



ANAS S.p.A.
 Direzione Generale

DG 41/08

LAVORI DI COSTRUZIONE DEL 3° MEGALOTTO DELLA S.S. 106 JONICA - CAT. B -
 DALL'INNESTO CON LA S.S. 534 (km 365+150) A ROSETO CAPO SPULICO (km 400+000)

PROGETTO DEFINITIVO

STUDIO IMPATTO AMBIENTALE
 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico

CONTRAENTE GENERALE:
 Società di Progetto

SIRJO S.C.p.A.
 Presidente:
 Ing. Pietro Mario Gianvecchio



ASTALDI
 Il progettista:
 dott. ing. E.Campa

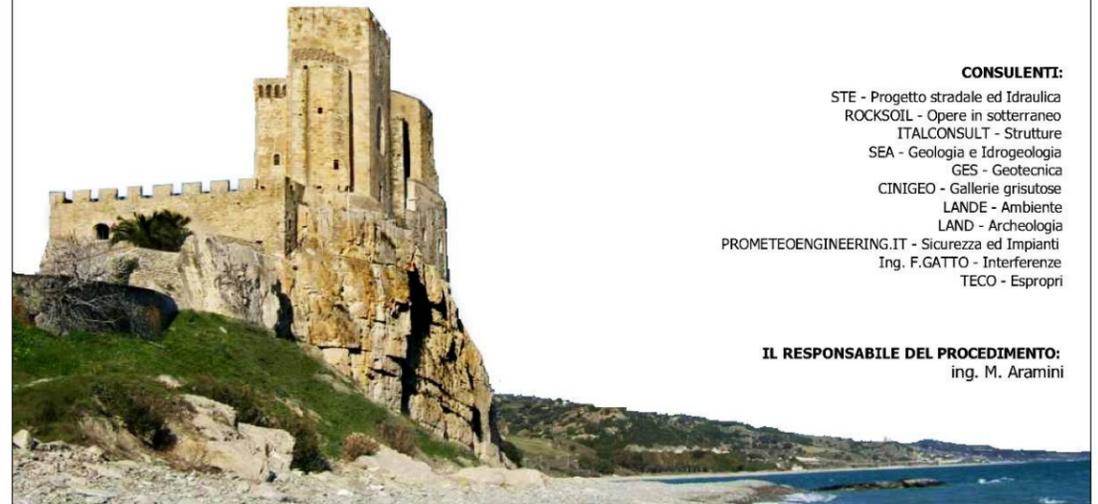


IMPREGILO
 Il coordinatore per la sicurezza:
 ing. L.A. Gargiulo

CONSULENTI:

- STE - Progetto stradale ed Idraulica
- ROCKSOIL - Opere in sotterraneo
- ITALCONSULT - Strutture
- SEA - Geologia e Idrogeologia
- GES - Geotecnica
- CINIGEO - Gallerie grutate
- LANDE - Ambiente
- LAND - Archeologia
- PROMETEOENGINEERING.IT - Sicurezza ed Impianti
- Ing. F.GATTO - Interferenze
- TECO - Espropri

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:
 ing. M. Aramini



Rep.: A - 483

Scala di rappresentazione: -:----

Codice Progetto:

Codice Elaborato:

L O 7 1 6 C

D 1 3 0 1

T 0 0 I A 1 0

A M B R E 0 1 B

Rev.	Data	Descrizione	Redatto	Verificato	Approvato
A	15.06.2013	Relazione del Quadro di Riferimento Programmatico	Prof.ssa R. Sciarillo	Ing. C. Lechiancole	Ing. E. Campa
B	07.10.2013	Procedimento di validazione	Prof.ssa R. Sciarillo	Ing. C. Lechiancole	Ing. E. Campa

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – Lande Srl

Coordinamento operativo: Prof.ssa Rosaria Sciarrillo

Quadro di Riferimento Progettuale: Prof.ssa Rosaria Sciarrillo

Quadro di Riferimento Programmatico: Arch. Imma Caiazza

Quadro di riferimento Ambientale: Ing. Antonio Varricchio

Suolo e sottosuolo: Dott. Geol. Gianluca Robertelli - Dott.ssa Geol. Anna Stella Grande

Atmosfera: Ing. Antonio Varricchio - Ing. Simone Carrillo

Rumore: Ing. Valerio Mencaccini - Ing. Denis Trani

Ambiente idrico: Ing. Dott. Geol. Gianluca Robertelli – Dott. ssa Lucia Taranto

Vegetazione e Flora : Dott. Giuseppe Baiamonte

Fauna ed Ecosistemi: Dott. Federico Marrone - Dott. Francesco Lillo

Paesaggio: - Arch. Imma Caiazza - Dott. Giuseppe Baiamonte

Salute Pubblica: Arch. Angeliana Barletta

INDICE		
1. OBIETTIVI E MOTIVAZIONI DEL PROGETTO	4	7. PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO COMUNALE
2. IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE TRASPORTISTICO NELL'AREA VASTA	7	7.1 Strumenti di pianificazione comunale
2.1 La rete stradale	9	8. IL REGIME VINCOLISTICO
2.2 La rete ferroviaria	12	8.1 Normativa di tutela delle aree protette - Livello nazionale
3. INTERVENTI CORRELATI IN CORSO DI REALIZZAZIONE	15	Parchi nazionali, Riserve Naturali statali (Legge 6 dicembre 1991, n. 394)
3.1 Analisi degli strumenti di programmazione e pianificazione correlabili direttamente o indirettamente al progetto.	16	Zone umide d'importanza internazionale (Convenzione di Ramsar - DPR 448/76)
4. PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO NAZIONALE	17	Elenco delle Zone di protezione speciale ZPS - DM 19/06/09 (Classificate ai sensi della direttiva 79/409/CEE - DPR 157/92)
4.1 Il piano generale dei trasporti	17	Siti di Interesse Comunitario ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" - DPR 120/03 (DM 31/01/13 elenco SIC)
Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)	19	8.2 Normativa di tutela delle aree protette - Livello regionale
4.2 La programmazione ANAS	22	Parchi Naturali Regionali e Interregionali (L. 394/91)
4.3 Programma delle Infrastrutture Strategiche	23	Riserve Naturali regionali (L.394/91)
5. PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO REGIONALE	25	Piano per il Parco (L.394/91)
5.1 Il Piano Regionale dei Trasporti	25	Piano faunistico-venatorio (L.157/92)
Gli obiettivi del PRT	26	Valutazione di incidenza (REGOL. REG. CALABRIA N.16/2009)
Progetti previsti dal PRT	27	8.3 I vincoli ai sensi del D.L. 42/2004 - Livello nazionale
Rete di primo livello	27	8.4 Provvedimenti di tutela del territorio - Livello locale
5.2 Piano Stralcio di Bacino per l'assetto idrogeologico Regione Calabria	31	8.5 Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico della Regione Calabria
5.3 La pianificazione territoriale paesistica	37	8.6 Provvedimenti di tutela del patrimonio artistico archeologico e culturale
5.4 Il Programma Operativo Regionale	39	Previsioni di lavori in relazione al rischio archeologico
Strategia	39	8.7 Il vincolo idrogeologico (Regio Decreto Lgs. n. 3267/1923)
Obiettivo Globale	39	8.8 Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico Regione Calabria – Area 3
Priorità Strategiche del POR Calabria FSE 2007 – 2013	39	Rischio idrogeologico
Modalità di attuazione	40	Rischio frane
Specificità aggiuntive per i Programmi Operativi FSE	40	9. COERENZA DELL'INTERVENTO CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E DI PIANIFICAZIONE
Adeguatezza della strategia ai bisogni	41	9.1 La pianificazione di settore
5.5 Intesa Generale Quadro	42	9.2 La pianificazione territoriale
6. PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO PROVINCIALE	44	10. BENEFICI AMBIENTALI OTTENIBILI
6.1 Il Piano Territoriale Coordinamento Provinciale (PTCP Cosenza)	44	11. SICUREZZA DEL PROGETTO IN VARIANTE
		12. ELENCO ALLEGATI DEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

1. OBIETTIVI E MOTIVAZIONI DEL PROGETTO

Il tracciato dell'attuale SS106 si sviluppa per la maggior parte della sua estensione lungo la costa jonica e lambisce o attraversa una numerosa serie di centri costieri aventi in comune una prevalente vocazione turistica ed agricola ed una maggiore disponibilità di risorse territoriali rispetto ai centri più interni.

Lo sviluppo di tali insediamenti si è – nel tempo – addensato proprio lungo la statale, che ha finito di assumere anche la funzione di asse portante e di supporto alla urbanizzazione costiera.

Proprio questa giacitura ha dunque favorito l'addensamento di interventi urbanistici intorno alla sede attuale che assume, per lunghi tratti, la funzione di arteria urbana.



Suddivisione in 10 tratti della SS 106

Dunque, allo stato attuale, la strada svolge, in termini fortemente promiscui, le seguenti funzioni:

- Arteria stradale di grande comunicazione che garantisce accessibilità al versante jonico delle tre Regioni Calabria, Basilicata, Puglia con un'estesa di poco inferiore a 500 km.
- Collegamento per i traffici in provenienza dai tre aeroporti di Reggio, Lamezia, Taranto e, per quanto attiene ai traffici merci, dai Porti di Gioia Tauro e di Taranto, verso la costellazione di centri della litoranea, tutti di grande importanza turistica e con significative presenze industriali sia attuali che in programma.
- Strada di collegamento intercomunale e di interconnessione della rete trasversale di primo secondo e terzo livello verso i centri dell'interno.
- Strada di scorrimento urbano, spesso in condizioni di forte congestione, soprattutto durante il periodo estivo e di massima presenza turistica.
- Asse portante dello sviluppo urbanistico, turistico ed economico dell'intera costiera jonica.

Questa molteplicità di funzioni che si assommano su un solo itinerario ha determinato una rilevante serie di criticità. Da ciò deriva la forte pressione da parte degli Enti Territoriali per l'attenuazione dell'insieme di criticità sottese alla promiscuità di traffici di diverso sbraccio che l'itinerario ha dovuto assolvere nel tempo e una limitata serie di interventi (di cui alcuni ancora in corso) che hanno solo parzialmente alleviato le suddette criticità, anche perché, in molti casi, realizzati con tipologie di carreggiata che risultano oggi obsolete.

La SS 106 si presenta dunque, oggi, con caratteristiche di tracciato fortemente discontinue, tali da non porre certo le premesse – sotto il determinante profilo dell'accessibilità - per l'armonico sviluppo territoriale dell'intera zona, così come è previsto dai documenti di programmazione Europei, nazionali e regionali.

Alla scala vasta l'intervento in esame costituisce la possibilità di realizzare un sistema infrastrutturale fortemente interconnesso e maggiormente gerarchizzato, impostato sulle tre direttrici principali Nord-Sud tirreniche e jonica e su alcuni collegamenti trasversali.

Tale operazione rappresenta la condizione per ottenere e potenziare uno schema di collegamenti a "rete" auspicato dal Piano Generale dei Trasporti e, a livello locale, più dettagliatamente indicato dal Piano Regionale dei Trasporti, organizzato lungo le sue dorsali longitudinali (Autostrada A3 e SS106), in modo che la domanda di spostamento da un punto all'altro della Regione sia soddisfatta

mediante una diversa e/o più funzionale organizzazione degli itinerari stradali, a garanzia di più adeguati livelli di accessibilità a persone e merci all'interno del territorio.

L'intervento – inoltre – ha come obiettivo il superamento dei “punti di criticità” individuati dal PRT lungo l'asse dell'attuale statale 106, costituiti dalla faticosa convivenza – in alcuni casi – tra il traffico regionale e interregionale e i nuclei abitati, ipotizzando per questi segmenti la realizzazione della statale in una nuova sede.

