



PICCOLI PASSI VERSO UN RIASSETTO GENERALE

Infrastrutture IN CALABRIA

FABRIZIO BONOMO

In Calabria sono previsti investimenti in infrastrutture per almeno 15,1 miliardi di euro (circa 29 mila miliardi di lire), equamente divisi fra strade, ferrovie e centrali elettriche - oltre al Ponte di Messina e una quota, piccola ma estremamente importante per l'idrico - che nell'insieme riguardano opere con un livello di progettazione molto avanzato o già in cantiere, così da prefigurare un deciso riassetto della dotazione regionale entro i prossimi anni, a partire dal 2008, quando dovrebbero essere completate l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, la nuova dorsale merci delle ferrovie e un'acquedotto atteso da oltre trent'anni, che finalmente porterà acqua di sorgente a una Reggio Calabria in perenne emergenza idrica



Quello che caratterizza la Calabria è la sua posizione di cerniera fra la Sicilia e il resto del Paese, che si rafforzerà con l'eventuale costruzione del Ponte di Messina, e al tempo stesso un'orografia complessa e tormentata, con al centro il massiccio dell'Aspromonte, che ha reso difficile lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto, il tutto in un quadro economico e sociale altrettanto complesso che si riassume - secondo quanto scrivono gli stessi dirigenti regionali - nella cronica rarefazione del tessuto imprenditoriale, nelle storiche difficoltà di consolidamento del settore turistico, nell'irrisorio contributo delle esportazioni al Pil regionale e nella forte marginalizzazione dei territori interni, montani e pedemontani; è anche una regione con una notevole quantità di opere pubbliche iniziate e mai finite, specie nel settore idrico.

Paradossalmente è proprio questo che la rende una delle regioni più cantierabile d'Italia, in particolare nel settore stradale, dove sono previsti investimenti per oltre 3 miliardi di euro, specie per lo sviluppo - in corso - dei corridoi autostradali e ferroviari lungo le coste tirrenica e jonica, a partire dall'adeguamento della Salerno-Reggio Calabria e dal riassetto della Statale 106, fino alla creazione di una vera e propria dorsale ferroviaria per le merci, attraverso il potenziamento della linea che collega Gioia Tauro al corridoio adriatico, da alla pianura padana e ai valichi alpini.

Complessivamente, nella regione sono previsti interventi per almeno 15,1 miliardi di euro. Una parte, quasi la metà, è ancora sulla carta, specie per quanto riguarda l'alta velocità Napoli-Reggio Calabria e il Ponte di Messina, ma il resto ha concrete possibilità di trovare applicazione nei prossimi cinque anni, compresa una delle infrastrutture idriche attese da oltre trent'anni - le opere che permettono l'utilizzo della diga sul Menta - che faticosamente comincia a sbloccarsi, grazie soprattutto alla Legge Obiettivo, ai suoi finanziamenti e ai meccanismi che ha messo in moto.

Rispetto alle infrastrutture di trasporto, l'Accordo di programma quadro siglato nel 2002 fra Governo e Regione prevede interventi per 3,18 miliardi di euro, dei quali 1,26 dovrebbero provenire (nei prossimi cinque anni) da fondi per le aree depresse e dai piani triennali Anas, mentre 1,92 riguardano coperture finanziarie già disponibili o comunque certe: 999 milioni di euro per interventi sul sistema stradale regionale (adeguamento di strade esistenti e costruzione di nuove trasversali), 517 per i porti, 105

per gli aeroporti e 300 per il sistema ferroviario delle aree metropolitane di Lamezia Terme, Catanzaro, Villa San Giovanni e Reggio Calabria.

Le risorse certe sono quasi tutte statali ed europee, con una piccola quota - di 116 milioni di euro - da parte di soggetti privati, che la Regione Calabria si è impegnata ad acquisire attivando iniziative necessarie all'individuazione dei partner e al reperimento delle risorse (altrimenti non si potranno utilizzare i fondi pubblici stanziati appositamente).



