COMUNE DI LOCRI

Provincia di Reggio Calabria

Piano Strutturale Comunale (P.S.C.) e Regolamento Edilizio e Urbanistico (R.E.U.)



DOCUMENTO DEFINITIVO DEL PSC

DSI SISTEMA INFRASTRUTTURALE RELAZIONALE



COMUNE DI LOCRI

Province di Reggio Calabria

PIANO STRUTTURALE COMUNALE (PSC)

(L.U.R. 16 aprile 2002, n. 19)

DOCUMENTO DEFINITIVO DEL PSC SISTEMA INFRASTRUTTURALE RELAZIONALE DSI

PROFESSIONISTI INCARICATI

arch. Fulvio A. Nasso - Capogruppo arch. Giuseppe Lombardo arch. Paolo Malara

> prof. geol. Giuseppe Mandaglio agronomo Paolo Panetta

CONSULENTI pianif. territ. Rocco Panetta archeologodott.ssa Maddalena M. Sic

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO

Geom. Vincenzo Orlando

SISTEMA INFRASTRUTTURALE-RELAZIONALE

"... sette carrozze vecchie... i sedili lucidi di faggio stagionato e odoroso E' avvolto da una cortina di vapore che esce da un tubo tappezzato e sibila come un serpente in piena foresta pluviale... comincia a popolarsi di facce ancora sopite dal sonno e dopo poche stazioni diventa un mondo a se... per decine di volte ... è rimasto in mezzo alla campagna... le insegnanti lavorano a maglia o danno l'ultimo segno blu sui compiti di latino che devono portare in classe... Il conduttore riesce a stento a chiudere gli sportelli al grido... "Avanti c'è posto"..." A. Delfino

RETI DI TRASPORTO

Una attenta analisi del sistema della mobilità in Calabria viene fatta dalla Regione Calabria all'interno del "Rapporto" per la "Carta dei Luoghi":

"Lo Stato di fatto

L'attuale assetto del sistema viario calabrese si presenta piuttosto articolato, ma con molte carenze e limiti, strutturali funzionali e organizzativi, che generano situazioni di estrema criticità quali: insufficienza della rete primaria di collegamento interregionale (Autostrada A3 – S.S. 106) in termini di standard geometrici, qualitativi e di sicurezza; carenza di nodi di scambio tra la rete primaria e i poli economici, commerciali, turistici, culturali; insufficienza delle reti in alcune aree a rilevante peso insediativo con il conseguente fenomeno di congestione e inquinamento degli ambiti urbani; marginalità dei territori e degli insediamenti collinari e montani. Inoltre, bisogna considerare che la ristrutturazione delle competenze dettata dalla recente normativa in merito, configura le Regioni al centro dell'attività di programmazione ed in parte di manutenzione della maggior parte della struttura viaria.

In Calabria circa 1.000 chilometri di strade fin'ora a gestione statale diverranno regionali, compreso l'onere relativo per la manutenzione.

La Calabria è percorsa da circa 16.000 km di strade distinti in: 300 km dell'autostrada A3 (l'unica della regione e gestita direttamente dall'ANAS) percorribile senza pedaggio; 3.300 km di strade statali (compresi i 1.000 di prossima gestione regionale); 5.700 km di strade provinciali e 6.700 km di strade minori.

La rete secondaria calabrese, in gran parte di competenza provinciale, anche se abbastanza estesa sul territorio, è di basso livello qualitativo, in particolar modo nella provincia di Reggio Calabria. La dotazione di strade dell'area regionale (autostrada, strade statali di interesse nazionale, strade statali di interesse locale), malgrado l'estensione delle stesse, non garantisce una adeguata accessibilità a vaste aree del territorio regionale.

La rete stradale, in atto, è costituita da un'autostrada, la Salerno – Reggio Calabria (A3), da strade statali e strade provinciali. Il precedente PRT configurava la rete stradale in due distinti livelli. Il primo livello individuava le vie di grande comunicazione che consentivano, attraverso l'interconnessione con la rete nazionale, l'inserimento della Calabria nel sistema viario europeo. Il secondo livello configurava una rete costituita dalle arterie di rilevanza regionale che consentivano la funzione di adduzione e distribuzione del traffico proveniente dalla rete di primo livello ed, inoltre, la penetrazione nelle aree interne e nei nodi urbani.

Il nuovo ordinamento delle strade, per come già detto, ha modificato tale impostazione.

Il Decreto legislativo n.112/98, infatti, ha modificato la competenza amministrativa delle strade, già appartenenti al demanio nazionale, trasferendo al demanio delle regioni a Statuto Ordinario o al demanio degli enti locali le strade ed i tronchi stradali non facenti parte della grande viabilità statale, individuata dal succitato decreto.