Parallelamente, alla scala vasta l'intervento si inserisce all'interno di una rete autostradale che, attraverso i corridoi adriatico e tirrenico, fa cerniera sull'opera del Ponte sullo Stretto di Messina completando il sistema della rete stradale nazionale e potenziando il sistema intermodale e plurimodale - strada-ferrovia-mare - del corridoio, sistema che si distribuisce verso l'interno attraverso centri di interscambio (così come individuati e potenziati dal PRT) allo scopo di creare le condizioni oggettive per la razionalizzazione del trasporto.

Tale corridoio intermodale è presente, anche, nelle indicazioni definite dallo Schema della Rete Transeuropea di Trasporto, contenente i progetti necessari alla realizzazione della rete al 2020. Oltre ai progetti definiti prioritari, la Commissione individua una serie di progetti in successivi elenchi ai quali si riconosce il ruolo di favorire la “... coesione economica e sociale” tra i quali (elenco 3) il potenziamento del *corridoio intermodale mar Jonio-Adriatico*.

Più semplicemente, il progetto allo studio realizza gli obiettivi di sviluppo delineati nei più recenti strumenti di pianificazione e di programmazione di settore quali il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, la Legge Obiettivo, l'Accordo di Programma Quadro, lo Strumento Operativo per il Mezzogiorno, il Piano Operativo regionale.

Il Piano Regionale dei trasporti individua la SS 106 come arteria fondamentale nella viabilità regionale e nazionale, rappresentando uno dei nodi più importanti dell'ammodernamento della viabilità in Calabria dopo l'autostrada Salerno - Reggio Calabria.

Il PRT cita testualmente: “[...] a lungo trascurata, funestata da innumerevoli incidenti mortali, condizionata da numerosi attraversamenti urbani, la realtà attuale della SS106 è un serio ostacolo allo sviluppo civile ed economico di tutto il versante ionico della Calabria dove insiste circa il 50% della popolazione calabrese. Affrontare e sciogliere con tempestività e completezza questo nodo è un impegno assoluto del P.R.T. con grado di priorità elevatissimo”.

L'obiettivo di realizzare l'ammodernamento della SS 106 è rilevabile anche nel Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL):

“...interventi per i quali il governo ha dichiarato la propria volontà e l'impegno a operare per la più sollecita attuazione anche attraverso la rimozione del divieto alla costruzione di nuove autostrade e l'affidamento di nuove concessioni, sono risultati i seguenti:

1) omissis;

2) omissis;

3) omissis;

4) potenziamento della trasversale Sicilia-Calabria-Puglia attraverso il collegamento Spezzano-Sibari-Taranto e adeguamento della SS 106 Jonica...”

La realizzazione dell'ammodernamento della SS106 è dettato, inoltre, dalla notevole rischiosità del percorso attuale.

Dai dati forniti dall'ACI, nell'anno 2007 la SS Ionica è riportata al nono posto in base al tasso di incidenti per km (3,16) rispetto alle altre strade statali disseminate sul territorio nazionale. Questa la classifica in base al tasso di incidenti per km (tra parentesi):

1) SS 207 Nettunese (4,99)

2) SS 072 di San Marino (4,67)

3) SS 467 di Scandiano (4,10)

4) SS 309 dir Romea (4,04)

5) SS 008 Via del Mare (3,62)

6) SS 148 Pontina (3,43)

7) SS 336 dell'Aeroporto di Malpensa (3,38)

8) SS 551 Anagnina (3,30)

9) SS 106 ter Jonica (3,16)

10) SS 515 Noalese (3,04)

I dati di riferimento per la classificazione dell'incidentalità sono:

- **Tasso di Mortalità Standard (Tm)**: si riferisce allo scostamento quadratico medio rispetto al tasso di mortalità nazionale sulle strade statali e autostrade;
- **Indice di gravità (Ig)**: numero di morti in rapporto al numero totale di infortunati (Morti/Morti+Feriti)*1000;
- **Incidenti per km di strada (Ikm)**;
- **Rischio Incidenti (Ria)**: rapporto tra indice Incidenti per km della strada e valore medio nazionale;
- **Rischio Mortalità (Rma)**: rapporto tra indice di mortalità per km della strada e valore medio nazionale.

Dalla tabella seguente sono riportati gli indicatori Statistici rispetto alle altre strade statali disseminate sul territorio provinciale. Infatti, è possibile evidenziare il numero di incidenti, di feriti e di morti verificatisi nell'anno 2011 sulla SS 106. In particolare sono stati messi in evidenza quelli relativi al tratto oggetto del presente studio.

Strada: SS 106 - JONICA								
Regione	Estesa		ANNO 2011				ANNO	
	Da Km	A Km	Totali	Mortali	Morti	Feriti	2010 Incidenti	2009 Incidenti
CALABRIA	0.0	415.2	262	20	22	553	287	252
BASILICATA	415.2	452.6	20	0	0	41	25	40
PUGLIA	452.6	491.0	13	1	4	46	24	23
Totale di Nazione	491.0	295	21	26	640	336	315	
Imprecisati di Nazione	Incidenti= 33		Morti= 2		Feriti= 52			
Indicatori di Nazione	Ikm= 0.67	Tm= 85.37	Ig= 38.89	Ria= 0.85	Rma= 2.43			

Legenda Ikm=Incidenti per Km Tm=Tasso di mortalità Ig=Indice di gravità Ria=Rischio incidente per area Rma=Rischio mortalità per area

Fonte: Sistema Statistico Nazionale Aci, 2011

La SS 106 Ionica presenta, relativamente alla provincia di Cosenza, i seguenti valori (anno 2011):

- **Tm**: 85,37
- **Ig**: 38,89
- **Ikm**: 0,67
- **Ria**: 0,85
- **Rma**: 2,83

Codice Strada	Denominazione strada	TM std	IG	I/Km	RI	RM
SS 018	Tirrena-Inferiore	-0,06	43,3	0,58	3,92	0,83
SS 018 racc/bis	Tirrena-Inferiore	-0,37	0,0	0,00	0,00	0,00
SS 019	delle Calabrie	-0,30	8,3	0,08	0,56	0,17
SS 092	dell'Appennino Meridionale	-0,37	0,0	0,06	0,43	0,00
SS 105	di Castrovillari	-0,37	0,0	0,02	0,16	0,00
SS 105 dir	di Castrovillari	-0,37	0,0	0,08	0,53	0,00
SS 106	Jonica	0,07	57,9	0,31	2,11	1,20
SS 106 bis	Jonica	-0,37	0,0	0,15	1,00	0,00
SS 106 radd	Jonica	-0,01	49,7	0,65	4,41	0,97
SS 107	Silana Crotonese	-0,04	46,9	0,40	2,71	0,89
SS 108	Silana di Cariati	-0,37	0,0	0,03	0,22	0,00
SS 108 bis	Silana di Cariati	-0,37	0,0	0,00	0,03	0,00
SS 108 ter	Silana di Cariati	3,03	1.000,0	0,00	0,03	9,29
SS 177	Silana di Rossano	0,01	76,9	0,03	0,17	1,03
SS 178	del Lago Arvo	-0,37	0,0	0,01	0,06	0,00
SS 179	del Lago Ampollino	-0,37	0,0	0,00	0,00	0,00
SS 179 dir	del Lago Ampollino	-0,37	0,0	0,00	0,00	0,00
SS 278	di Potame	-0,37	0,0	0,06	0,41	0,00
SS 279	Silana di Rose	-0,37	0,0	0,01	0,04	0,00
SS 279 dir	di Monte Curcio	-0,37	0,0	0,00	0,00	0,00
SS 282	delle Fossiate	-0,37	0,0	0,00	0,00	0,00
SS 283	delle Terme Luigiane	0,48	125,0	0,43	2,96	2,32
SS 383	di Mandatoriccio	-0,37	0,0	0,01	0,09	0,00
SS 481	della Valle del Ferro	-0,37	0,0	0,01	0,10	0,00
SS 504	di Normanno	-0,37	0,0	0,02	0,11	0,00
SS 531	di Cropolati	3,03	500,0	0,02	0,11	9,29
SS 533	di Fagnano	-0,37	0,0	0,01	0,07	0,00
SS 534	di Cammarata e degli Stombi	1,56	257,6	0,29	1,96	5,26
SS 535	del Savuto	-0,37	0,0	0,00	0,00	0,00
SS 559	di Luzzi	3,03	1.000,0	0,01	0,08	9,29
SS 616	di Pedivigliano	-0,37	0,0	0,01	0,10	0,00
SS 648	del Valico di Monte Scuro	-0,37	0,0	0,01	0,07	0,00
SS 660	di Acri	-0,37	0,0	0,01	0,08	0,00
Totale		0,00	51,9	0,15	1,00	1,00

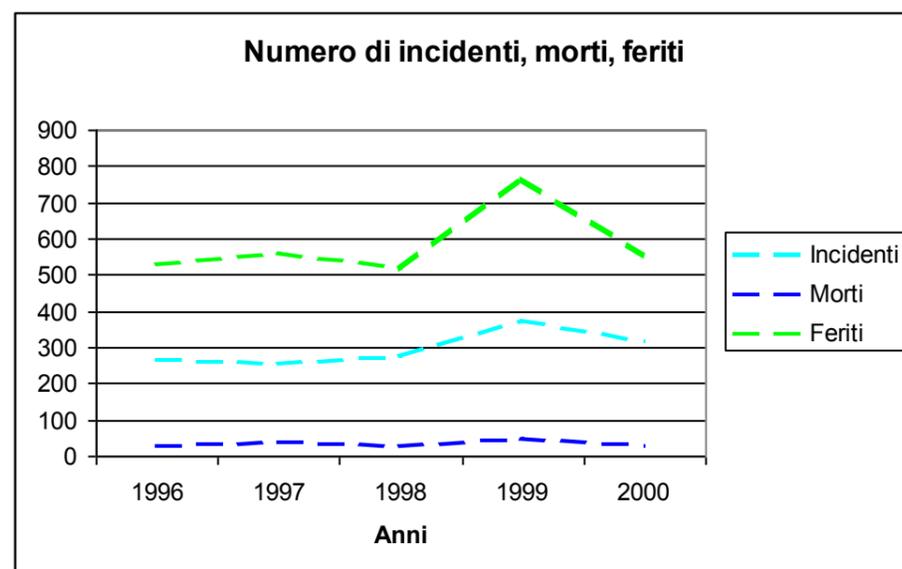
Fonte: dati Aci, 2012; www.aci.it

Nel solo tratto in esame si sono avuti, nel 2011, 32 incidenti, 6 morti e 67 feriti. Precisamente, tra i comuni attraversati dalla SS 106 troviamo:

COMUNE	INCIDENTI	INCIDENTI MORTALI	MORTI	FERITI
Amendolara	1	0	0	1
Cassano all'Ionio	1	1	1	0
Roseto Capo Spulico	3	0	0	6
Trebisacce	1	0	0	1
Villapiana	6	2	3	9

Fonte: dati Aci, 2011

Il grafico sottostante è utile per evidenziare come nel quinquennio 1996-2000, il 1999 sia stato considerato l'anno con una maggiore incidentalità e soprattutto con il maggior numero di feriti.



Fonte: dati Aci, 2000; www.aci.it

Dal punto di vista delle strategie economiche e sociali, la dotazione di infrastrutture economiche (trasporti, comunicazioni, energia, infrastrutture idriche) e sociali (istruzione, sanità, assistenza all'infanzia, sport, cultura) viene considerata dalla letteratura sullo sviluppo e sulla competitività dei moderni sistemi produttivi tra i fattori in grado di determinare, insieme alla localizzazione geografica e alla struttura agglomerativa e settoriale, il potenziale di sviluppo di un'area, e quindi utile al ridimensionamento della *distanza* tra Nord e Sud.

2. IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE TRASPORTISTICO NELL'AREA VASTA

L'Italia, da un punto di vista infrastrutturale, si trova, oggi, a far fronte ad interventi dispersivi e contraddittori realizzati negli anni passati che non sono riusciti a dare risposta alle esigenze che emergevano nelle diverse parti del Paese. Tale situazione si è aggravata notevolmente negli anni novanta a causa della diminuzione degli investimenti pubblici nelle infrastrutture accentuando, l'arretratezza e il divario con il resto dell'Europa.