Sistemi in Calabria

	Sistemi ferroviari
	Sistemi stradali e autostradali
	Hub Interportuali
	Schemi idrici
	Ponte stretto di Messina

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

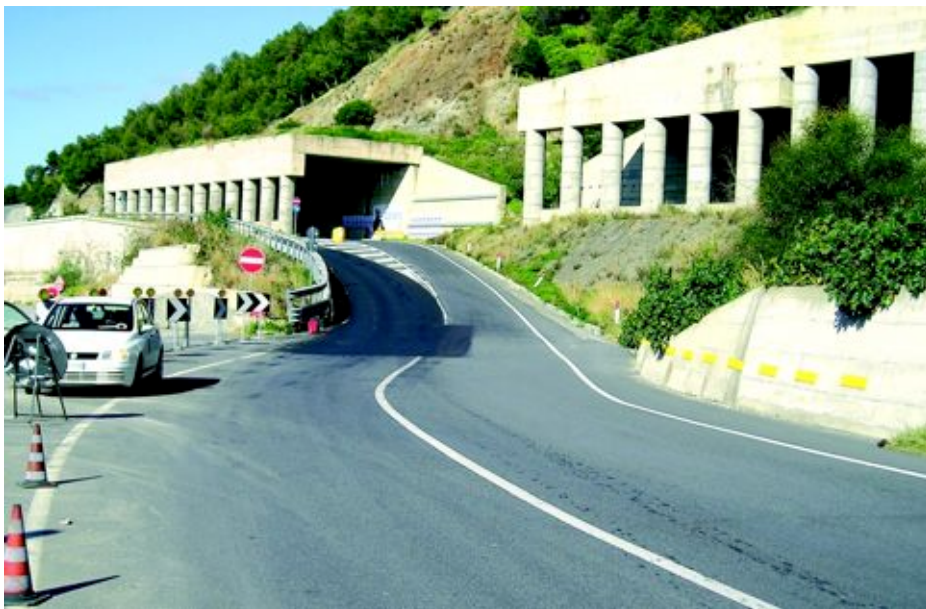
Strade

Gli interventi sulla rete stradale rappresentano l'impegno economico maggiore previsto in Calabria, dove sono canalizzate sia risorse comunitarie, che risorse per le aree depresse, statali e regionali, per un totale di 2,14 miliardi di euro.

Nei prossimi anni dovrebbe quindi prendere corpo un sistema viario completamente rinnovato, dove l'adeguamento della rete stradale preborbonica e borbonica (in termini di sicurezza, velocità e di confort), si affianca al riassetto dei due corridoi nazionali che attraversano la regione - la Salerno-Reggio Calabria e la Statale 106 Jonica - e alla creazione di una serie di arterie trasversali (in particolare la Sibari-Silla e la Bovalino-Bagnara), così da collegare le aree marginali di montagna con le direttrici sulla costa.

Oggi i cantieri su questa rete sono molti, in particolare quelli dell'Anas, che per la sola Salerno-Reggio Calabria ha attivato lavori per oltre 2,5 miliardi di euro, specie con l'avvio dei due principali maxilotti previsti in territorio calabro - il 5 e il 6, per un totale di circa 50 chilometri da Gioia Tauro a Reggio Calabria - già aggiudicati e consegnati al General contractor (che per entrambi è un'Ati fra Impregilo e Condotte).

Più in ritardo sembra essere l'adeguamento della Statale 106, anche se in pochi mesi, nel 2003, è stato messo in gara il maxilotto 4 (che accorpa diversi



Veduta dei lavori alla Statale 106 Ionica

lotti), da Scanzano a Pisticci, per un importo di 143 milioni di euro, e sono state avviate le procedure per il megalotto 5, da affidare a General Contractor.

Di quest'ultimo, nel dicembre scorso il Consiglio di amministrazione ha approvato il progetto preliminare, per 1,136 miliardi di euro di lavori che prevedono la costruzione di un nuovo tratto di circa 21 chilometri, dal raccordo di Reggio Calabria allo svincolo di Melito di Porto Salvo, a carreggiate

separate con due corsie per ogni senso di marcia e spartitraffico centrale, cinque svincoli sfalsati, una bretella di collegamento alla Statale 106 esistente, 14 gallerie e 21 viadotti.