Per effetto del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 21 febbraio 2000 (Individuazione e trasferimento, ai sensi del decreto legislativo n.112 del 1998, delle strade non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale) la rete stradale calabrese della grande viabilità nazionale si è ridotta di circa due terzi. Infatti, prima del D.P.C.M. la rete delle strade statali della regione presentava una estensione di 3.693 Km, di cui 279 Km di autostrada e 3.414 Km di strade statali; adesso, la rete stradale statale calabrese presenta un'estensione complessiva di km. 1.087, ed è costituita fondamentalmente da due dorsali longitudinali, Nord-Sud, quali la SS 18, sul versante tirrenico, e la SS 106, sul versante ionico, e da sette direttrici trasversali lungo l'asse Est-Ovest.

In considerazione, per come detto, della configurazione, a scala nazionale, del sistema nazionale integrato dei trasporti, SNIT, si coglie un ulteriore elemento di differenziazione, rispetto allaoriginaria configurazione della rete stradale calabrese, dovuto, appunto, alla individuazione diuna rete viaria di interesse nazionale, cioè di una rete SNIT.

La Rete stradale dello SNIT di interesse nazionale

La rete stradale che fa parte dello SNIT attuale è formata dalle autostrade e dalle strade che sono rimaste di competenza dello Stato. Il sistema nazionale integrato dei trasporti, SNIT, nell'ambito della viabilità calabrese individua due arterie che fanno parte della struttura di primo livello del sistema: l'autostrada A3 e la S.S. 106 jonica Reggio Calabria - Taranto.

Autostrada A3: Salerno-Sicignano-Spezzano-Falerna-Reggio C.

La Salerno-Reggio Calabria rappresenta la principale arteria di scorrimento che collega la Sicilia e le estreme regioni meridionali tirreniche alla grande rete autostradale europea allacciandosi al Corridoio 1 che collega Palermo a Berlino.

Essa, percorrendo in senso longitudinale la regione, collega direttamente alcuni centri calabresi "portanti" e sostiene i collegamenti trasversali con le due sponde. La struttura, di basso livello funzionale, è condizionata sia da una scelta "storica" del tracciato, sia dalle condizioni geomorfologiche oggettive del territorio calabrese.

Questi due fattori determinano le condizioni di esclusione diretta dalla grande viabilità di aree di un certo interesse regionale: l'alto tirreno cosentino; il crotonese; il basso jonio reggino.

Ad ovviare in parte a questo problema, intervengono, con innesti a pettine sulla dorsale autostradale, una serie di collegamenti trasversali che, raggiungendo le sponde del Tirreno e delle Jonio, soddisfano in parte la domanda di collegamento.

(...)

Allo stato attuale le caratteristiche tecniche dell'autostrada sono le seguenti:

- larghezza della piattaforma stradale m. 19,10
- carreggiate unidirezionali con due corsie di m. 3,75
- banchina di m. 1,50
- larghezza dello spartitraffico di m.1,10
- raggio di curvatura planimetrico maggiore di 300 m, che corrisponde ad una velocità di progetto di 90 Km/h.
- pendenza massima del 6%
- sezione CNR di tipo III

(...)

SS. 106 Ionica: costituisce l'elemento principale della dorsale ionica Taranto - Reggio Calabria, con estesa nel territorio regionale di Km. 378,860 con esclusione del tratto sotteso dalla SS 106 Radd.

La strada non solo collega due aree ad elevata valenza economica (pianura pugliese e piana diSibari), ma anche importanti centri di interesse regionale e interregionale.

Infatti, lungo il tracciato si incontrano: Sibari (porto), Crotone (area industriale, porto ed aeroporto), RoccellaJonica (porto), Saline Ioniche (porto attualmente inutilizzato) e Reggio Calabria (porto edaeroporto).

L'infrastruttura presenta numerose criticità dovute alle caratteristiche tecnichedella carreggiata, all'andamento plano-altimetrico del tracciato ed alle condizioni di traffico.

Iltracciato presenta diversi tipi della sezione stradale, per cui si alternano tratti con sezioniridotte e tratti con sezioni allargate. Anche il tracciato planimetrico alterna tronchiammodernati (con ampi raggi di curvatura e buona visibilità) e tronchi vetusti, nellaconcezione progettuale.

Le due condizioni determinano situazioni di criticità ad ognirestringimento della carreggiata (che sono diffuse lungo tutto il percorso).