Con il Trattato di Maastricht (1992) al settore del trasporto è stato riconosciuto un ruolo importante per l'integrazione economica e sociale dell'Europa. Da quella data, lo sviluppo di un'unica rete transeuropea di trasporto è diventato uno degli obiettivi prioritari delle politiche comunitarie, poiché esso rappresenta un elemento di stimolo alla crescita della globalità e della competitività del sistema produttivo europeo. Le linee guida per lo sviluppo infrastrutturale sono descritte in tre documenti ufficiali dell'Unione Europea:

- "Libro bianco: Crescita, competizione e sviluppo" - Commissione delle Comunità Europee, 1993;
- "Rapporto Europa 2000" - Commissione Europea, Dg XVI, 1994;
- "Schema di sviluppo dello spazio europeo" - Comitato per lo sviluppo del territorio, 1997.

Questi documenti evidenziano alcune delle priorità da adottare in ambito comunitario:

- garantire trasporti rapidi e sicuri per accrescere la competitività rispetto al resto del mondo;
- pianificare l'assetto territoriale per prevenire la concentrazione di ricchezza e popolazione, potenziando i collegamenti con le regioni più lontane e migliorando l'accessibilità alle aree rurali;
- ricercare la combinazione ottimale dei mezzi di trasporto esistenti per migliorare il rendimento e ridurre i danni all'ambiente;
- creare collegamenti con i Paesi del Mediterraneo e dell'Europa centrale e orientale, essenziali per alleviare i loro problemi, ma anche per sviluppare *partnership* economiche e per stimolare gli scambi.

Indicatori di dotazione infrastrutturale, per categoria principale e per regione: Italia, 1995 (media nazionale=100)

Rango	Code Regione	<u>Trasporti</u>	<u>Energia</u>	<u>Telecomunic</u>	<u>Educazione</u>	<u>Indice</u>
	<i>generale</i>					
1	IT13 Liguria	198,4	319,7	132,2	104,8	172,2
2	IT6 Lazio	136,6	152,2	110,9	128,4	131,2
3	IT2 Lombardia	111,9	207,2	109,3	95,8	124,8
4	IT32 Veneto	120,2	167,9	100,8	96,9	118,5
5	IT4 Emilia Romagna	94,5	109,1	113,9	130,8	111,3
6	IT11 Piemonte	106,2	138,2	109,8	92,9	110,6
7	IT33 Friuli	113,2	94,9	111,2	111	107,3
8	IT51 Toscana	101,1	85,8	109,4	119,4	103,2
9	IT8 Campania	132,4	103,7	77,7	82,9	97
10	IT53 Marche	109,4	47,9	96,7	128	89,8
11	IT71 Abruzzo	99,8	58,5	95,2	111,7	88,8
12	ITA Sicilia	104,5	64,1	88,4	94,7	86,5
13	IT12 Valle d'Aosta	36	159,9	138,4	69,9	86,4
14	IT91 Puglia	95,9	73,2	83,2	86,4	84,3
15	IT52 Umbria	85,8	32,1	94,5	123,1	75,2
16	IT93 Calabria	105,3	47,8	77,7	69,3	72,2
17	IT92 Basilicata	59,8	51,5	91,3	81,9	69,3
18	IT31 Trentino Alto Adige	54,2	46	104,8	81,5	67,9
19	ITB Sardegna	51,4	32,3	86,4	101,2	61,7
20	IT72 Molise	77,3	24,8	85,9	78,9	60

Fonte: "Analisi della dotazione di infrastruttura nei principali paesi europei" Confindustria, Roma, Novembre 2000.

Mentre, in campo ferroviario, l'obiettivo dell'Unione Europea, è da ricercarsi nella realizzazione e nel potenziamento delle linee ad alta velocità, attribuendo importanza prioritaria allo sviluppo di un sistema di trasporti combinato, migliorando i raccordi tra rete ferroviaria, aeroporti, porti e terminali

di trasporto merci e passeggeri; in ambito viario, l'obiettivo principale lo troviamo nel potenziamento dei principali collegamenti nord-sud ed est-ovest.

Uno studio effettuato nel Gennaio del 2001 dal Ministero dei trasporti e della navigazione, ha evidenziato le differenze infrastrutturali tra le regioni italiane e europee classificate secondo il sistema Nuts (Nomenclatura delle Unità Territoriali per scopi Statistici) evidenziando come la Calabria si trovi all'ottavo posto per livello di infrastrutture totali ed al sedicesimo in relazione ai trasporti; da ciò traspare che, pur essendo al di sopra della media nazionale (posta pari a cento) in materia di trasporti soffre un notevole divario nei confronti delle altre regioni d'Italia relativamente alle altre infrastrutture essendo la media finale pari a 72,2 notevolmente al di sotto di quella nazionale. Dalla tabella si evince inoltre il livello di arretratezza palesato dalle regioni del sud Italia in materia di trasporto rispetto alle regioni del Nord.

Il governo della Regione Calabria ritiene la riorganizzazione del sistema di trasporto una delle aree strategiche sulle quali intervenire nella prospettiva dello sviluppo regionale. Essa infatti costituisce uno dei 9 punti essenziali del *Programma di Governo 2010-2015 del Presidente della Giunta Regionale* (approvato con Deliberazione del Consiglio Regionale del 19/05/2010, n. 4). Fra le azioni previste nel programma in tale area strategica, subito dopo l'istituzione di un ente di governo regionale della mobilità, vi è proprio l'aggiornamento del *Piano Regionale dei Trasporti* (nel seguito PRT), la cui ultima versione risale ad oltre 15 anni fa (approvata con Deliberazione del Consiglio Regionale del 03/03/1997, n. 191).

La mobilità sostenibile, in termini di sostenibilità sociale, economica ed ambientale, è l'obiettivo strategico posto alla base del rinnovato processo di pianificazione che la Regione Calabria intende avviare a partire dalla redazione di queste Linee Guida, e che vedrà nel Piano Regionale dei Trasporti il successivo sviluppo.

In tale contesto è indifferibile l'avvio della redazione del PRT che, insieme all'elaborazione della Legge Quadro in materia di trasporti e all'istituzione dell'ente di governo regionale della mobilità, costituisce l'azione fondamentale per la riorganizzazione del sistema di trasporto. Proprio al fine di definire gli obiettivi e le strategie prioritarie del PRT sono state redatte le Linee Guida, documento che sostituisce il *'Piano Regionale dei Trasporti -Indirizzi Tecnici per la Pianificazione dei Trasporti a scala regionale'* (Deliberazione della Giunta Regionale del 14/12/2009, n. 834), pur condividendone l'approccio metodologico e la concezione che considera le persone e le merci al centro dell'intero processo di pianificazione, e le infrastrutture e i servizi in posizione strumentale. Rispetto al documento del 2009, le Linee Guida pongono una maggiore attenzione alla scala

regionale, anche sulla base delle recenti evoluzioni normative che impongono una ridefinizione di ruoli e competenze.

Le linee Guida (approvate con Deliberazione n.286 della seduta del 05/08/2013) sono articolate nei seguenti punti:

1. *Rifrimenti di piano,*
2. *Approccio metodologico,* in cui viene esplicitato il metodo di progetto del PRT;
3. *Processi e prodotti della pianificazione,* in cui sono definiti l'articolazione del processo di pianificazione regionale, i processi di valutazione ambientale strategica e di monitoraggio;
4. *Processi di condivisione,* in cui vengono indicati i processi di partecipazione effettuati e da effettuarsi;
5. *Quadro conoscitivo,* in cui è sinteticamente descritto lo scenario attuale del contesto territoriale e socioeconomico, della domanda e dell' offerta di trasporto, con l'evidenziazione delle criticità sociali, ambientali ed economiche del sistema di trasporto regionale;
6. *Obiettivi del PRT,* in cui, sulla base dei processi di condivisione e delle criticità emerse dall'analisi del quadro conoscitivo, sono definiti gli obiettivi generali e specifici del PRT;
7. *Visione strategica,* in cui, sulla base del quadro conoscitivo e delle criticità che emergono sono delineate le strategie fondamentali per il perseguimento degli obiettivi definiti, pur considerando che le stesse possano essere ulteriormente specificate nella fase di redazione del PRT.

La Regione Calabria intende attivare azioni strategiche finalizzate al perseguimento dell'obiettivo generale della mobilità sostenibile. Le strategie individuate, di tipo gestionale, infrastrutturale materiale, infrastrutturale immateriale, istituzionale, sono articolate in:

- aree di azione per la mobilità delle persone;
- aree di azione per la mobilità delle merci;
- aree di azione comune;
- aree di azione speciale.

Le strategie qui definite potranno essere ulteriormente specificate nella fase di redazione del PRT, ovvero in alcuni casi anche modificate qualora si dovessero individuare strategie migliori nel

perseguimento degli obiettivi, sulla base del maggiore livello di approfondimento delle analisi che verranno condotte.

Dagli obiettivi generali derivano gli obiettivi specifici, che ne rappresentano un'articolazione ed una specificazione. Gli obiettivi specifici devono essere perseguiti attraverso strategie (istituzionali, gestionali e infrastrutturali) attuabili con una serie di attività e nel rispetto dei vincoli, endogeni ed esogeni, imposti alla pianificazione del sistema dei trasporti.

Il governo regionale, in termini di obiettivi specifici, intende:

- ❖ rispetto alla sostenibilità sociale:
 - migliorare l'attuale livello di accessibilità, con riferimento alle relazioni intraregionali;
 - migliorare l'attuale livello di accessibilità, con riferimento alle relazioni interregionali;
 - ridurre la probabilità di compromissione dell'accessibilità in relazione alla vulnerabilità delle reti;
 - ridurre il danno sociale associato a morti e feriti in incidenti su tutti i modi di trasporto;
 - estendere il coinvolgimento degli Enti Locali, degli stakeholder e della comunità in genere per condividere obiettivi, strategie e azioni;
- ❖ rispetto alla sostenibilità ambientale:
 - ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico e gli impatti visivi;
 - salvaguardare le componenti paesaggistiche e le risorse naturali dagli impatti prodotti dal sistema di trasporto;
 - migliorare la qualità della vita e salvaguardare la salute umana;
- ❖ rispetto alla sostenibilità economica:
 - migliorare l'efficacia del sistema di trasporto;
 - migliorare l'efficienza del sistema di trasporto;
 - migliorare la soddisfazione percepita dall'utente.

Il Piano Regionale dei Trasporti, che sarà sottoposto in ultimo all'approvazione del Consiglio Regionale, è da intendersi come la fotografia ad un dato momento del know-how e delle strategie che sono il risultato di un piano-processo in continuo aggiornamento.

2.1 La rete stradale

Le infrastrutture stradali nella regione Calabria sono fortemente influenzate dalla morfologia del territorio, dai tracciati vetusti e dalle criticità, causate dalle ridotte sezioni stradali e, in alcuni casi, dalle condizioni del traffico. Ne consegue che 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.

Il sistema stradale esistente è costituito da un'autostrada, la Salerno-Reggio Calabria (A3), da strade statali e strade provinciali.

La rete stradale regionale di interesse nazionale (rete di secondo livello), in base al primo PRT presentava un'estensione di 3.693 km, di cui 279 km di autostrada e 3.414 km di strade statali.

Attualmente, il nuovo Piano Regionale dei Trasporti ha modificato tale impostazione, per cui la rete stradale statale calabrese, è costituita fondamentalmente da due dorsali longitudinali Nord-Sud - la SS 18 sul versante tirrenico e la SS 106 sul versante jonico - e da sette direttrici trasversali lungo l'asse Est-Ovest, per come meglio appresso specificato.

La classificazione delle strade, così come desunta dal PRT, è costruita in base alle caratteristiche geometriche e funzionali da questi svolte nell'ambito della rete viaria complessiva.