Per le altre parti da adeguare - la 106 ha una sezione inadeguata, ma soprattutto attraversa centri abitati e ha un tracciato a forte impatto su molta parte della fascia costiera - è in corso la progettazione o la messa a punto delle gare: il progetto definitivo dei megalotti 1 e 2 (valore complessivo 1 miliardo di euro)



è stato già completato e per il megalotto 1 è in corso la conferenza dei servizi; per la Variante di Nova Siri (costo 54 milioni di euro), è stato approvato il progetto preliminare e trasmesso al Cipe perchè segua l'iter previsto dalla Legge Obiettivo; la progettazione preliminare del megalotto 3 è in fase di conclusione.

Per quanto riguarda le altre arterie, nell'Apq del 2002 sono previsti 34 interventi, fra i quali si segnalano: la Pedemontana della Piana di Gioia Tauro (tre tratti, per un totale di 66,88 milioni di euro); la Statale 182 "Trasversale delle Serre", con vari lotti sui tronchi 4 e 5, per un totale di circa 138 milioni di euro; il primo lotto delle Statali 108 ter e 492 San Giovanni in Fiore-Savelli-Verzino-Stazione di Strongoli, con lavori per circa 58 milioni di euro.

Porti

Il sistema portuale commerciale vede la Calabria ai primi posti in Italia grazie allo sviluppo del porto di Gioia Tauro, sul quale si prevedono una serie di interventi di potenziamento per circa 292 milioni di euro (565 miliardi di lire).

Il grande scalo mediterraneo assorbe oltre la metà dei circa 522 milioni di euro di investimenti pubblici previsti dall'Apq 2002 per i porti commerciali e turistici calabresi, quasi tutti già disponibili o con coperture finanziarie certe, destinati fra l'altro alla realizzazione di circa settemila posti barca (tra vecchi e nuovi), distribuiti all'interno di una rete di porti e approdi turistici, molti dei quali già esistenti lungo i 750 chilometri di costa; in questo caso il finanziamento pubblico si integra con investimenti decisamente maggiori da parte del capitale privato, che dovrebbe coprire circa il 70 per cento dei costi.



Aeroporti

Negli aeroporti calabresi si prevedono lavori per circa 155 milioni di euro di fondi statali o europei, destinati sia al miglioramento delle infrastrutture (piste, aerostazioni, servizi a terra), sia delle apparecchiature di controllo e di guida del traffico aereo degli aeroporti di Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotona.

Parallelamente è allo studio la costruzione di un aeroporto di terzo livello nella Piana di Sibari, per portare questo territorio al livello delle zone più ricche del Paese valorizzando il suo ruolo economicamente trainante all'interno della regione, grazie a una agricoltura moderna alla quale si affianca la seconda flotta peschereccia dell'Italia meridionale e il relativo mercato ittico, oltre a disporre del più ampio porto turistico calabrese. Il nuovo aeroporto dovrebbe essere finanziato con i 10,33 milioni di euro di fondi statali previsti dalla Finanziaria 2000, integrati da contributi regionali, fermo restando l'esito positivo della valutazione tecnica dell'Enac sull'effettiva fattibilità dell'intervento e la successiva verifica della presenza dei servizi necessari al suo funzionamento.

Ferrovie

Per le ferrovie gli interventi previsti dall'Apq del 2002 riguardano essenzialmente il miglioramento della mobilità nelle aree metropolitane di Lamezia Terme, Catanzaro, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, per un investimento complessivo di circa 300 milioni di euro: 44 per un primo lotto di metropolitana leggera (su gomma) Cosenza-Rende; 122 per il raddoppio e l'elettrificazione della linea Reggio Calabria-Melito Porto Salvo; 116 per il potenziamento della Lamezia Terme-Catanzaro Lido e 7 per la Taranto-Reggio Calabria.