Le criticità sono,inoltre, incrementate dai numerosi incroci a raso (con strade provinciali e comunali) e dagliattraversamenti dei centri abitati.

Le criticità causate dai volumi di traffico giornalieri siverificano nell'area di Reggio Calabria-Locri.

Nel periodo estivo le criticità si esaltano a causa del traffico turistico, che è molto intenso per effetto delle caratteristiche ambientali, paesaggistiche e dei beni architettonici e storici. SS 106 Ionica Radd.

Il tronco della SS 106 Radd., con estesa nel territorio regionale di Km. 29,710, ha sostituito, difatto, l'equivalente tracciato della SS 106, in quanto presenta un migliore andamentoplanimetrico e non devia verso le aree interne, mantenendosi parallelamente alla costa.

La Rete stradale di interesse regionale

Direttrici longitudinali

- SS 522 di Tropea: dallo Svincolo A3 di Pizzo Calabro, Tropea, Capo Vaticano, Nicotera, fino allo svincolo A3 di Rosarno Porto di Gioia Tauro
- Bivio Marcellinara (sulla SS 280) a Piano Lago, lungo la Valle dell'Amato a Serrastretta, Pedivigliano.

Direttrici trasversali

- SS. 504 di Mormanno: dallo svincolo di Mormanno della A3 a Scalea (SS 18)
- SS 105: Castrovillari Torre Cerchiara Villapiana Lido
- SS 18: Sangineto 5. Agata D'Esaro Roggiano A3
- SS 278: Amantea (SS 18)- Lago Cosenza
- SS 112 d'Aspromonte: Bovalino (SS 106) Platì S. Cristina d'Aspromonte Bagnara Calabra Ancora in fase di progettazione nella parte più impegnativa del tracciato.

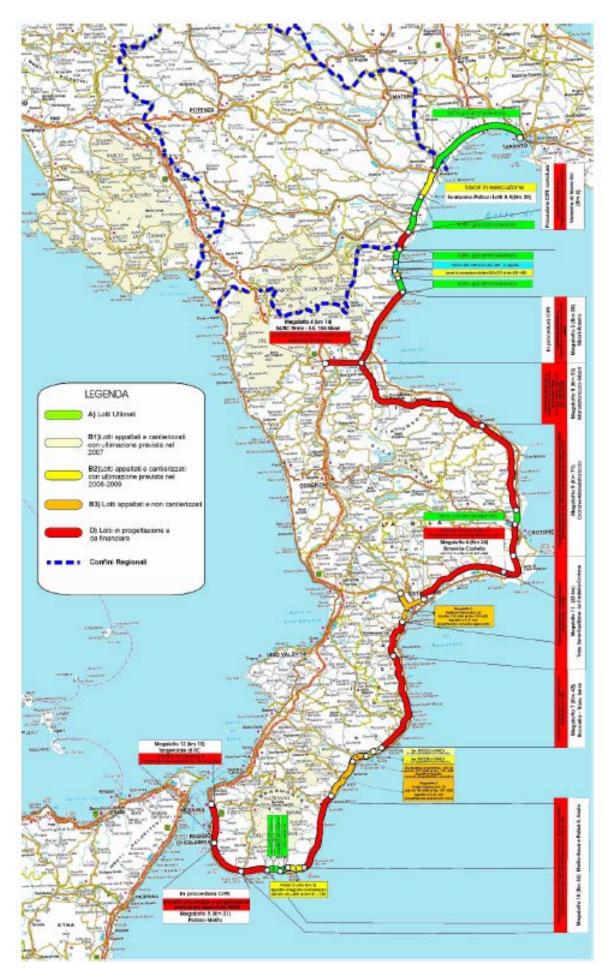
La realizzazione della Bagnara – Bovalino, comporterebbe un collegamento più rapido i versanti, jonico e tirrenico della media provincia reggina. Migliorerebbe notevolmente il collegamento tra i centri preaspromontani tirrenici e pianigiani, che attualmente non dispongono di una sufficiente rete viaria.

L'infrastruttura sarebbe inoltre connessa alla rete di viabilità prevista, e nella fase embrionale di realizzazione, nella piana di Gioia Tauro. Costituirebbe una valida alternativa al traffico locale, commerciale e turistico fra il bacino ionico (della zona di Bovalino) e l'autostrada del sole.

L'intero tracciato è stato concepito per una non modesta parte in viadotto ed in galleria.

E' sicuramente un'opera che merita in prospettiva la dovuta attenzione, una volta realizzate o ammodernate infrastrutture che nell'ambito della provincia reggina hanno un ruolo prioritario.

