

Il Piano Urbano della Mobilità di Cosenza-Rende ed area urbana

di Domenico PASSARELLI¹

L'Amministrazione di Cosenza ha intrapreso il cammino della programmazione negoziata, basata sulla concertazione istituzionale e sociale (si consideri tra l'altro i tavoli di lavoro con i cosiddetti "portatori di interesse" avviati dal mese di Settembre del 2007, che hanno già prodotto primi concreti risultati); una strategia da perseguire attraverso la costruzione del Piano Strategico e del Piano della Mobilità, in grado di promuovere la cooperazione tra i soggetti pubblici e privati, nel rispetto dei ruoli specifici, più ampia partecipazione della cittadinanza.

In coerenza con gli obiettivi del raggiungimento della maggiore competitività e coesione dell'Unione², la città di **Cosenza** sta procedendo al ribaltamento della sua visione "urbanocentrica", nel passato sostenuta dalla crescita della città capoluogo di provincia, per strutturarsi verso diversi ruoli e contesti, configurando nuove fisionomie e stabilendo rapporti non più gerarchizzati con il suo territorio: nodo all'interno di una rete che sviluppa servizi e funzioni orizzontali.³

Le infrastrutture sono un fattore fondamentale in tutti i percorsi di crescita urbana, tanto da divenire negli ultimi decenni uno dei cardini della maggior parte delle strategie di sviluppo locale; la *dotazione* infrastrutturale svolge oggi un ruolo di primo piano nella determinazione del potenziale di sviluppo prevalentemente secondo due modalità: in maniera diretta, il capitale pubblico esercita una funzione di fattore produttivo per le imprese secondo diversi gradi di complementarità con gli altri *input* (lavoro e capitale privato); in maniera indiretta, influenzando le scelte localizzative delle imprese.

La politica dei trasporti non può esaurirsi nei pur indispensabili interventi volti a migliorare la dotazione infrastrutturale del Paese, ma deve puntare al tempo stesso anche a **renderne più efficiente l'utilizzo**. Al riguardo, un confronto tra le diverse aree del Paese rivela come Nord, Centro e Sud non abbiano tra loro una grande disparità, se si utilizza un puro metro quantitativo (ad esempio infrastrutture fisiche per abitante o per ettaro). La disparità è invece notevole se si guarda alle condizioni e alla qualità del servizio di trasporto: **al Sud il livello del servizio è nettamente inferiore rispetto al Nord**. Le maggiori differenze tra le diverse aree del Paese riguardano qualità, frequenza, accessibilità e costi dei servizi di trasporto; tali differenze si riflettono sulla capacità delle infrastrutture di generare valore, ossia di contribuire ad assicurare servizi di trasporto adeguati.

Il sistema infrastrutturale di trasporto della Calabria, non assimilabile nelle condizioni attuali al concetto di "rete", presenta numerosi elementi di crisi rappresentati: dalla mancanza di collegamenti all'interno delle singole reti, dal basso grado di integrazione delle

1 Professore di Urbanistica, Presidente del CdL in PTUA, Università Mediterranea.

2 La proposta di Regolamento per la programmazione 2007-2013 dei Fondi Strutturali, licenziata dalla Commissione in data 14 luglio 2004, individua nelle città i nodi e i poli di eccellenza territoriale, chiamandole ad assumere un ruolo propulsore dello sviluppo: per sé ma anche e contestualmente, per i territori di riferimento, guardando alle vocazionalità e opportunità locali, nei contesti nazionali ed europei.

3 Sabrina Barresi: condizioni di sviluppo della competitività di Cosenza e dell'area vasta.

diverse modalità; da una elevata incidentalità nel trasporto stradale e, da un'inefficiente uso dell'offerta di trasporto, che vede una prevalenza del trasporto stradale,

Il settore dei trasporti ha scontato la mancanza di organiche politiche di programmazione che favorissero un sistema integrato di mobilità coordinato con una politica d'uso del territorio, che impedissero le inefficienze del settore caratterizzato da iniziative isolate, grandi progetti incompiuti ed un livello di servizio reso all'utenza complessivamente scadente.