I restanti 11 milioni di euro finanziano la riqualificazione delle stazioni, integrandosi nel più vasto progetto di Rfi - da 46 milioni di euro - per la manutenzione straordinaria, il recupero architettonico e



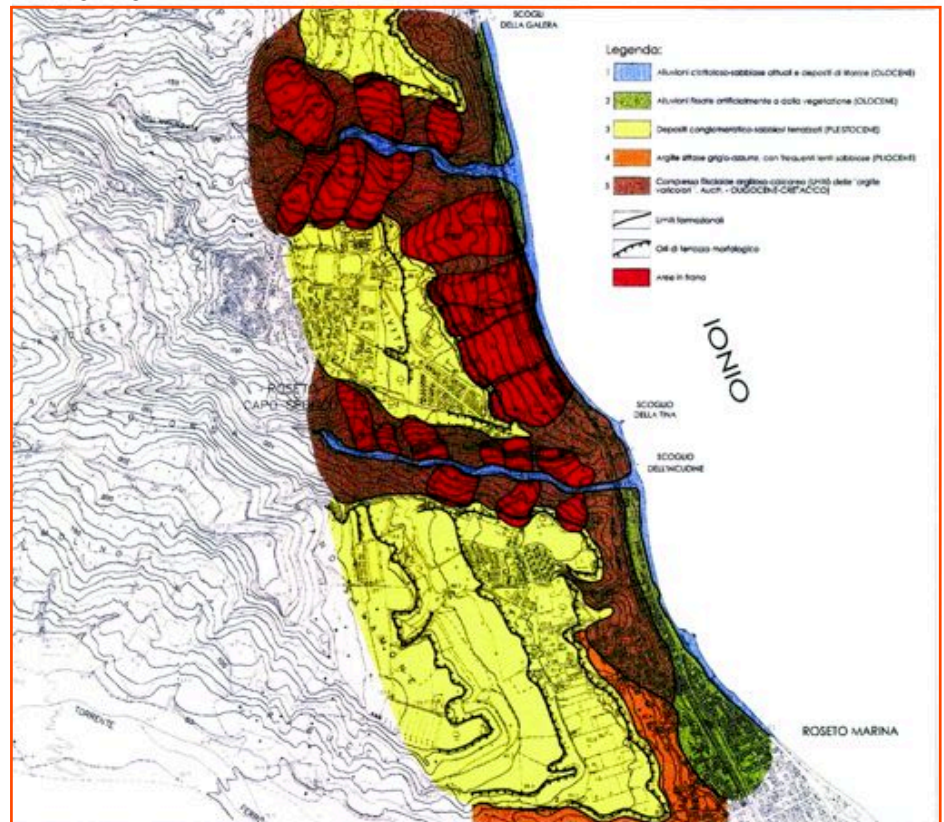
Schema degli interventi previsti da Rfi in Calabria

funzionale delle stazioni di Aman-tea, Bagnara Calabria, Castiglione Cosentino, Cosenza, Crotona, Gioia Tauro, Lamezia Terme Centrale, Locri, Melito Porto Salvo, Nicastro, Paola, Praja, Reggio Calabria Lido, Roccella Jonica, Rosarno, Scalea, Sibari, Soverato, Tropea, e Vibo Pizzo.

Per il potenziamento del nodo di Reggio Calabria, Rfi segnala che è in corso la realizzazione del raddoppio, prevalentemente in affiancamento, fra Reggio Calabria Centrale e Melito Porto Salvo, con elettrificazione dell'intero tratto di linea e il completamento del raddoppio da Pellaro a Melito Porto Salvo, oltre alla soppressione di passaggi a livello.

