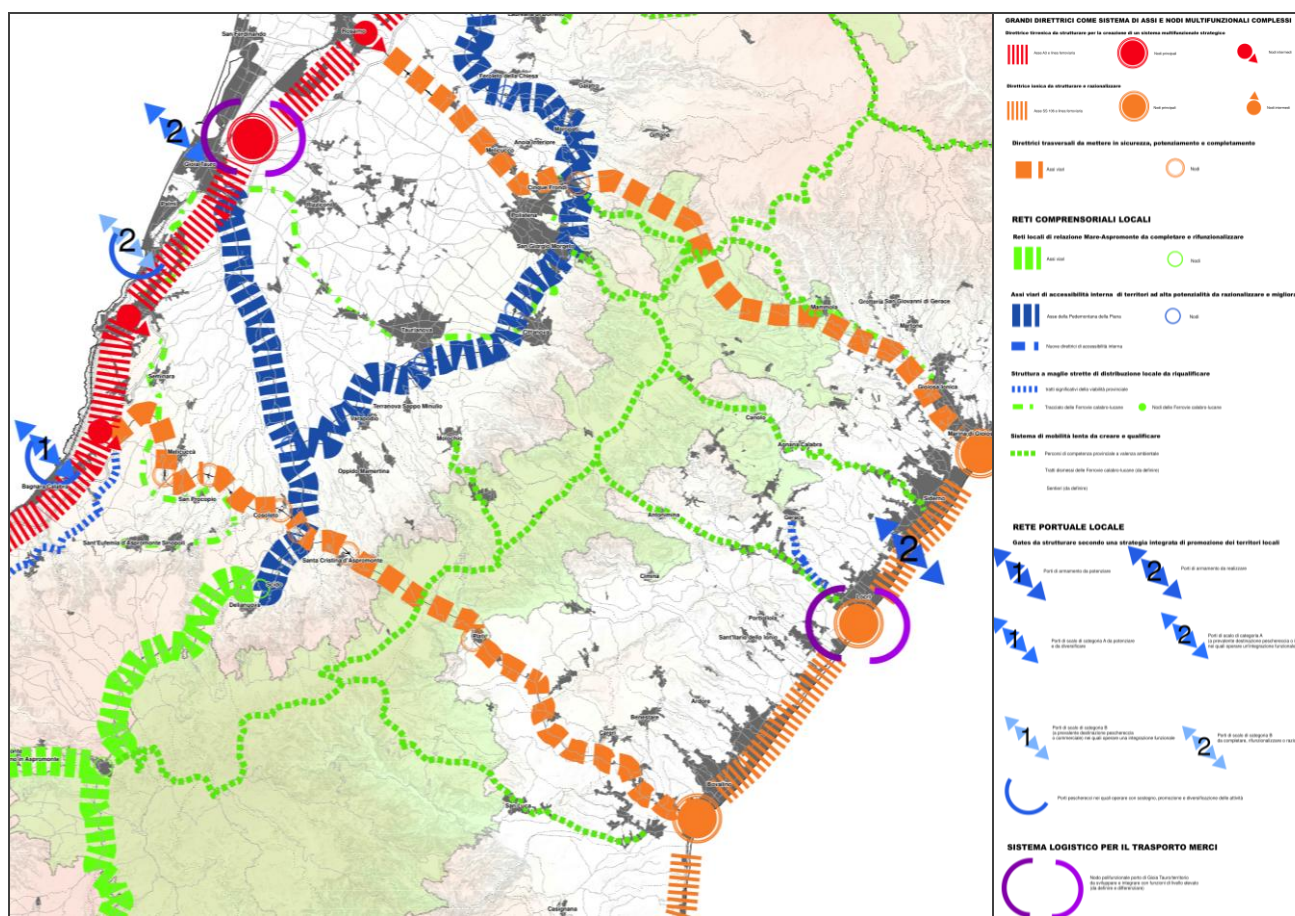
COMUNE DI ARDORE

Piano Strutturale Comunale

Legge Urbanistica Regionale della Calabria n° 19/2002



Figura 4. Stralcio della Tavola del PTCP relativa all'Obiettivo prioritario 3



Per quanto riguarda l'attuazione di questi interventi, segnaliamo, in particolare, l'APQ "Infrastrutture di Trasporto", che prevede (Intervento ANAS 02) lavori di ammodernamento in nuova sede del tratto Palizzi–Caulonia della SS106 (Lotti 6-7-8 compreso lo svincolo di Marina di Gioiosa Ionica - Megalotto 1), finanziati per 450.000.000,00 euro dal P.O.N. 2000/2006 Trasporti.