In base ai volumi di traffico attesi e alla loro composizione, l'infrastruttura in oggetto è stata classificata appartenente alla categoria B (strade extraurbane principali).

Le caratteristiche delle strade extraurbane sono fissate dal Decreto Ministeriale 5 novembre 2001 n. 6792 e s.m.i., così come specificato nella tabella (a lato), e riportato in seguito:

La sezione stradale prevista dal D.M. 05.11.01 è caratterizzata da due carreggiate separate con larghezza complessiva pari a 22,00 m e composta come segue:

- spartitraffico centrale da m 2,50
- banchine interne da m 0,50 ciascuna
- carreggiate a due corsie ciascuna di modulo pari a m 3,75
- banchine esterne (franco psico-fisico) da m 1,75 ciascuna.

La sezione stradale di progetto in sede artificiale prevede invece uno spartitraffico di dimensioni maggiori di quelle previste dal D.M. (spartitraffico centrale da m 3,50), mentre mantiene invariate le dimensioni degli altri elementi componenti la piattaforma, relative al tipo di strada di cui fa parte (cat. B).

TIPI SECONDO IL CODICE	AMBITO TERRITORIALE	LIMITE DI VELOCITA'	Numero delle corsie per senso di marcia	Intervallo di velocità di progetto			
				Limite inferiore (km/ora)	Limite superiore (km/ora)		
1	2	3	4	5	6	7	
AUTOSTRADA	A	EXTRAURBANO	strada principale	130	2 o più	90	140
			eventuale strada di servizio	90	1 o più	40	100
		URBANO	strada principale	130	2 o più	80	140
			eventuale strada di servizio	50	1 o più	40	60
EXTRAURBANA PRINCIPALE	B	EXTRAURBANO	strada principale	110	2 o più	70	120
			eventuale strada di servizio	90	1 o più	40	100
EXTRAURBANA SECONDARIA	C	EXTRAURBANO	C1	90	1	60	100
			C2	90	1	60	100
URBANA DI SCORRIMENTO	D	URBANO	strada principale	70	2 o più	50	80
			eventuale strada di servizio	50	1 o più	25	60
URBANA DI QUARTIERE	E	URBANO		50	1 o più	40	60
LOCALE	F	EXTRAURBANO	F1	90	1	40	100
			F2	90	1	40	100
		URBANO		50	1 o più	25	60

Nello Schema della Rete Transeuropea di Trasporto (TEN), la viabilità interna alla regione Calabria è costituita dall'Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria, dalla SS 534 nel tratto compreso tra l'autostrada Salerno - Reggio e Sibari, dalla SS 280 "dei Due Mari" tra Lamezia e Catanzaro, e dalla direttrice jonica, da Catanzaro a Sibari e Taranto.

La Rete stradale calabrese gestita da ANAS è costituita da:

A3 -Salerno -Reggio Calabria.

R. A. 4 Raccordo Autostradale di Reggio Calabria.

SS 18 Tirrena Inferiore

SS 19 Quater -Delle Calabrie

SS 95 Di Brienza

SS 106 -Ionica

SS 106 Radd. -Ionica

SS 106 Var -Variante di Monte Giordano

SS 106 Var/A -Di Catanzaro Lido

SS 107 -Silana Crotonese

SS 108 Bis Silana di Cariati

SS 109 -Della Piccola Sila

SS 109 Bis -Della Piccola Sila

SS 109 Bis/Dir -Di Catanzaro

SS 177 - Silana Di Rossano

SS 179 Del Lago Ampollino

SS 179 Dir. -Del Lago Ampollino

SS 182 -Delle Serre Calabre

SS 280 -Dei Due Mari

SS 280 Dir -Di Gennaneto

SS 283 -Delle Terme Luigiane

SS 283 Dir Raccordo di Acquappesa

SS 283 Var Della Stazione di San Marco Roggiano

SS 481 -Della Valle del Ferro

SS 531 -Di Cropalati

SS534 -Di Cammarata e degli Stombi

SS616 Di Pedivigliano

SS 616 Dir -Di Pedivigliano

SS 660 -Di Acri

SS 682 -Ionio -Til:reno

SS 682 Dir -Uccordo al Porto di Gioia Tauro

SS 713 -Trasversale delle Serre

SS 713 Dir -Di Serra San Bruno

SS 713 Dir A -Di Serra San Bruno

SS 721 -Dell'Aeroporto Tito Minniti

N.S.A. 281 -Gallico -Gambarie

N.S.A. 300 -Ex SS N. 106 (Variante di Montegiordano Marina)

N.S.A. 331 -Del Museo di Sibari

N.S.A. 332 -Di Lamezia Terme

N.S.A. 333 Ex SS N. 18 (Vecchia Sede) del Torrente Amato N.SA 356 -SS N. 18 (Vecchia Sede)

N.S.A. 381 -Ex SS N. 182 (Di Serra S. Bruno).

L'autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria, pur con i suoi limiti attuali, costituisce la principale infrastruttura stradale della Calabria; essa assicura i collegamenti della regione con l'Italia (e più in generale con l'Europa), assorbe il traffico in transito per la Sicilia e garantisce i collegamenti di lungo percorso interni al territorio regionale.

Le *strade statali* rappresentano assi della viabilità regionale di interesse nazionale e sono chiamate ad assicurare collegamenti rapidi inter-provinciali o intra-provinciali

Le *strade extraurbane in corso di classifica o declassifica* (N.S.A.) sono costituite da strade realizzate dall'ANAS non ancora classificate in statali oppure da tratti di ex strade statali, sostituiti da varianti, da declassificare.

Le *strade provinciali* (la cui estensione è aumentata notevolmente a seguito del D.P.C.M. del 21 settembre 2001 sul trasferimento agli Enti Locali delle strade non comprese nella rete autostradale e stradale nazionale) costituiscono la componente preponderante del patrimonio viario calabrese; esse integrano la rete costituita dall'autostrada e dalle strade statali, assicurando l'allaccio ad esse dei vari territori comunali.

In rapporto alle caratteristiche funzionali e dimensionali delle strade costituenti il sistema viario calabrese, è possibile distinguere una rete stradale primaria, a maglie larghe, di valenza regionale e sovraregionale, ed una rete stradale secondaria, di connessione tra i rami della rete primaria ..

La rete stradale primaria, di esclusiva competenza dell'ANAS, risulta costituita da:

3 direttrici longitudinali di fondamentale importanza per l'inserimento della Calabria nel sistema viario nazionale e, tramite questo, in quello europeo (autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, SS 106 Ionica, SS 18 Tirrena Inferiore), alcuni assi trasversali, funzionali all'interconnessione tra le direttrici stradali longitudinali dellaa SS 534 Firmo-Sibari, la SS 107 Paola-Crotone, la SS 280 Lamezia Terme-Catanzaro, la SS 682 RosarnoMarina di Gioiosa Ionica).

La rete stradale secondaria, di collegamento tra i rami della rete primaria e, in alcuni casi, di supporto alle reti urbane, comprende le strade statali non incluse nella rete primaria, gli assi viari che assicurano i collegamenti alla scala provinciale, nonché le altre strade di collegamento intercomunale che garantiscono l'accessibilità alle aree interne e periferiche della regione.

2.2 La rete ferroviaria

La rete ferroviaria della Regione Calabria come evidenziato dalla tabella sottostante si colloca al decimo posto in termini di lunghezza nei confronti delle altre regioni italiane. La posizione avanzata nei confronti delle altre regioni del Sud è dovuta, in massima parte, alle notevoli dimensioni della regione.

N.ro	REGIONE	Km totali	N.ro	REGIONE	Km totali
1	Piemonte	1.895	11	Abruzzo	512
2	Lombardia	1.671	12	Liguria	500
3	Toscana	1.450	13	Friuli	466
4	Sicilia	1.378	14	Sardegna	429
5	Emilia Romagna	1.284	15	Marche	385
6	Lazio	1.250	16	Umbria	368
7	Veneto	1.184	17	Trentino	362
8	Campania	1.108	18	Basilicata	362
9	Calabria	851	19	Molise	270
10	Puglia	822	20	Valle d'Aosta	81

Fonte: www.rfi.it

Il piano Regionale dei trasporti, seguendo le indicazioni dell'Unione Europea distingue una rete di interesse nazionale e comunitario, sulla quale si svolge prevalentemente il servizio di lunga distanza, accanto al servizio locale, ed una rete di interesse regionale, destinata prevalentemente al servizio locale.



Fonte: www.rfi.it

Secondo dati aggiornati ad agosto 2013, si riporta la tabella seguente con indicate l'estensione, le caratteristiche e le tecnologie della rete nella regione:

LINEE FERROVIARIE IN ESERCIZIO		852 km
CLASSIFICAZIONE		
Linee fondamentali		318 km
Linee complementari		534 km
TIPOLOGIA		
Linee a doppio binario		279 km
Linee a semplice binario		573 km
ALIMENTAZIONE		
Linee elettrificate		488 km
- Linee a doppio binario		279 km
- Linee a semplice binario		209 km
Linee non elettrificate (diesel)		363 km
LUNGHEZZA COMPLESSIVA DEI BINARI		1.131 km
Linea convenzionale		1.131 km
IMPIANTI FERROVIARI		
Stazioni con servizio viaggiatori		117
TECNOLOGIE INNOVATIVE DI PROTEZIONE MARCIA TRENO		
Sistemi di telecomando della circolazione (CTC+DPC)		851 km
SCMT, per il controllo della marcia del treno		807 km
SSC, per il supporto alla guida		43 km

Ultimo aggiornamento 08/08/2013 - Fonte: www.rfi.it

L'infrastruttura ferroviaria in Calabria si estende per circa 852 km di linee, 117 le stazioni.

La rete di interesse nazionale e comunitario comprende le seguenti direttrici delle Ferrovie dello Stato:

- Linea Tirrenica: Battipaglia - Paola - Lamezia - Eccellente - Mileto - Rosarno - Reggio Calabria Centrale;
- Linea Jonica: Metaponto - Sibari - Crotone - Catanzaro - Roccella - Reggio Calabria Centrale;
- Linea trasversale Paola - Cosenza – Sibari.

Il Piano propone di inserire nella rete di interesse nazionale e comunitario anche il collegamento delle Ferrovie dello Stato:

- Gioia Tauro - Lamezia - Catanzaro - Crotone - Sibari - Taranto.

La rete di interesse regionale comprende, invece, le seguenti linee:

- la linea Eccellente - Tropea - Rosarno;
- le linee delle Ferrovie della Calabria:
 - Linea Cosenza - Catanzaro Lido;
 - Linea Cosenza - San Giovanni in Fiore;
 - Linea Spezzano Albanese –Lagonegro;
 - Linee Taurensi;
 - Castrovillari – Lagonegro;
 - Mammola- Siderno;
 - Mammola – Cinquefrondi.

Il sistema ferroviario regionale rappresenta una piccola rete integrata di trasporto pubblico (ferro, gomma e funicolare) complementare alla rete principale che dal 2001 è gestita da "Ferrovie della Calabria S.r.l.", una nuova società di servizi che sostituisce la precedente Gestione Commissariale Governativa delle Ferrovie della Calabria.

Per la rete locale il PRT indica i lavori necessari alla messa in servizio di uno schema infrastrutturale intermodale che, insieme alle altre reti di trasporto, copra sufficientemente il territorio regionale e lo tenga collegato all'Italia e all'Europa.

I progetti previsti dal Piano, oltre ai necessari lavori di adeguamento e ammodernamento di tutta la rete e dei suoi servizi come le necessarie rettifiche del tracciato, prevedono il ripristino di tre linee: Castrovillari–Lagonegro, Mammola-Siderno e Mammola–Cinquefrondi, segmenti che rappresentano la finalità di integrare e diversificare la struttura a rete del trasporto regionale.