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 della città, in corso di redazione dallo studio SINTAGMA, redatto in coerenza con il Piano Strategico, è uno strumento fondamentale soprattutto per le valenze programmatico-strategiche che affronta e per il territorio che considera, l'area compresa tra Rende e Cosenza, che rappresenta, sul piano della mobilità e dei trasporti, uno dei principali "nodi" del sistema calabrese.

Dai dati in possesso si evince che è stato condotto uno studio approfondito sulla struttura e sulle criticità del sistema di trasporto cosentino suddiviso, come richiesto anche dal MIT, in 5 sub aree che prendono in esame l'intera area metropolitana:

- Area residenziale di Cosenza (comprendente 12 comuni);
- Area Sud (comprendente 14 comuni);
- Area casali della Sila (comprendente 13 comuni);
- Area destra Crati (comprendente 3 comuni ma di valenza strategica);
- Area sinistra Crati (comprendente 11 comuni).

Il PUM analizza sufficientemente i quattro diversi sistemi che compongono il sistema dei trasporti (sistema stradale, ferroviario, portuale ed aeroportuale) introducendo anche alcune considerazioni di lungo periodo su progetti infrastrutturali da realizzare nei prossimi anni e compie un'attenta e dettagliata rilevazione ed analisi dei principali assi viari della città, classificandoli soprattutto in base all'incidentalità degli ultimi anni. 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.

⁴ Per una maggiore descrizione vedere *Atlante della Competitività delle Province e delle Regioni*, Istituto Tagliacarne, Unioncamere, 2007

Rispetto al **sistema stradale** il territorio è servito, in direzione nord-sud, dalla A3 SA-RC, e dalla S.S.19 delle Calabrie che termina a Catanzaro e che corre parallela all'autostrada; proprio per questo motivo, gran parte dell'infrastruttura è stata declassata da strada statale a strada regionale e quindi provinciale. In direzione est-ovest i collegamenti sono assicurati dalla S.S. 107 Silana Crotonese che collega il Tirreno casentino allo Ionio crotonese, attraversando i monti della Sila.

L'autostrada dispone di uno svincolo a servizio del territorio rendese e di uno svincolo a servizio della città capoluogo; i due svincoli servono, indirettamente, la zona silvana di S.Pietro in Guarano e Camigliatello. Le due uscite di Cosenza Sud a Cosenza Nord sono scarsamente utilizzate da un particolare flusso aggiuntivo; più a nord lo svincolo di Rose-Montalto consente l'accesso diretto dell'area industriale ed artigianale che si sviluppa lungo il corso del Crati, senza attraversamento di centri abitati.

Lo svincolo di Cosenza Nord si innesta con una rotatoria sul tratto di viabilità che collega la statale 107 con la statale 19. Lo svincolo è anche utilizzato per raggiungere la vicina Università della Calabria. Lo svincolo Cosenza Sud immette direttamente nell'area urbana di Cosenza; le connessioni con la viabilità di scorrimento sono mediate da un sistema di intersezioni semaforizzate che penalizzano in modo evidente la fluidità della circolazione.

La statale 19 delle Calabrie costituisce una asse portante del sistema di insediamento vallivo e collega Cosenza e Rende attraverso i quartieri di Roges, Commenda e Quattromiglia. Tali infrastrutture sono caratterizzati da ampi rettilinei, ad un unico senso di marcia con collegamenti trasversali e nodi semaforizzati, anche a breve distanza l'uno dall'altro; non esiste un coordinamento semaforico e la conseguente formazione di code spesso impedisce la normale utilizzazione nell'area di incrocio. La statale 107 collega l dorsale ionico e quella tirrenica, passando in viadotto dal confine Cosenza-Rende ed attraversando trasversalmente tutto l'insediamento vallivo. Si connette alla viabilità urbana attraverso due svincoli: il primo, in località Surdo, a servizio della zona sud di Roges; il secondo all'altezza dello svincolo autostradale di Cosenza Nord. Essendo utilizzata non solo per l'accesso all'autostrada ma anche all'Università, la statale è sede di un elevato flusso veicolare.

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.

Rispetto al **sistema aeroportuale** viene presa in considerazione l'ipotesi di creazione di un nuovo aeroporto (dopo Lamezia T., Reggio C. e Crotona) da realizzarsi nel comune di Luzzi con una previsione di 663.021 ab. Pari all'85,95% dell'intera popolazione provinciale.