 (\dots)



Carta dei Luoghi - Sistema Infrastrutturale

Il sistema ferroviario

Stato di fatto

Per una corretta "lettura" del sistema ferroviario calabrese occorre comprenderne la collocazione nel contesto nazionale facendo riferimento a quanto previsto nel Piano Generale dei Trasporti (...)

La rete ferroviaria del Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) attuale comprende le tratte che assicurano i servizi di lunga percorrenza interni al Paese con le relative connessioni all'interno dei grandi nodi metropolitani ed urbani, i collegamenti con i nodi di trasporto di rilevanza nazionale ed i collegamenti internazionali.

La rete SNIT, in ambito ferrovia, è composta dai seguenti assi principali:

- direttrici longitudinali (dorsale, adriatica e tirrenica);
- trasversali che collegano le direttrici longitudinali;
- trasversale est-ovest, a servizio della pianura padana ed interconnessa alle aree
- metropolitane di Torino, Milano, area diffusa veneta;
- direttrici di accesso dai valichi alpini; direttrici di accesso Sud

In questo contesto, la rete ferroviaria calabrese privilegia la direttrice nord-sud tirrenica a scapito della tratta jonica che fornisce un basso livello di servizio sia per la presenza di un unico binario che dall'assenza della linea elettrificata.

Questo sistema di mobilità su ferro, si completa con un unico ramo che, trasversalmente da Paola, passando per Cosenza, raggiunge la direttrice nord-sud jonica.

Un sistema di collegamento su ferro più minuto, storicamente è stato offerto dalla ex ferrovia Calabro-Lucana, oggi Ferrovie della Calabria, che metteva in comunicazione aree interne con centri di costa.

Oggi questo servizio è stato sostituito, quasi ovunque, da servizi di linea su gomma(...)

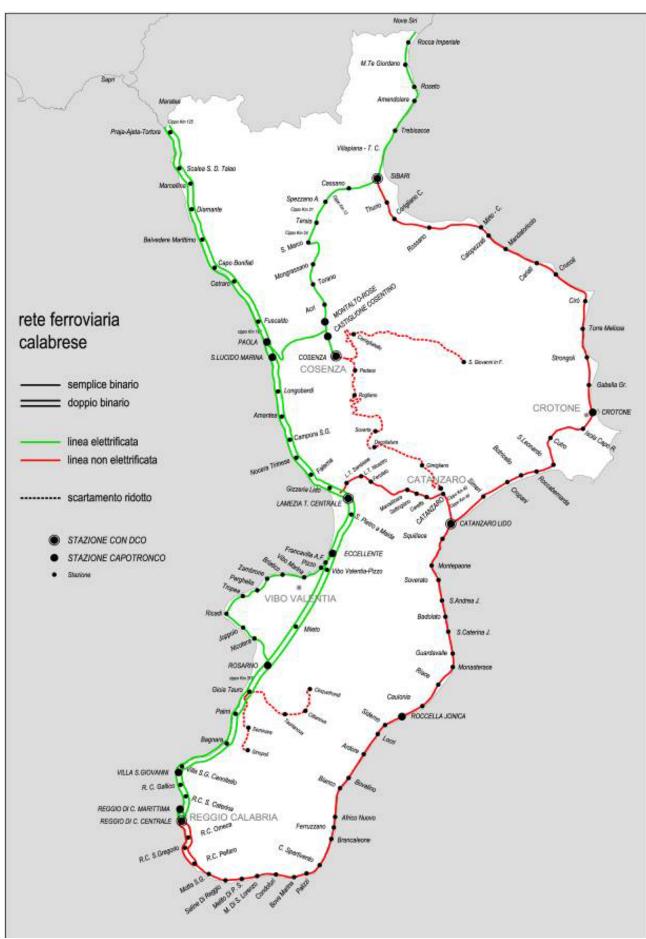
La rete di interesse nazionale e comunitario

La rete si riferisce alle linee RFI s.p.a. ed è costituita da due dorsali costiere, la tirrenica e la ionica, e da tre linee minori, se così si possono definire, di cui due, la "Paola-Castiglione- Sibari" e la "Lamezia Terme-Catanzaro", vengono definite trasversali, e la "Eccellente-Tropea-Rosarno", costiera. (...)

Linea Jonica: Metaponto – Sibari – Crotone – Catanzaro – Roccella – Reggio Calabria Centrale. La linea jonica si sviluppa lungo la costa orientale della Calabria ed attraversa il territorio calabrese per 394 Km. La linea nel tratto Reggio C. – Melito P.S. è elettrificata ed a doppio binario, mentre la parte rimanente è a semplice binario, non è elettrificata. La velocità di fiancata varia da 90 a 150 Km/h con una velocità commerciale, massima, di 80 Km/h.