Il PRT, relativamente alla rete delle Ferrovie dello Stato, ha individuato e distinto gli interventi da realizzare nei breve-medio periodo, ed interventi da realizzare nel lungo periodo, riservando agli interventi nei nodi urbani di Cosenza, Catanzaro, e Reggio-Villa San Giovanni un apposito capitolo.

Sulla rete di interesse nazionale e comunitaria vengono individuati i seguenti interventi, da realizzare nel breve-medio periodo, in aggiunta a quanto finanziato dal contratto di programma in atto:

- Linea Tirrenica: Battipaglia - Paola - Lamezia - Eccellente - Mileto - Rosarno -. Reggio Calabria Centrale;
- Linea Jonica: Metaponto - Sibari - Crotona - Catanzaro - Roccella - Reggio Calabria Centrale;
- Trasversale Paola - Cosenza – Sibari
- Trasversale Lametia – Catanzaro

Per tutti i tratti della rete nazionale ricadente nel territorio regionale, il Piano prevede tra l'altro per il breve periodo la velocizzazione del collegamento ferroviario ad alta velocità sulla relazione Battipaglia-Reggio, allo scopo di superare la perifericità della regione rispetto al territorio nazionale, (coerentemente con le impostazioni dei programmi dell'Unione Europea per le reti transeuropee) e la realizzazione di un collegamento elettrificato su nuovo tracciato tra Lamezia (con prolungamento aeroporto) e Catanzaro Lido e la trasformazione in metropolitana di superficie del collegamento esistente.

Il Piano regionale classifica gli impianti per il trattamento delle merci, nelle seguenti categorie:

- interporto destinato allo scambio plurimodale (strada - ferrovia - nave - aereo), con funzioni a raccolta e distribuzione, consolidamento e deconsolidamento dei carichi, controllo, magazzinaggio sosta, funzioni doganali, gestionali, informatiche e telematiche;
- centri merci, destinati allo scambio monomodale (strada - strada) e bimodale (strada-ferrovia), con. funzioni di raccolta e distribuzione, consolidamento e deconsolidamento dei carichi, magazzinaggio;
- terminal container, destinati al trasporto combinato, con funzioni di trasbordo strada-rotaia delle unità di carico;
- autoporti, riservati allo scambio monomodale strada - strada, con funzioni di raccolta e distribuzione consolidamento e deconsolidamento carichi, magazzinaggio.

Al momento attuale la regione Calabria non ha in esercizio alcun interporto; tuttavia il Piano Regionale dei Trasporti prevede la realizzazione dell'interporto regionale a Gioia Tauro, in stretta connessione con il locale porto, che è destinato ad assumere un ruolo di primario rilievo nel trasporto dei *containers* nel bacino del Mediterraneo.

E' stato realizzato un centro merci intermodale presso la Stazione di Lamezia Terme in relazione alle locali produzioni agricole ed industriali. Mentre, al nodo di Gioia Tauro, nella nuova strategia della programmazione, si affiancano i quattro nodi strategici di Lamezia Terme (nodo di interscambio multimodale rappresentativo dell'intera regione in ragione delle dotazioni infrastrutturali e della posizione baricentrica), di Sibari-Corigliano e di Crotona.

3. INTERVENTI CORRELATI IN CORSO DI REALIZZAZIONE

Nel seguito sono sintetizzati i principali interventi infrastrutturali in corso di realizzazione sulla rete stradale calabrese con il relativo stato di attuazione dei lavori, nonché gli interventi programmati già dotati di parziale o completa copertura finanziaria.

Con riferimento particolare alla rete stradale regionale di interesse nazionale, gli interventi programmati ed in fase di attuazione da parte dell'ANAS sono i seguenti.:

- l'adeguamento e l'ammodernamento del tratto calabrese dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria;
- la messa in sicurezza dell'attuale SS 106 Ionica nei punti di maggiore pericolosità;
- la realizzazione della nuova SS 106 Ionica;
- la realizzazione della nuova trasversale delle Serre.

Per quanto concerne l'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, sono tutt'ora in corso i lavori di ammodernamento plano-altimetrico dell'infrastruttura esistente, al fine di elevarla ai migliori standard autostradali di cui al D.M. 05.11.2001, con classificazione di tipo "A - Autostrada" ai sensi del Codice della Strada. Lo stato di attuazione dei lavori, aggiornato al mese di novembre 2012, è rappresentato in fig. A5.3. Su 294 km circa di estesa autostradale in territorio calabrese, oltre 236 km sono già adeguati o di prossima ultimazione, con una percentuale di ammodernamento pari a circa l'80% dell'intera tratta regionale; rimangono pertanto da ammodernare 58,6 km di autostrada (pari al 20% dell'estesa calabrese) per i quali restano ad oggi ancora da individuare fonti di finanziamento pari ad ulteriori 3,1 miliardi di Euro.

La messa in sicurezza della SS 106 esistente prevede un investimento pari ad oltre 74 milioni di Euro per la realizzazione di 42 interventi (rotatorie, rifunionalizzazioni di innesti a raso, svincoli a piani sfalsati, illuminazioni, rettifiche di tracciato) in corrispondenza dei punti critici di maggiore pericolosità localizzati nelle province di Crotone e Cosenza; gli interventi, divisi in 4 stralci successivi, vedono attualmente il seguente stato attuativo:

- I stralcio: 7 interventi nella provincia di Crotone in corso di esecuzione;
- II stralcio: 8 interventi nelle province di Crotone e Cosenza in corso di esecuzione;
- III stralcio: 5 interventi nella provincia di Cosenza in gara d'appalto;
- IV stralcio: 22 interventi nelle province di Crotone e Cosenza in progettazione esecutiva.

Per quanto riguarda la nuova SS 106 Ionica, è prevista 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 ai sensi del D.M. 5/11/2001). Il nuovo tracciato della SS 106, previsto a monte dei centri abitati costieri, dovrebbe assolvere al ruolo di strada di grande comunicazione e accesso alle regioni Basilicata e Puglia (lungo l'itinerario E90). Lo stato di attuazione dei lavori, aggiornato al mese di novembre 2012, è schematizzato in fig. A5.4; in particolare, risultano attualmente in corso di esecuzione gli interventi relativi a:

- megalotto 1 (S. Ilario-Gioiosa);
- megalotto 2 (Squillace-Simeri); e sono in appalto i lavori relativi ai seguenti interventi:
- megalotto 4 (Firmo-Sibari) per l'adeguamento al tipo B della SS 534, attualmente di tipo C;
- megalotto 3 (Sibari-Roseto Capo Spulico) per la realizzazione di un ulteriore tratto della nuova SS 106 di tipo B in variante rispetto all'attuale di tipo C tra Sibari e Roseto Capo Spulico.

Gli interventi relativi ai megalotti 1 e 2 consentiranno di by-passare 2 delle maggiori concrezioni urbane cresciute a ridosso della SS106 attuale, rispettivamente quella di Locri-Siderno e quella di Catanzaro Lido, elevando la qualità funzionale di attraversamento dell'infrastruttura ioni ca esistente.

Gli interventi relativi ai megalotti 3 e 4 consentiranno la diramazione verso est (all'altezza di Firmo) della direttrice autostradale tirrenica (A3) in direzione della Puglia e della dorsale adriatica; ciò comporterà, oltre che l'alleggerimento funzionale della SS 106 esistente (tra Sibari e Roseto Capo Spulico a scala locale), anche il miglioramento/potenziamento funzionale:

- del collegamento trasversale est-ovest tra Firmo e Sibari a scala regionale;
- del collegamento regionale con il nord-est del Paese a scala nazionale.

In sintesi, l'ANAS prevede, ad oggi, uno schema funzionale complessivo di progetto, a scala regionale, costituito da una dorsale tirrenica di tipo "A-Autostrada" (la Salerno -Reggio Calabria) ed una dorsale Ionica di tipo "B-Extraurbana Principale" (la Nuova Ionica o SS 106var) che si ricongiungono direttamente tra loro a sud e che sono collegate da trasversali di tipo B al centro (SS 280) e a nord (SS 534). Tale schema è giustificato dal significativo ingombro orografico appenninico e dalla storica deficienza infrastrutturale ionica; la sua attuazione, economicamente alquanto impegnativa, sta procedendo in diretta dipendenza dalle disponibilità finanziarie rese dallo Stato.

È inoltre prevista la realizzazione della nuova trasversale delle Serre, ovvero della nuova sede della SS 182 nel tratto compreso tra lo svincolo Serre a Vazzano dell'A3 ed il centro di Soverato sulla SS 106; la nuova arteria sostituirà il vecchio tracciato della SS 182, consentendo un collegamento più rapido dell'intero comprensorio delle Serre con il resto del territorio calabrese.

Si segnala già da ora, che nell'area geografica in esame non sono presenti strumenti di salvaguardia e di risanamento ambientale quali il Piano Stralcio di rilievo Nazionale per la tutela del rischio idrogeologico (L.267/98) e il Piano pluriennale per il contenimento delle emissioni sonore (L.447/95).

Per quel che attiene le questioni idrogeologiche insiste sulla Regione Calabria un vincolo definito con Regio Decreto n° 3267/1923.

La Regione non ha ancora approvato il Piano delle attività estrattive (PRAE), ma è entrata in vigore la Legge Reg. 40/09 per attività estrattive, pubblicata sul supplemento straordinario n.5 al BURC n.8 del 13.05.2011; tale Regolamento regionale ha tra le finalità quella di promuovere e disciplinare il progetto di recupero paesaggistico e ambientale delle aree di escavazione dismesse nonché di quelle di nuova apertura, con riguardo alla salvaguardia dell'identità dei luoghi e della loro fruizione da parte della collettività.

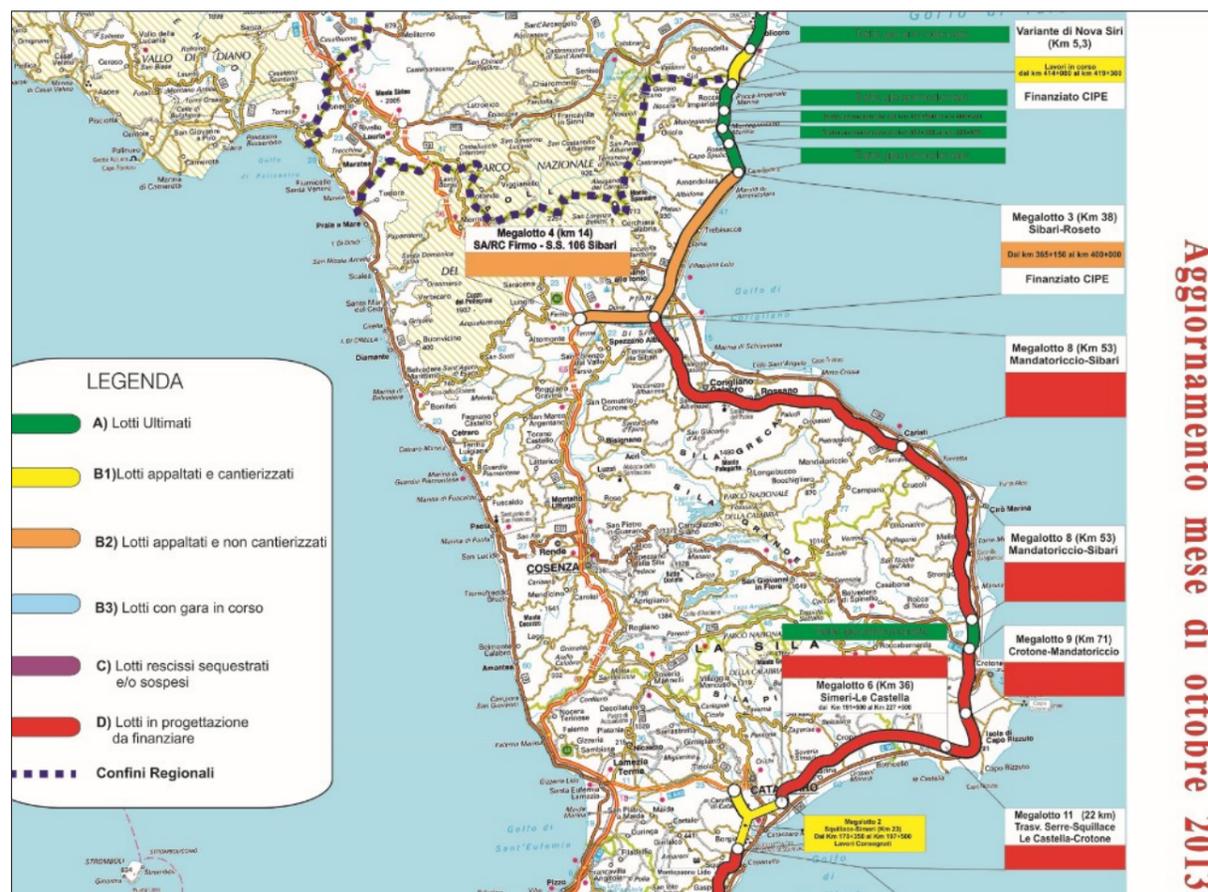
Nel 2009 è stato approvato il Documento Preliminare al Piano di tutela della qualità dell'aria che è stato elaborato applicando e sviluppando le indicazioni della direttiva 2008/50 CE al fine di:

- rappresentare una strategia integrata per tutti gli inquinanti normati;
- poter essere integrato ogni qual volta la legislazione prescrive di prendere in considerazione nuovi inquinanti;
- migliorare la qualità dell'aria relativamente alle nuove problematiche emergenti quali emissioni di idrocarburi policiclici aromatici ed altri composti organici volatili;
- conseguire un miglioramento in riferimento alle problematiche globali quali la produzione di gas serra.