A parte il potenziamento della SS106 e della linea ferroviaria ionica, gli indirizzi e gli interventi finora descritti non interessano in maniera diretta il territorio comunale di Ardore. Contribuiscono però a delineare un nuovo assetto infrastrutturale dell'ambito della Locride, che potrebbe aprire una serie di prospettive di sviluppo di area vasta, delle quali anche Ardore potrebbe beneficiare, in particolare dal punto di vista dell'incremento dei flussi turistici diretti sulla costa, verso le aree archeologiche della Magna Grecia (tra cui Locri) e verso il Parco dell'Aspromonte.



COMUNE DI ARDORE

Piano Strutturale Comunale

Legge Urbanistica Regionale della Calabria n° 19/2002



5.1.B. ANALISI SWOT DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE

PUNTI DI FORZA	PUNTI DI DEBOLEZZA
• Dotazione infrastrutturale quantitativamente soddisfacente. • Presenza della SS106, che costituisce l'elemento principale della dorsale Taranto-Reggio Calabria e collega importanti centri di interesse regionale e interregionale (Sibari, Crotone, Melito Porto Salvo, Saline Ioniche, Reggio Calabria). • Presenza della Linea ferroviaria di interesse nazionale Metaponto-Reggio Calabria. • Prossimità con 3 assi di collegamento trasversale Ionio-Tirreno: la SS112 d'Aspromonte Bovalino-Bagnara Calabra, la SS111 Locri-Gioia Tauro e la SS281 del Passo di Limina Rosarno-Marina di Gioiosa Jonica. In particolare, la SS281, superstrada Jonio-Tirreno, consente un collegamento rapido con il porto di Gioia Tauro e con i principali aeroporti regionali. • Vicinanza con il porto turistico di Roccella Jonica e l'avio-superficie di Bianco.	• Condizioni di marginalità del territorio dovuto all'arretratezza del sistema delle infrastrutture di comunicazione viarie e ferroviarie. • Insufficienza dei servizi di trasporto pubblico. La sovrapposizione della linea ferroviaria con il tracciato della SS106 determina inoltre delle sovrapposizioni tra i servizi di trasporto pubblico su gomma e su ferro. • La SS106 presenta numerose criticità dovute alle caratteristiche tecniche della carreggiata, all'andamento plano-altimetrico del tracciato, alla presenza di numerosi incroci a raso con strade provinciali e comunali e di attraversamenti dei centri abitati, alle condizioni di traffico particolarmente intense nel periodo estivo, a causa dell'intenso traffico turistico. • Inadeguatezza della rete ferroviaria, costituita dalla vecchia linea jonica, ancora oggi a binario unico e senza elettrificazione. • Inadeguatezza strutturale delle SS111 e 112. • A scala locale, la viabilità minore non è qualitativamente idonea a garantire un sufficiente grado di sicurezza ai traffici ospitati.
OPPORTUNITA'	MINACCE
• Interventi di potenziamento dell'assetto infrastrutturale della Locride previsti dalla pianificazione e programmazione sovraordinata. • Disponibilità di fondi FESR 2007-2013 per il potenziamento delle infrastrutture (Asse VI del P.O. FESR Calabria). • Il potenziamento delle direttrici viarie trasversali Ionio-Tirreno previsto dal QTR potrebbe rendere più rapido ed agevole il collegamento tra la Locride e i porti del versante tirrenico (Bagnara Calabra e Gioia Tauro), aprendo possibili prospettive di sviluppo dei flussi turistici e commerciali. • Le innovazioni nel campo della telematica consentirebbero di ovviare alla marginalità fisica del territorio.	• Inefficacia degli interventi realizzati sul territorio in assenza di una programmazione integrata complessiva • Scarsità di finanziamenti e/o difficoltà per l'Amministrazione comunale ad accedere a fondi comunitari, nazionali e regionali.