Sistema dei porti e aeroporti, interporti Sistema dei porti

I nodi marittimi, infine, a parte il "sistema dell'attraversamento", che è reggino e ha una utenza multimodale e multitipologica, gli altri nodi regionali sono sostanzialmente di natura mercantile o turistica. La rivalutazione del ruolo e delle funzioni dei porti, nell'area del Mediterraneo, può determinare una efficace alternativa al trasporto terrestre, in particolar modo per tutte le aree che si affacciano sulle coste del Mediterraneo e per quei Paesi come l'Italia che grazie alla sua "centralità" nell'area del Bacino del Mediterraneo, consente ai porti meridionali di rappresentare il naturale e logico collegamento tra le aree del Centro-Nord Europa e quelle dell'Africa settentrionale e dell'estremo Oriente. Le vie d'acqua, inoltre, possono determinare una valida alternativa al trasporto terrestre, attraverso una integrazione intermodale. In particolare, la Regione Calabria con i suoi 800 Km di costa può assumere un ruolo determinante nello sviluppo dei traffici marittimi futuri e quale collegamento di notevole interesse tra terra e mare. Le previsioni indicano infatti chiaramente che i maggiori incrementi nelle movimentazioni delle merci vi saranno con i paesi che si affacciano sul Mediterraneo dell'Europa orientale e dell'Africa settentrionale piuttosto che tra i paesi dell'Europa stessa.



Carta dei Luoghi - Rete ferroviaria

Portualità commerciale

I porti calabresi sono inseriti nei sistemi portuali "Basso Tirreno" e "Ionio – Basso Adriatico". La rete SNIT comprende il solo porto di Gioia Tauro mentre il POR Calabria individua sette porti commerciali principali (Gioia Tauro, Villa San Giovanni, Vibo Valenzia, Reggio Calabria, Crotone, Corigliano, Saline Joniche), successivamente ripresi nell'Accordo di Programma Quadro. (...)

Portualità turistica

Pur avendo uno sviluppo delle coste tra i maggiori d'Italia, la Calabria possiede un numero di porti turistici esiguo ed estremamente carente, e che solo in pochi casi offre ai diportisti la garanzia di un ormeggio sicuro per ogni tempo. Questi porti hanno anche attrezzature generalmente insufficienti.

- Porto di Bagnara Calabra
- Porto di Roccella Jonica
- Porto di Cetraro
- Porto di Tropea
- Porto di Amantea
- Porto di Cirò Marina
- Porto di Cariati
- Porto di Catanzaro Lido

Di recente Locri è stata ricompresa nel piano regionale dei porti ed è stato redatto il progetto, da parte della Regione Calabria, per la realizzazione dell'infrastruttura ubicata a sud del territorio comunale.



Il Proggetto del Portodi Locri

Sistema degli aeroporti

Per quanto riguarda il trasporto aereo, pur costando di tre aeroporti - uno per il traffico internazionale a Lamezia, uno per l'utenza dell'area dello Stretto a Reggio Calabria, uno di supporto all'industria turistica a Crotone, non riesce a proporsi in maniera sufficientemente valida allo scenario nazionale per la pochezza di servizi e delle attrezzature. Quello del trasporto aereo è un ruolo essenziale in Calabria, sia perché permette di alleviare e superare la sua perifericità geografica, sia perché supplisce, in alcuni casi, alla carenza delle infrastrutture terrestri. Nota dolente è l'assenza di un sistema di intermodalità con la rete stradale e ferroviaria dedicata al collegamento diretto con gli aeroporti. Il sistema aeroportuale calabrese è costituito dagli aeroporti di Lamezia Terme (CZ), di Reggio Calabria (RC) e di Crotone (KR). Il bacino di riferimento dei tre aeroporti è rappresentato dall'intero territorio regionale calabrese e da una limitata area della Sicilia. Gli aeroporti, differenziati per classe e per strutture, svolgono un diverso ruolo di collegamento, con le altre entità territoriali esterne alla regione.

Con riferimento alla rete aeroportuale dello SNIT, solamente gli aeroporti di Lamezia Terme e di Reggio Calabria vi sono inclusi, potendo contare su un traffico passeggeri superiore a 500.000 unità. L'attuale PRT, inoltre, classifica come intercontinentale l'aeroporto di Lamezia Terme e come internazionali gli aeroporti di Reggio Calabria e di Crotone...

 (\dots)

Sistema degli scali ferroviari

(...)