A livello provinciale esiste un Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (Provincia di Cosenza), di seguito analizzato.

In relazione ai caratteri propri del territorio provinciale il PTCP persegue la finalità di:

- valorizzare l'ambiente,
- porsi come supporto allo sviluppo economico e all'identità culturale e sociale,
- contribuire al miglioramento qualitativo del sistema insediativo e infrastrutturale e, attraverso la costruzione di uno scenario strategico,
- la valorizzazione integrata delle diverse entità ambientali, territoriali e antropiche emerse dal quadro conoscitivo, al fine di riconnetterle in un "progetto di territorio" unitario.



3.1 Analisi degli strumenti di programmazione e pianificazione correlabili direttamente o indirettamente al progetto.

Gli strumenti di pianificazione e programmazione di livello nazionale, regionale e locale relativi al progetto in esame analizzati in questo capitolo, rappresentano l'intera totalità dei documenti vigenti sul territorio analizzato.

C'è, inoltre, da segnalare l'assenza sul territorio regionale dello strumento del Piano Territoriale Paesistico. In data 06/04/03 è stato consegnato in prima stesura al Ministro per i Beni e le Attività Culturali e le richieste di modifica del Ministero sono nel D.M. 1959 del 10/02/2009.

A causa dei ritardi nella sua approvazione, il Ministero dei BB.AA.CC con D.P.R. del 16/02/98 - pubbl. G.U. n. 94 del 23-04-1998 - ha disposto il commissariamento della Regione e la sostituzione dell'amministrazione regionale della Calabria con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali nel compimento degli atti necessari per l'approvazione del Piano territoriale paesistico regionale. A tutt'oggi, però, non si è arrivati a tale approvazione, e per questo lo studio dei vincoli (cfr. capitolo 9) ha dovuto ricostruire - con l'aiuto e le indicazioni degli Enti specifici (Soprintendenze e Assessorati) - tutto quel sistema di tutela e salvaguardia gravante sul territorio attraverso lo strumento dei Decreti Ministeriali (cfr. paragrafo 9.4).

Infine, mentre l'analisi degli strumenti di livello nazionale e regionale si occuperà dell'intero territorio su cui insiste e ha degli effetti l'intero tracciato della SS 106 di progetto, quella di livello comunale verrà elaborata nell'ambito di ciascun megalotto.

4. PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO NAZIONALE

4.1 Il piano generale dei trasporti

La legge 30 del 1998 ha previsto l'approvazione di un nuovo Piano Generale dei Trasporti, in luogo del semplice aggiornamento triennale (inizialmente previsto dalla legge 245/84) a cui provvedeva il CIPE con lo scopo di coordinare l'esercizio delle funzioni e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Province autonome.

La elaborazione del nuovo PGT è stata effettuata dal Ministro dei Trasporti, di concerto con i Ministri dei Lavori Pubblici e dell'Ambiente, nell'ottobre 2000 e dopo l'approvazione da parte del CIPE è stato adottato dal Consiglio dei Ministri con deliberazione del 2 marzo 2001.

Al nuovo piano fa esplicito riferimento il DPEF 2001 - 2004 che gli affida il compito di definire le linee prioritarie di intervento nel settore della mobilità al fine di:

- realizzare un progressivo riequilibrio modale;
- valorizzare le potenzialità delle nuove tecnologie;
- realizzare il miglioramento del sistema della mobilità nelle grandi aree urbane

Il primo Piano generale dei trasporti, previsto dalla legge 15 giugno 1984, n. 245 e approvato mediante il D.P.C.M. del 10.4.1986, costituisce il primo tentativo di approccio globale al governo del sistema dei trasporti. Il Piano individuava le azioni finalizzate alla costruzione ed alla funzionalità dell'offerta: corridoi plurimodali, sistemi strutturali (valichi, porti, aeroporti, interporti), sistemi organizzativi, l'urbano.

I corridoi plurimodali - assi infrastrutturali e vie di collegamento stradali, ferroviarie, aeree, marittime, idroviarie ed in condotta - consentono il collegamento funzionale di determinate aree del Paese.

La Calabria è interessata dal Corridoio Pedepenninico Adriatico e dal Corridoio Tirrenico.

Il primo avrebbe dovuto estendersi lungo la direttrice Milano - Bologna-Rimini-Otranto, il secondo lungo la direttrice Ventimiglia - Genova - Roma - Napoli - Palermo; il Piano proponeva inoltre l'integrazione dei due corridoi, mediante collegamenti trasversali, soprattutto nelle regioni centro-meridionali. Non era dunque esplicitamente previsto un collegamento diretto delle estremità meridionali dei due corridoi, tale da configurare un itinerario preferenziale tra Reggio Calabria ed il litorale adriatico.

In questa formulazione la Calabria vedeva ribadita la propria condizione di emarginazione rispetto ai grandi flussi di traffico nazionali, anche perché il corridoio adriatico si attestava all'estremità meridionale della Puglia, senza toccare la Basilicata.

Nel successivo Aggiornamento del Piano Generale dei Trasporti (D.P.R. 29 agosto 1991, n. 123) questa impostazione viene sostanzialmente corretta, proponendo una più stretta integrazione tra i due corridoi; in particolare acquistano importanza per l'area di studio il collegamento Battipaglia-Taranto, attraverso la Basilicata, anche mediante il potenziamento della linea ferroviaria Battipaglia-Potenza-Taranto; il collegamento tra Cosenza e Taranto, mediante il potenziamento dei collegamenti ferroviari e stradali sull'itinerario Cosenza-Sibari-Taranto, ed il collegamento tra Reggio e Taranto, mediante il potenziamento dei collegamenti stradali e ferroviari sull'itinerario Reggio-Crotone-Sibari-Taranto, lungo il litorale jonico.

In questa diversa formulazione la Calabria viene a costituire l'elemento di connessione tra i due corridoi, e trovano giustificazione interventi di potenziamento della rete viaria, quale l'Autostrada Sibari-Taranto.

Più in generale nell'Aggiornamento viene proposta la redazione di uno specifico "Progetto Trasporti Mezzogiorno", mirante ad abbattere i differenziali nel costo del trasporto che costituiscono un freno allo sviluppo delle regioni meridionali; tra le linee di intervento vengono suggeriti il potenziamento dei collegamenti ferroviari, delle strutture intermodali e del cabotaggio, che può trovare giustificazione solo su relazioni di una certa lunghezza, quali quelle tra nord e sud. In questo contesto potrebbe essere individuata una possibilità di utilizzazione, ancorché parziale, del porto di Sibari.

Il nuovo Piano generale dei trasporti, approvato nel marzo 2001 dal Consiglio dei Ministri, ripropone il potenziamento delle principali direttrici infrastrutturali del Paese; per la Calabria sono comprese tra queste le ferrovie Battipaglia Reggio e Lamezia - Catanzaro, l'autostrada Salerno Reggio e la

Statale 106 "Jonica". Acquista inoltre un ruolo centrale la proposizione di una rete nazionale di porti di cabotaggio; anche in questo caso si aprono interessanti prospettive per la portualità calabrese.

Esso si pone come quadro di riferimento di un insieme di interventi finalizzati a rafforzare e migliorare la qualità della vita a partire da una analisi negativa del settore attraverso l'introduzione di indirizzi che vanno dall'innovazione tecnologica dei veicoli al Piano Nazionale della Sicurezza Stradale (PNSS) allo sviluppo della logistica fino al Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) per il quale si desume la necessità di un collegamento delle infrastrutture, in una logica di sistema a rete della mobilità (intermodalità).

Soprattutto il PGT facilita le condizioni per la realizzazione degli interventi snellendo le procedure di approvazione introducendo, ad esempio, la Valutazione di Impatto Ambientale sul progetto preliminare e conducendo all'adozione della Valutazione Ambientale Strategica per la valutazione della conformità con la normativa europea.

Il PGT determina quindi gli indirizzi e, soprattutto, detta le linee guida per la redazione dei Piani Regionali dei Trasporti che costituiscono uno strumento prescrittivo.

Il nuovo Piano Generale dei Trasporti, presentato nel Gennaio 2001, ipotizza per le infrastrutture di trasporto un ruolo di motori di sviluppo locale, a condizione che gli interventi siano costruiti non solo sulla base di obiettivi macroterritoriali, inseriti quindi in uno scenario nazionale ed europeo, ma anche in funzione di una maggiore integrazione rispetto alle reti della mobilità attraverso le iniziative di sviluppo e promozione dei contesti locali. Gli indirizzi riguardano principalmente l'incentivazione della produttività del sistema, il contenimento dei consumi energetici, la massimizzazione della redditività degli investimenti nella rete infrastrutturale. Gli obiettivi di contenuto specifico riguardano i programmi e gli investimenti nelle infrastrutture di interesse nazionale.

Tre sono i principi fondamentali intorno ai quali è stata incentrata la redazione del nuovo piano.

In primo luogo l'esigenza di analizzare e riorganizzare la rete dei servizi e della logistica, ottimizzando l'uso delle infrastrutture esistenti e della catena logistica del sistema dei trasporti e della mobilità italiana, subordinando l'ammodernamento, il potenziamento e la realizzazione di nuove infrastrutture agli effettivi bisogni dei servizi di trasporto. Il servizio ha come fine quindi, l'infrastruttura come mezzo funzionale e necessario, la logistica e l'integrazione modale come strumenti per ottimizzare l'uso delle infrastrutture.

La svolta caratterizzante il nuovo Piano Generale dei trasporti sta pertanto in questo assunto fondamentale, nella priorità data cioè alla organizzazione della rete dei servizi e della logistica rispetto alla costruzione di nuove infrastrutture (pur necessarie) come indirizzo obbligato per avere un sistema di mobilità e di trasporto delle persone e delle merci più efficiente e competitivo nel panorama europeo e mondiale.

E' in questo contesto che si procede poi alla individuazione delle criticità, delle reti e dei nodi infrastrutturali del Paese, racchiusi nello SNIT, il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti.

Il secondo principio guida è stato quello relativo alla necessità di procedere alla liberalizzazione del settore ed al superamento dei monopoli esistenti, al fine di introdurre anche all'interno del comparto trasporti quegli elementi di competizione e di comparazione che permettano ad un tempo di correggere le storture e le diseconomie derivanti da sistemi chiusi e protetti, e di realizzare un sistema di trasporti efficiente, economicamente ben gestito e competitivo con i servizi degli altri paesi europei.