Nell'insieme si tratta di interventi migliorativi, ma in prospettiva - escludendo l'alta velocità da Napoli a Reggio Calabria, ancora tutta da definire e, se mai sarà, riguarda un futuro relativamente lontano - se ne prevedono due decisiva-

Rilievo geologico della frana di Roseto



mente più corposi: uno è il rinnovo della linea trasversale Catanzaro-Lamezia Terme, che comprende il riassetto del nodo di Lamezia (fra i più importanti del Sud), dove si innesta sull'asse Napoli-Battipaglia-Reggio e crea un percorso alternativo rispetto all'asse principale; l'altro consiste nella creazione, in corso, della nuova dorsale merci italiana che Rfi sta disegnando attraverso la Calabria, con il potenziamento della Taranto-San Lucido - dal costo stimato di oltre 700 milioni di euro (le ipotesi variano da 792 a 773 milioni, secondo i contributi che il progetto può raccogliere) - che taglia da est a ovest la penisola calabra e consente di collegare Gioia Tauro e i porti siciliani alla direttrice adriatica e da qui ai valichi alpini.

Idrico

Quanto alle infrastrutture idriche, la Calabria si caratterizza per la grande quantità di dighe, la maggior parte delle quali inutilizzate o ancora in cantiere, a fronte di situazioni di vera e propria emergenza idrica, specie nell'area di Reggio Calabria.

Paradossalmente, ma sarebbe più opportuno dire ragionevolmente, nella Legge Obiettivo sono stati inseriti solo tre interventi - con un costo complessivo di circa 325 milioni di euro - cioè quelli relativi ai sistemi che fanno capo alle dighe dell'Esaro, del Metramo e del Menta.

Nonostante l'urgenza, specie per l'area di Reggio Calabria, lo sviluppo di queste opere - costate decine di miliardi di lire e inutilizzabili da decenni - va a rilento, e solo recentemente sono stati sbloccati alcuni lavori per lo sfruttamento della diga del Menta (realizzata fra il 1985 e il 2000): nel settembre 2004 il Cipe ha approvato il progetto esecutivo e stanziato 23,24 milioni di euro per il completamento e la piena funzionalità dell'opera di presa e della galleria di derivazione (già realizzata), compresa la captazione e adduzione delle venute d'acqua al suo interno (per

un eventuale uso potabile), oltre alla costruzione del pozzo piezometrico nel massiccio del Monte Cendri e di tutte le apparecchiature idrauliche ed elettromeccaniche.

Il progetto - da 80 milioni di euro - per il completamento di questo schema idrico, che permetterà di fornire acqua di sorgente a Reggio Calabria (città oggi in emergenza idrica, con infiltrazioni di acqua salata nell'acquedotto) è attualmente in fase istruttoria presso il ministero delle Infrastrutture.

Gli altri lavori - per i quali non sono ancora previsti sviluppi concreti - riguardano la costruzione e la messa in sicurezza della diga dell'Esaro e il suo collegamento con l'acquedotto Abatemarco e il completamento dello schema idrico sul fiume Metramo.

Il progetto della diga dell'alto Esaro risale al 1979 e l'appalto dei lavori al 1982, sospesi però nel dicembre 1987 - a causa di un ampio dissesto della sponda sinistra - e non ancora ripresi, nè si prevede lo sblocco della situazione nei prossimi anni.

Quanto alla diga sul fiume Metramo - la più alta d'Europa, con un invaso di cemento di 104 metri e una capacità di 27 milioni di metri cubi di acqua -

progettata nel 1979 e concepita originariamente per dare energia al centro siderurgico della Piana di Gioia Tauro, essa rappresenta

l'ennesima, costosa opera pubblica calabra incompiuta: l'appalto iniziale, del 1981, è di circa 67 miliardi di lire (34,47 milioni di euro) per sei anni di lavori; nel 1986 però sono ancora in corso le procedure d'esproprio, mentre i costi crescono esponenzialmente, fino ai 209,5 miliardi di lire (circa 108 milioni di euro) registrati nel 1988, dopo decine di varianti e perizie suppletive (e uno stato avanzamento di circa il 90 per cento); nel 1996 la spesa raggiunge i 390 miliardi.

Oggi l'enorme diga è terminata, ma ancora non funziona perchè manca la rete di distribuzione; il completamento dello schema idrico ha un costo stimato di circa 87,8 milioni di euro, ma allo stato attuale dei progetti e delle risorse difficilmente potrà concretizzarsi nei prossimi anni.



Particolare della diga del Menta