- Scalo ferroviario di Catanzaro Lido
- Scalo ferroviario di Villa San Giovanni
- Scalo ferroviario di Crotone
- Scalo ferroviario di Sibari" (Regione Calabria, Università degli Studi "Mediterranea" di Reggio Calabria Facoltà di Architettura Dipartimento AACM, "Carta dei Luoghi", "Rapporto").

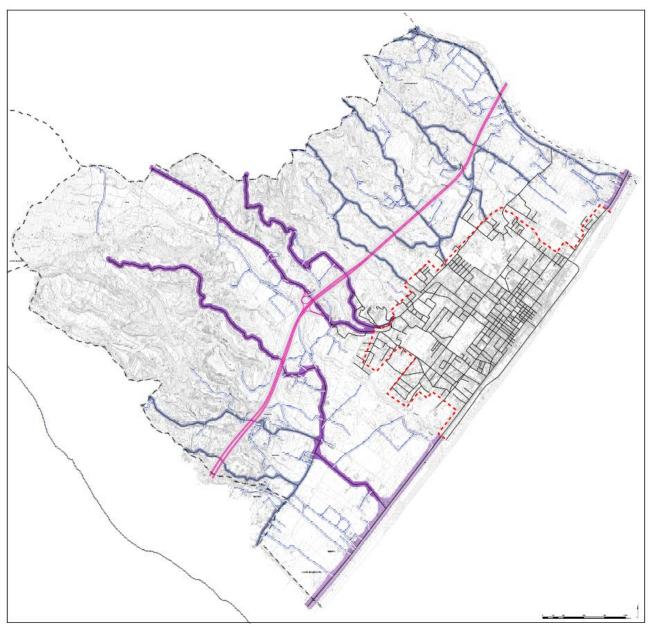
Per il territorio di Locri la mobilità sul ferrato è costituita dalla rete Reggio Calabria-Metaponto, una rete ferroviaria vetusta, ad un solo binario e non elettrificata.

La rete pubblica interurbana è sostanzialmente affidata al trasporto gommato gestito dalle autolinee Concessionarie delle varie tratte (*Federico*, *Ferrovie della Calabria*, *ecc*.).

La rete stradale attuale ha tratto un notevole giovamento dall'apertura del tratto nuovo di SS106 che ha spostato a monte tutto il traffico veloce e pesante, pur se il tracciato è ancora parziale e gli accessi sono da potenziare.

La struttura della rete viaria è costituita, oltre che dalla SS 106 (nuova e vecchia), dalla SS 111, dalla strada provinciale ortogonale alla costa e da una fitta rete comunale.





Psc - Quadro Conoscitivo - La Rete Viaria

Il territorio del PSA viene interessato, per la parte ricadente nella Provincia di Reggio Calabria, dal PTCP che individua proprio in Rosarno uno dei *Nodi Intermodali* provinciali:

LOCRI - SIDERNO

DESCRIZIONE DEL NODO

Locri - Siderno è un sistema conurbato che svolge la funzione di nodo complesso, con una duplice valenza: turistico-culturale-ambientale, essendo sede di un Museo Archeologico Nazionale e tappa obbligata per Gerace, fulcro culturale di eccellenza della provincia e porta di accesso al Parco dell'Aspromonte; ricettiva per l'Area Ionica, sia per quanto concerne gli spostamenti pendolari (casa-lavoro e casascuola), sia per quanto concerne gli spostamenti non sistematici, essendo sede della maggior parte dei servizi socio-sanitari e commerciali nell'area.

OBIETTIVI

Favorire l'accessibilità e la ricettività del territorio ionico attraverso lo sviluppo di un sistema di mobilità integrato, basato sull'utilizzo di sistemi di trasporto collettivo, a servizio della domanda di mobilità home based per lavoro, scuola e servizi personali.

Favorire l'attrattività turistico - culturale - ambientale dell'area, attraverso la previsione di servizi di trasporto collettivo on demand, anche in previsione della realizzazione del nuovo porto turistico.

INFRASTRUTTURE ESISTENTI DA METTERE IN CONNESSIONE

Linea RFI Ionica, SS106, SP1, SS111, SS682,SS501, SP5.

LINEE D'AZIONE

Razionalizzazione ed ottimizzazione dei servizi di trasporto collettivo su gomma e su ferro a scala interurbana (Ob. Pr.3, Az. Strat.2).

Promozione di un servizio di trasporto collettivo a frequenza medio-alta, sul modello urbano, operante tra le aree urbane di Locri e di Siderno, finalizzato al potenziamento dei collegamenti all'interno del nodo complesso (Ob. Pr.3, Az. Strat. 13 e 16).