Infine si è indicata nella innovazione tecnologica e gestionale la via per favorire non solo lo sviluppo tecnologico del settore in termini di maggiore efficienza e di sostenibilità ambientale, ma anche di maggiore capacità gestionale, al fine di rendere il settore dei trasporti non più un elemento di svantaggio competitivo nell'insieme del processo produttivo del paese, come è oggi, ma piuttosto un fattore di crescita e di sviluppo dell'economia italiana.

Il quadro di riferimento del PGT è chiaro: un forte orientamento ai servizi di trasporto, da realizzare in una logica di mercato competitivo, con obiettivi di economicità ed efficienza, intesa come efficienza globale, e cioè con l'inclusione degli obiettivi di tutela ambientale e di sicurezza..

Ai sensi di quanto previsto dall'articolo 12 comma 20, del decreto legge 95/2012, convertito con legge 135/2012, a decorrere dal 28 luglio 2012 è stata soppressa la Consulta Generale per l'autotrasporto e per la logistica le cui funzioni sono state definitivamente trasferite alla Direzione Generale per il trasporto stradale e per l'intermodalità. Detta Direzione Generale, pertanto, proseguirà con le attività precedentemente svolte dalla Consulta, ivi comprese le attività connesse con il settore della logistica. Di seguito sono pubblicati i principali atti, programmatici e di studio, già elaborati in seno alla Consulta con la collaborazione del Comitato Scientifico.

Le Linee guida del Piano Nazionale della Logistica 2011/2020 sono state approvate nel dicembre 2010 dalla Consulta Generale per l'Autotrasporto e la Logistica dopo un confronto con gli operatori economici e logistici interessati, nonché con gli enti locali.

In data 29 maggio 2012, l'Assemblea generale della Consulta per l'autotrasporto e la logistica ha approvato il documento propositivo sulle prime misure di attuazione del Piano Nazionale per la logistica 2011/2020, contenente quattro proposte operative che sono state trasmesse all'attenzione del Sig. Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, con nota prot. 567/CGA del 30 maggio 2012, per le conseguenti valutazioni in sede politica.

Nel corso della fase di attuazione del nuovo Piano Nazionale della Logistica, sono stati completati una serie di studi di approfondimento ed analisi strutturali degli aspetti più importanti del Piano, anche al fine di definire il nuovo assetto logistico e infrastrutturale indispensabile per lo sviluppo del Paese. Di seguito, i documenti di studio elaborati:

- Piattaforme territoriali: aspetti demo-socio-economici e infrastrutturali
- Trasporto combinato ferroviario ed aereo
- Trasporto combinato marittimo
- Processi di filiera e morfologia dei flussi internazionali
- Studi preparatori alla revisione del Piano Nazionale della Logistica 2011/2020

I suddetti studi di approfondimento e di analisi del Piano 2011/2020 hanno consentito di elaborare il testo finale dello stesso.

Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT)

Il PGT si propone lo sviluppo di un sistema infrastrutturale che superi le carenze di quello attuale, tra i cui elementi di criticità sono evidenziati i seguenti fattori che risultano indicativi anche ai sensi del sistema infrastrutturale di questa parte del territorio piemontese :

- presenza di fenomeni di congestione;
- fragilità del sistema in seguito ad eventi accidentali;

- eccessivi carichi sull'ambiente;
- elevata incidentalità stradale.

Per analizzare le principali caratteristiche del sistema di infrastrutture di trasporto di rilevanza nazionale e individuare le aree di crisi di tale sistema, viene definito un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti attuale SNIT rappresentato dall'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali si svolgono servizi di livello nazionale.

Per la definizione dello SNIT attuale sono state individuate le infrastrutture che già oggi consentono servizi merci e viaggiatori tra le diverse regioni e con gli altri Paesi, oltre quelle esistenti che potenzialmente possono consentire tali collegamenti a seguito della attivazione di nuovi servizi e a limitati interventi di adeguamento e riqualificazione delle infrastrutture stesse. Lo SNIT attuale, evolverà verso uno SNIT futuro sulla base degli interventi infrastrutturali prioritari individuati dal PGT e dagli approfondimenti che seguiranno. Le componenti dello SNIT sono classificate in nodi ed archi. Sono nodi dello SNIT i grandi nodi infrastrutturali, intesi come elementi di collegamento reciproco tra le infrastrutture di trasporto di livello nazionale ed elemento di collegamento tra queste e le reti locali; i valichi alpini di maggiore rilevanza; i porti di interesse internazionale e nazionale; gli aeroporti con traffici rilevanti sulle relazioni nazionali e internazionali; i centri merci con traffici rilevanti sulle relazioni nazionali e internazionali. Sono archi dello SNIT le infrastrutture di trasporto lineari che assicurano i collegamenti tra i nodi: gli assi stradali autostradali, ferroviari e idroviali.

La rete SNIT 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.

La rete ferroviaria dello SNIT attuale si collega a quella internazionale attraverso 9 valichi alpini che assicurano la continuità delle reti TEN e dei corridoi paneuropei. I valichi risultano così suddivisi per paese confinante: Francia (Ventimiglia, Bardonecchia - traforo del Frejus); Svizzera (Domodossola

- traforo del Sempione, Luino, Como); Austria (Brennero, Tarvisio); Slovenia (Gorizia, Trieste Villa Opicina).

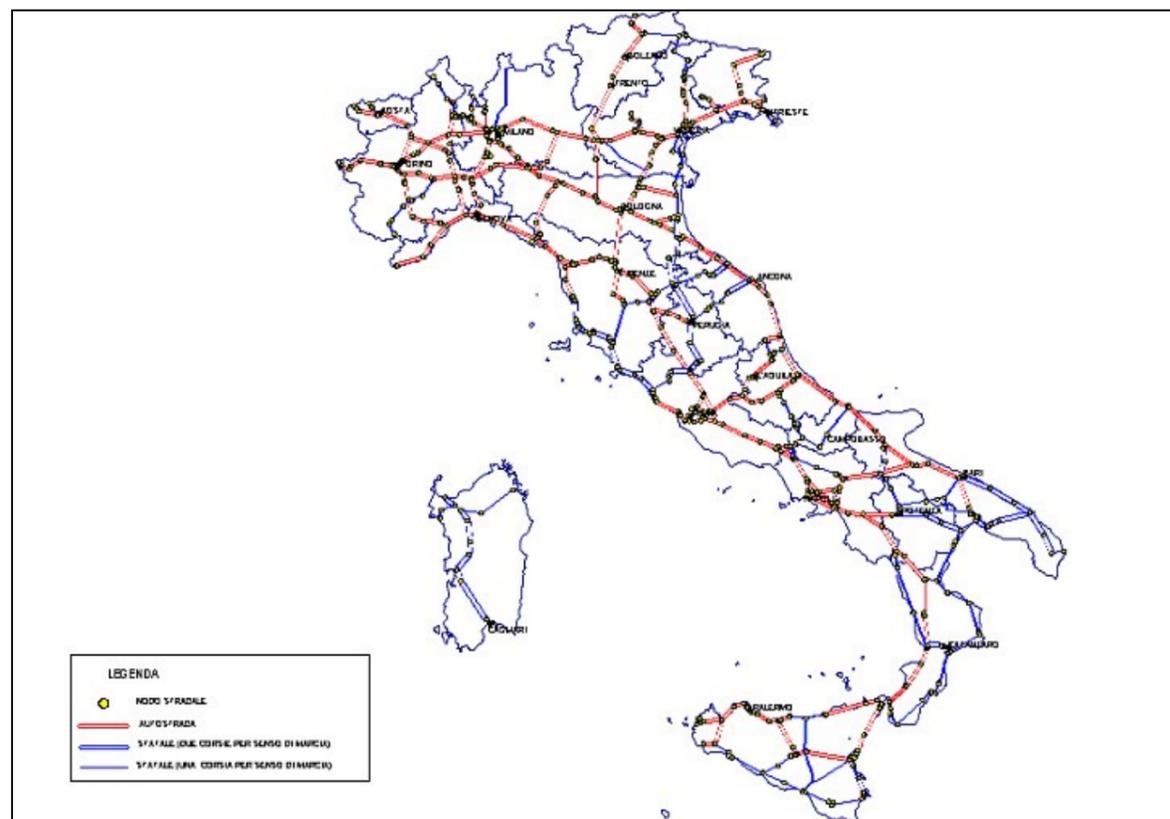
La rete stradale dello SNIT

La rete stradale che fa parte dello SNIT attuale è formata dalle autostrade e dalle strade che restano di competenza dello Stato dopo il conferimento a Regioni ed Enti locali delle funzioni in materia di viabilità. La rete (stradale e autostradale nazionale) è di 22.108 km. Essa si connette a quelle dei paesi esteri mediante 13 valichi alpini, appartenenti alle reti TEN e ai corridoi paneuropei, così suddivisi: Francia (Ventimiglia, Limone Piemonte - Col di Tenda, Bardonecchia - Frejus, Courmayeur - Monte Bianco, St. Oyen); Svizzera (Gran San Bernardo, Ponte Tresa, Domodossola, Como); Austria (Brennero, San Candido, Tarvisio); Slovenia (Gorizia, Trieste-Villa Opicina). Attraverso i valichi stradali dello SNIT transitano annualmente (dati 1996) 64,7 milioni di tonnellate di merce (58,8% del totale dei valichi stradali e ferroviari).

All'interno della rete stradale dello SNIT, il PGT ha individuato una sottorete, chiamata rete stradale SNIT di primo livello, formata dagli assi della rete portante del Paese tra i quali figura la SS 106. L'appartenenza alla rete di primo livello è stata stabilita esaminando la funzione che svolgono le diverse infrastrutture. Più in particolare, fanno parte di questa rete gli assi stradali e autostradali che collegano fra loro le varie regioni e queste con la rete viaria degli Stati limitrofi, e che sono quindi prevalentemente interessati da flussi di traffico a lunga percorrenza (> 300 km).

Per le infrastrutture della rete SNIT di primo livello il PGT ha individuato gli interventi che sono necessari essenzialmente a garantire un accettabile grado di sicurezza e a mantenere la congestione entro livelli ammissibili, tenendo conto di diverse previsioni di evoluzione della domanda di trasporto su gomma.

L'ossatura fondamentale della rete SNIT di primo livello è formata, nella parte continentale del Paese, da 3 assi longitudinali che percorrono la penisola in direzione Nord-Sud, e da un asse che attraversa in direzione est-ovest tutta la pianura padana. La rete è completata da un insieme di infrastrutture stradali ed autostradali che collegano gli assi principali lungo tutto il loro sviluppo, garantendo l'interconnessione.



- L'asse longitudinale occidentale è formato, in successione, dall'A3 da Reggio Calabria a Napoli, A1 da Napoli a Roma, A12 da Roma a Civitavecchia, quindi dalla SS1 fino a Cecina, A12 da Cecina a Genova e A10 fra Genova e il confine francese a Ventimiglia.
- L'asse longitudinale orientale è costituito dalla SS 106 da Reggio Calabria a Taranto, dalla A14 da Taranto a Cesena, tronco di SGC Cesena-Ravenna e dalla SS 309 fra Ravenna e Mestre.
- Un terzo asse longitudinale segue la dorsale della Penisola ed è formato dalla A1 da Roma a Firenze, Bologna e Modena. Qui si divide in due itinerari: uno è costituito dalla A22 fino al confine austriaco del Brennero, l'altro segue la A1 fino a Milano e quindi le A8 e A9 fino al confine svizzero di Chiasso.
- L'asse Est-Ovest parte dal traforo del Frejus e segue una successione di tronchi stradali e autostradali fino a Torino, e di qui lungo la A4 prosegue verso Milano fino a Trieste e Gorizia.
- I principali assi trasversali che svolgono la funzione di connessione dell'ossatura fondamentale dello SNIT sono formati dalla A16 Napoli-Canosa, A24 Roma L'Aquila-Teramo e A25 Roma-

Pescara, le quali connettono tra loro gli assi longitudinale orientale e occidentale; dalla Orte-Cesena che collega l'asse dorsale con quello orientale, e dalle A11 Firenze-Pisa e A15 La Spezia-Parma che connettono l'asse dorsale con l'asse occidentale. I restanti assi di connessione nell'Italia settentrionale sono formati prevalentemente da autostrade, mentre nell'Italia centrale e specialmente in quella meridionale sono essenzialmente costituiti da strade ordinarie a due corsie.