Rispetto al **sistema portuale** viene enfatizzato il ruolo strategico del porto di Paola, considerato la porta di accesso al mare della città, ma a nostro avviso dovrebbe essere meglio chiarita la posizione ed il ruolo del porto di *Corigliano* che potrebbe avere un ruolo strategico nell'intero panorama nazionale ed europeo, avvalorato anche dalle difficoltà di sviluppo

oltre il transhipment del Porto di Gioia Tauro, dalla perifericità di Reggio Calabria e dalle difficoltà intrinseche del porto di Vibo, assolutamente avulso dal territorio circostante e penalizzato dal punto di vista morfologico.

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). Lo scalo ferroviario di Vaglio Lise costituisce un elemento fondante delle nuove politiche di mobilità (diviene luogo di smistamento da e per l'entroterra) ed anche l'Autostazione, localizzata nella baricentrica p.za Sganga, assume carattere sovracomunale come piattaforma di *scambio intermodale*.

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 est-ovest che devono, tra l'altro prevedere opportune relazioni con i fiumi Crati e Busento; il ponte di Calatrava è elemento di cerniera strategica e "asta di apertura" verso i casali della Sila se opportunamente raccordato con le viabilità locali.

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 circa 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.

La riorganizzazione della mobilità pubblica e privata, per come prefigurata, deve valutare gli impatti urbano e territoriali, in riferimento alla fruizione degli spazi, all'accessibilità pedonale, ciclabile e motorizzata prevedendo una dotazione di standard qualitativi al fine di soddisfare i caratteri esigenti e prestazionali. In particolar modo si dovrà tenere conto delle principali aree interessate da processi di riqualificazione e potenziamento, definiti dallo studio Sintagma come ATI (aree di trasformazine urbanistica, nuove polarità e nuove strutture di accessibilità) quali l'Autostazione, l'Opificio delle idee, l'Ospedale, il Planetario, il Polo fieristico, l'area delle Casermette, e così via.

Strategici potrebbero risultare i nuovi svincoli sulla A3 SA-RC, a nord e a sud della città, alleggerendo il traffico su quello esistente e favorendo una redistribuzione dello stesso in accesso all'area urbana. La riammogliatura della rete urbana dovrà anche essere ricalibrata e verificata in considerazione delle due possibili tangenziali est (Strada Serra Spiga-Castrolibero) ed ovest e il completamento del III lotto di Viale Parco verso Rende, Montalto e Rose.

Lo **scalo ferroviario di Vaglio Lise** costituisce un elemento fondante delle nuove politiche di mobilità (diviene luogo di smistamento da e per l'entroterra). In particolare lo scalo ristrutturato dovrà assumere un ruolo nuovo per la riorganizzazione della distribuzione logistica in Cosenza vero nodo di City-Logistica in grado di ridurre drasticamente i mezzi commerciali in accesso nelle aree centrali).

Anche l'Autostazione, localizzata nella baricentrica piazza Sganga, assume carattere sovracomunale come piattaforma di *scambio intermodale*. Pertanto l'Autostazione deve essere non solo punto di riferimento per le autolinee, ma anche per gli altri impianti di trasporto: è in questo contesto che occorre connettere il terminal con le fermate del sistema metropolitano, anche ricorrendo ad aiuti meccanizzati. Occorre in particolare gerarchizzare i movimenti pedonali, veicolari collettivi e veicolari privati evitando, così come accade oggi una frammistione con il traffico privato e con gli itinerari e le manovre del pubblico trasporto.

Occorre dunque ricomporre i territori "sfrangiati" attraverso una politica urbanistica in grado di aprirsi verso l'esterno riconnettendo i tessuti "marginali" attraverso sistemi di trasporto collettivo in grado di soddisfare una domanda che si rivolge quasi esclusivamente all'auto privata, mitigando i rischi e riducendo i tempi di percorrenza che oggi sembrano essere la causa maggiore dell'uso modale di trasporto. A tal proposito il progetto della metropolitana leggera, che collega Cosenza, Rende e l'Università della Calabria, ha come obiettivo l'integrazione e il raccordo del territorio, vera alternativa all'uso dell'auto privata.