Razionalizzazione ed ottimizzazione dei servizi di trasporto collettivo urbano su gomma, a frequenza medio - alta, di collegamento tra le stazioni ferroviarie e le sedi dei principali servizi di interesse collettivo presenti nelle aree urbane (Ob. Pr.3, Az. Strat. 16).

Strutturazione, per le aree interne, di servizi di trasporto collettivo a prenotazione e di servizi di trasporto collettivo aggiuntivi, con origine in corrispondenza della stazione ferroviaria e destinazione nei comuni di gravitazione (Ob. Pr.3, Az. Strat.17 e 18).

Individuazione e delimitazione di aree da destinare alla creazione di parcheggi di interscambio modale a supporto dei servizi di trasporto collettivo su gomma e su ferro (Ob. Pr.3, Az. Strat. 12 e 13).



Individuazione di aree da destinare a piste ciclabili e sviluppo di servizi di bike sharing (Ob. Pr.3, Az. Strat. 7).

Strutturazione di un sistema integrato di trasporto collettivo verso il nuovo porto turistico (Ob. Pr.3,Az. Strat. 14).

Messa in sicurezza delle infrastrutture viarie esistenti (Ob. Pr.3, Az. Strat. 6).

Promozione di interventi di trafficcalming in corrispondenza dei centri urbani, specialmente in prossimità degli istituti scolastici.

Acquisizione di tecnologie per la pianificazione del traffico e della mobilità, la gestione della sicurezza stradale, il monitoraggio ed il controllo della circolazione, a favore di una separazione delle componenti di traffico.

LINEE DI INTERVENTO POR

Linea di Intervento 6.1.3.1 - Sistemi per la Mobilità Sostenibile nelle Aree Urbane

Linea di Intervento 6.1.4.4 - Potenziamento dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL)

Linea di Intervento 6.1.4.5 - Sicurezza Stradale

Linea di Intervento 6.1.4.6 - Reti e Servizi di Trasporto per l'Accessibilità alle Aree Interne e Periferiche

Linea di Intervento 6.1.2.1 - Adeguamento del Sistema Portuale.

(...)

(Provincia di Reggio Calabria, PTCP).



La Stazione FFSS

GLI ELEMENTI DI RELAZIONE CON L'ESTERNO

E' la Nuova SS 106 l'elemento che costituisce l'ossatura delle relazioni con l'esterno del territorio comunale. Il tratto già funzionante è fondamentale sia per il raccordo verso la A3 Salerno-Reggio Calabria, sia per il raccordo con l'alto jonico calabrese, ivi inclusa la Cittadella Regionale di Germaneto ed il Campus universitario.



La Nuova 106

Questo asse andrà completato nella tratta a sud, per lo meno fino al raccordo con la trasversale, in via di realizzazione, che unisce lo jonio al tirreno e raccorda a scorrimento veloce con la A3.

L'ANAS ha, inoltre, in progetto una bretella che dallo svincolo attuale conduce nell'area del Poprto, così come localizzato dalla Regione nel suo progetto.

Questa strada di collegamento che raccorderà direttamente con l'asse della Nuova SS 106, diventa un elemento fondamentale, anche ai fini della messa in sicurezza del territorio comunale.

La rete ferroviaria Reggio Calabria-Metaponto, può prevedere, nella sua tratta a sud, un uso da metropolitana di superficie per un raccordo agile e non inquinante con Reggio Calabria, come, d'altra parte, una parte della reta, a sud, da Melito a Reggio Calabria, già agisce.

Un ulteriore elemento, seppure di livello assolutamente diverso, ma non per questo meno importante, è costituito dal Porto che la Regione ha progettato e che può collocare il territorio di Locri come cerniera per collegamenti diportistici nella rete portuale regionale che supporta i tragitti diportistici da e verso la Grecia, oltre a quelli nazionali.



La Nuova 106



Il Porto (progetto Regione Calabria)

GLI ELEMENTI DI RELAZIONE ALL'INTERNO DEL TERRITORIO COMUNALE

La trama viaria interna di Locri è, essenzialmente, costituita da un sistema ortogonale, tranne che per gli assi che collegano con alcune frazioni.

E' il retaggio dell'impianto primitivo che ha mantenuto inalterati i propri connotai.

In questa rete si sono inseriti molti interventi che, però, hanno tralasciato totalmente di replicare la trama e hanno costituito pezzi di città che non è più campagna, ma che, ancora, non è città.