Questi obiettivi mirano a realizzare dunque una cooperazione tra pianificazione territoriale, pianificazione urbanistica e pianificazione dei trasporti, a forte valenza ambientale, in modo che il nuovo sistema non sia avulso dal contesto sul quale è calato, *ma*, costituisca un mezzo efficace per il miglioramento della qualità urbana.

Occorre tuttavia un'attenzione maggiore all'intermodalità, con lo sviluppo, come accennato nella relazione Sintagma, di parcheggi scambiatori (*park & ride*), di parcheggi di relazione, di strutture miste; ed inoltre attenzione particolare deve essere riservata ad alcune problematiche ambientali connesse ai temi trasportistici quali il contenimento del consumo di suolo, delle emissioni sonore ed atmosferiche e dei consumi energetici; in altre parole si deve cercare di sviluppare con l'implementazione del PUM, il sistema di *mobilità sostenibile*, attraverso una serie di percorsi naturalistici ed ambientali che consentano un basso impatto ambientale e delle contenute emissioni inquinanti: è il caso delle *greenways* da sviluppare in particolar modo seguendo il corso del Crati (innervandosi agevolmente con la cosiddetta Via del Crati) e del Busento, ma anche di idonee azioni e politiche di *car sharing*, ed una migliore gestione ed efficienza del TPL anche attraverso la sperimentazione di progetti pilota. Anche per Cosenza, come già sperimentati in diversi paesi italiani ed europei, l'obiettivo è di realizzare, tra gli altri, percorsi ettometrici tra le polarità urbane, al fine di migliorare l'accessibilità al Castello Svevo e alla parte della città interclusa tra i fiumi Crati e Busento, partendo dalla sottostante zona urbanizzata.

Il sistema del trasporto pubblico locale rappresenta lo strumento principale attraverso il quale ricondurre la mobilità urbana nella sfera della sostenibilità; per promuovere lo sviluppo è necessario creare le condizioni affinché il mezzo pubblico diventi competitivo rispetto al mezzo privato in termini di efficienza e di qualità del servizio. Occorre promuovere strategie

di incentivazione della mobilità ciclabile in ambito urbano: il bike-sharing. Il bike-sharing rappresenta un'opportunità di mobilità non motorizzata destinata sia alla mobilità sistematica nelle aree urbane, sia all componente legata al turismo ambientale. Il servizio si compone materialmente di una serie di rastrelliere cui sono agganciate le biciclette, che possono essere prelevate dagli utenti registrati attraverso una chiave numerata o una tessera a microchip così da evitarne il furto.

Alcune considerazioni conclusive

La corretta organizzazione del traffico urbano richiede un'ampia e coordinata serie di interventi che, sinteticamente, si distinguono in "interventi sull'offerta di trasporto" ed "interventi sulla domanda di mobilità".

Gli "interventi sull'offerta di trasporto" concernono:

- la classifica funzionale delle strade secondo l'art. 2 del Nuovo Codice della Strada e le norme CNR;
- la viabilità principale urbana e le isole ambientali, ossia le strade locali finalizzate al recupero di vivibilità degli spazi urbani (il PUM non tratta in riferimento alle isole ambientali, ma menziona alcune pratiche progettuali come le *greenways*);
- i principali interventi migliorativi dell'offerta: eliminazione della sosta veicolare dalla viabilità principale, adeguamento della capacità delle inserzioni ai flussi ai flussi veicolari in transito, il recupero di nuovi spazi di sosta, la realizzazione di parcheggi pertinenziali.

Gli "interventi sulla domanda di mobilità" concernono invece:

- le tipologie del traffico;
- le principali alternative spaziali, modali e temporali;
- i principali interventi *intermodali*.

In definitiva, gli obiettivi che il PUM si prefigge di raggiungere saranno realizzati solo se si riuscirà a far interagire le proposizioni derivanti dai diversi strumenti di pianificazione, generale e di settore, che concorrono alla riorganizzazione urbana e territoriale dell'Area urbana nella sua complessità. In particolare lo sforzo dovrà concentrarsi sul raccordo con il PS (Piano Strategico), con i piani di trasporto alla scala provinciale, di bacino ed urbana con il PSC (piano strutturale comunale), e con gli altri strumenti di pianificazione settoriale quali PUT (piano urbano del traffico), con il PUP (Programma Urbano dei Parcheggi) ed il Programma della rete ciclopedonale.