Questo comporta che la prima necessità è quella di riqualificare buona parte della viabilità esistente e di realizzare la viabilità nei brani di tessuto edificato che ne hanno maggiore esigenza.

A queste azioni si lega, indissolubilmente, una attività correlata: quella di rifunzionalizzare i nodi e di realizzare nodi di intermodalità.

I due elementi innovativi di relazione sono il Parco Lineare e la Rete di Ecomobilità.

Il Parco Lineare che realizzerà il collegamento, allo stato inesistente, fra la Città Antica e la Città Moderna, sarà un elemento per la mobilità lenta ed il verde attrezzato fusi in un unico elemento lineare che avrà la funzione di realizzare una attrezzatura dal grande valore storico-simbolico, oltre che dall'indubbia valenza di sostenibilità e funzionalità nelle relazioni interne al territorio.

La Rete di Ecomobilità ha il compito di esaltare la percorribilità del territorio e la fruizione dei suoi grandi aspetti paesaggistici. Essa metterà in azione collegamenti pedonali, di trekking, ciclabili, etc. e relazionerà, rendendole accessibili, parti di pregio del territorio.

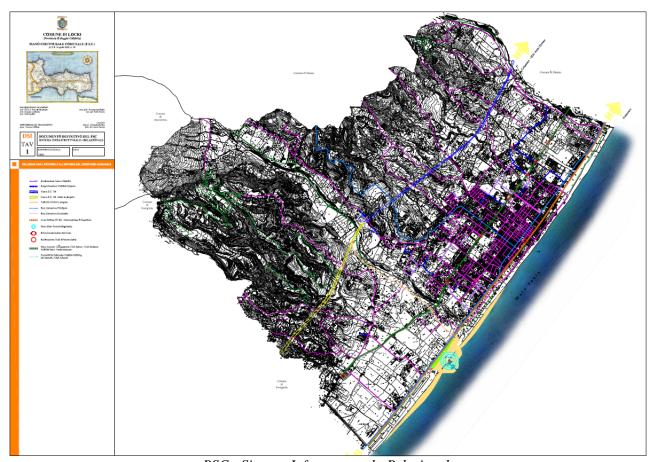
In gran parte la Rete si adagia su esistenti tracce e piste che saranno organizzate per la loro fruibilità totale.











PSC - Sistema Infrastrutturale-Relazionale

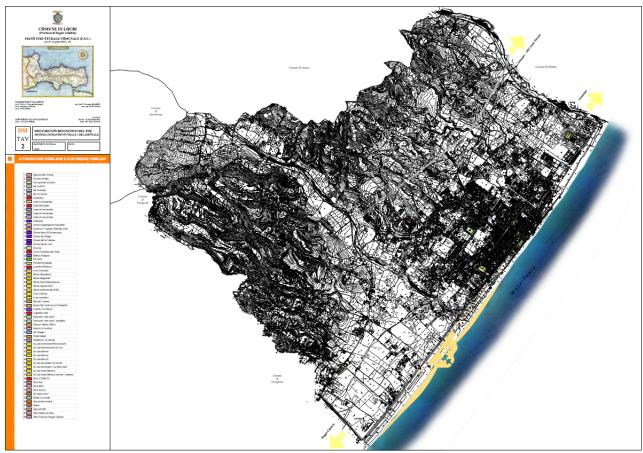
ATTREZZATURE PUBBLICHE E DI INTERESSE PUBBLICO DI MAGGIORE RILIEVO

Il territorio comunale di Locri rappresenta un polo a valenza territoriale in riferimento alle attrezzature pubbliche e di uso pubblico.

Tanto nel settore scolastico, che in quello sanitario, che in quello culturale, sportivo e del tempo libero che, inoltre, della Pubblica Amministrazione, il territorio di Locri accoglie una molteplicità di attrezzature che la proiettano nel ruolo di polo per l'intero comprensorio della locride.

Ancorché alcuni settori, come quello scolastico, soffrono di una frammentazione e polverizzazione dovuta a discutibili scelte, è, comunque, fondamentale mettere in rete (vedi sistema di relazioni interne e nodi di intermodalità) il sistema.

L'intero sistema è riassunto, in modo puntuale, nella tavola DSI 2.



PSC - Attrezzature di maggiore rilievo

DOTAZIONI

Destinazione	Superficie mq.	Mq/ab (12.488 ab.)
Servizi	498.444.50	39,91
Servizi con perequazione	24.611,95	1,97
Parco Urbano	388.801,48	31,00
Parcheggi	42.755,00	3,42
TOTALE	954.612,93	76,44
Parco delle Fiumare	1.838.340,00	146,80