Elementi di criticità

Lo SNIT nel suo complesso mostra alcuni elementi di criticità "trasversali" rispetto alle singole modalità di trasporto, quali la congestione e i bassi livelli di qualità e di accessibilità dei servizi, che costituiscono un freno allo sviluppo economico e sociale.

Altri elementi di crisi sono:

- la mancanza di collegamenti all'interno delle singole reti e il basso grado di integrazione tra le diverse modalità, anche per la carenza di strutture logistiche;
- il non efficiente uso delle varie modalità, con la prevalenza del trasporto su strada anche quando sono potenzialmente competitive altre modalità.
- i bassi livelli di affidabilità del sistema, sia per cause strutturali (mancanza di alternative modali e di percorso) sia per la conflittualità sindacale;
- l'elevata incidentalità nel trasporto stradale;
- gli impatti sull'ambiente e i consumi energetici.

In particolare la SS 106 Jonica costituisce l'elemento principale della dorsale jonica 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 di Sibari), ma anche importanti centri di interesse regionale e interregionale. Infatti, lungo il tracciato si incontrano : Sibari (porto), Crotone (area industriale, porto ed aeroporto), Melito Porto Salvo (porto), Saline Joniche (porto) e Reggio Calabria (porto ed aeroporto).

L'infrastruttura presenta numerose criticità dovute alle caratteristiche tecniche della carreggiata, all'andamento piano - altimetrico del tracciato ed alle condizioni di traffico. Il tracciato presenta

diversi tipi della sezione stradale, per cui si alternano tratti con sezioni ridotte e tratti con sezioni allargate. Anche il tracciato planimetrico alterna tronchi ammodernati (con ampi raggi di curvatura e buona visibilità) e tronchi vetusti, nella concezione progettuale. Le due condizioni determinano situazioni di criticità ad ogni restringimento 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 dagli attraversamenti dei centri abitati. Le criticità causate dai volumi di traffico giornalieri si verificano nell'area di Reggio Calabria - Locri. Nel periodo estivo le criticità si esaltano a causa del traffico turistico, molto intenso.

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

Principali interventi per la rete stradale nell'area vasta

Gli interventi esaminati nel settore stradale, relativi al miglioramento ed alla integrazione della rete SNIT di primo livello, riguardano per la maggior parte modifiche delle caratteristiche geometriche delle attuali infrastrutture senza variazioni di tracciato. In alcuni casi, dove vincoli orografici o ambientali non lo consentono, sono state considerate varianti ai tracciati esistenti.

L'individuazione degli interventi da realizzarsi sulla rete SNIT non di primo livello, è rimandata, invece, allo specifico programma di settore, dando comunque priorità al superamento di situazioni di evidenti criticità funzionali e di sicurezza della rete (colli di bottiglia) e/o al miglioramento dei collegamenti tra le reti di livello nazionale e regionale.

La valutazione della proposta di costruire un ponte sullo Stretto di Messina, non è stata presa in considerazione nella attuale fase di redazione del Piano, in quanto è stata oggetto di studio da parte del Ministero dei Lavori Pubblici.

Gli interventi considerati riguardano:

- messa in sicurezza degli assi autostradali fuori norma e delle strade statali non coerenti con le norme del Codice della Strada per circa 2.000 km;
- potenziamento ed omogeneizzazione delle caratteristiche dei corridoi lungo il Tirreno e l'Adriatico;

- potenziamento o creazione di *bypass* di alleggerimento dei grandi nodi metropolitani e decongestionamento delle conurbazioni territoriali;
- potenziamento dei corridoi longitudinali dorsali;
- potenziamento del corridoio trasversale orientale Roma – Orte – Cesena – Ravenna – Venezia (E45 - E55);
- potenziamento dei corridoi di collegamento con il Brennero sia del Nord Tirreno e dei porti di Livorno e La Spezia, sia del Nord Adriatico e dei relativi porti;
- potenziamento degli assi trasversali Toscana – Umbria – Marche, Lazio – Marche, Lazio – Molise, Lazio-Abruzzo, Campania – Abruzzo e Calabria – Basilicata – Puglia;
- potenziamento dei collegamenti con i corridoi longitudinali dei porti *hub* di Gioia Tauro, Taranto e del porto di Ancona;
- potenziamento degli assi sardi Nord-Sud ed Est-Ovest e di quelli siciliani lungo il Tirreno, lo Jonio ed interni.

La SS 106 è inserita nella rete stradale dello Snit di primo livello, rappresentando un nodo di collegamento di grande importanza per il Sud Italia. L'importanza dell' ammodernamento in questione va ad intrecciarsi con i nodi individuati dallo Snit ricadenti nell'area oggetto di studio. In particolare il Comune di Reggio Calabria risulta essere un nodo di importanza strategica dovuto alla presenza dell'aeroporto e rappresentando il punto di raccordo di due arterie (l'autostrada Salerno – Reggio Calabria e la SS106) che attraversano l'intera regione e fungono da nodo e collegamento con le altre regioni del sud Italia.

4.2 La programmazione ANAS

Con decreto del 19 agosto 2002 n.3629/dicoter, in conformità a quanto disposto dall'art.3 del decreto legislativo 26 febbraio 1994 n.143, il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti ha approvato il Programma triennale presentato dall'ANAS per il triennio 2002-2004 per la gestione e l'incremento della rete stradale ed autostradale dello Stato e di quella data in concessione relativo al triennio 2002-2004.

La legge finanziaria n.488 del 28/12/2001 che detta disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato fissa con le tabelle C ed F le risorse finanziarie del triennio 2002 – 2004 poste a disposizione dell'Anas.

Il programma ha ricevuto il parere favorevole della Conferenza unificata Stato-Regioni-Città, in data 13-06-2002.

In questa sede si ritiene opportuna enunciare le sole voci d'interesse per la Regione Calabria e per l'opera in progetto. Per la Regione Calabria sono stati stanziati un totale di 145,604 mln di Euro; tale quota risulta dalla somma tra 135,257 mln di Euro concessi dall'Anas e 10,329 mln provenienti da altri finanziamenti.

Al primo posto tra gli obiettivi strategici dell'ANAS si trova il miglioramento della viabilità nel sud del paese, azione che comprende la riqualificazione dell'A3 SA-RC, l'ammodernamento della SS 106 e gli interventi sulle strade e autostrade siciliane.

L'investimento totale nel triennio in esame è pari a 4.889 milioni di euro, così destinati: 3.130 milioni di euro sulle strade statali, 465 milioni di euro sull'autostrada SA-RC, 211 milioni di euro al collegamento autostradale Campogaliano-Sassuolo.

Del totale, 1.083 milioni di euro sono fondi QCS destinati alle regioni meridionali dell'obiettivo 1 Comunitario. Gli investimenti sopra descritti sono stati assegnati anche per la realizzazione di altri interventi quali per la SS 182 "Trasversale delle Serre", l'adeguamento dello svincolo tra la SS 18 "Tirrena inferiore" e la SS 107 "Silvana Crotonese" presso l'abitato di Paola.

Il Programma è coerente con le indicazioni fornite dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica e con gli indirizzi fissati nella Legge Obiettivo e con l'elenco degli interventi riportati nella Delibera CIPE n° 212/01, nonché con gli strumenti di programmazione comunitaria del PON dei trasporti e con il sistema infrastrutturale identificato a livello europeo dalla "Trans European Network" (TEN).

Tale programmazione è coordinata con gli interventi previsti dagli accordi di programma quadro, protocolli, intese già stipulate tra governo e Regioni ed è verificato con le esigenze derivanti dalla gestione della rete nazionale e con le direttive del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Per quanto riguarda l'intervento in oggetto si rappresenta che è inserito nel 1° Programma delle Infrastrutture strategiche (Delibera CIPE n. 121/2001) e ricade nell'ambito di applicazione della Legge n. 443/2001 recante delega al Governo in materia di infrastrutture e insediamenti produttivi

di interesse nazionale; è inoltre previsto nella "Intesa Generale Quadro – Accordo di programma per il sistema delle infrastrutture di trasporto nella Regione Calabria" stipulato dalla Presidenza del Consiglio di Ministri, dal Ministero delle Infrastrutture, dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e dalla Regione Calabria in data 16 maggio 2002, laddove indica al punto "Corridoi autostradali e stradali" il completamento della autostrada Jonica E90 Lecce – Taranto – Sibari – Reggio Calabria.

L'intervento è stato quindi inserito nel piano Decennale Anas 2003-2012, è previsto nel Piano degli Investimenti ANAS 2007-2011 – Legge Obiettivo.

L'importo complessivo dell'investimento, così come determinato con delibera del CIPE n. 103 del 28/09/2007 ammonta a €. 1.234.754.242,86.

Ad oggi risulta finanziato solo una parte dell'importo complessivo pari a: €. 698.404.847,14, con il quale realizzare uno stralcio funzionale dell'intervento.

Il finanziamento è così suddiviso:

Delibera CIPE n. 103 del 28/09/2007: €. 154.430.000,00 milioni di euro a valere sulle risorse destinate all'attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche.

Delibera CIPE n. 30 del 27/03/2008: €. 543.975.167,94 milioni di euro a valere sul contributo pluriennale autorizzato dall'art. 2, comma 257, della legge n. 244/2007.

4.3 Programma delle Infrastrutture Strategiche

Nel corso della XVI legislatura, il Programma delle infrastrutture strategiche di cui alla legge n. 443 del 2001 (cosiddetta "legge obiettivo") è stato aggiornato su base annuale in concomitanza con la trasmissione dei documenti di programmazione economica e finanziaria al Parlamento e, da ultimo, con il 10° Allegato infrastrutture. Nel contempo, la Commissione ambiente della Camera ha proseguito la sua attività di monitoraggio sull'attuazione della "legge obiettivo" che si è tradotta nella presentazione di rapporti annuali, l'ultimo dei quali (7° Rapporto) è stato presentato nel mese di dicembre 2012. Nel corso della legislatura, inoltre, diversi interventi normativi, prevalentemente contenuti in provvedimenti d'urgenza, hanno innovato la disciplina delle infrastrutture strategiche relativamente alla fase della programmazione, dell'approvazione dei progetti, anche con finalità di accelerazione delle procedure di realizzazione delle opere.

L'aggiornamento del Programma delle infrastrutture strategiche

A partire dal 2003, il Governo trasmette al Parlamento informazioni circa lo stato di attuazione della "legge obiettivo", in cui sono elencate le infrastrutture strategiche, in un allegato ai documenti programmatici di economia e finanza (cd. "Allegato infrastrutture"). Tali documenti hanno mutato denominazione nel corso della legislatura e, sulla base delle modifiche introdotte dalla L. 39/2011, si chiamano ora documenti di economia e finanza (DEF) e definiscono la programmazione economica e finanziaria nell'ambito della nuova procedura del "semestre europeo".

Con successive risoluzioni 6-00004 dell'8 luglio 2008, 6-00028 del 29 luglio 2009, 6-00051 del 13 ottobre 2010, 6-00080 del 28 aprile 2011, 6-00092 dell' 11 ottobre 2011 e 6-00019 del 26 aprile 2012, sono state individuate, tra l'altro, talune priorità ed è stata richiamata l'esigenza di potenziamento della dotazione infrastrutturale dell'Italia.

Il 10° Allegato Infrastrutture alla Nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza (DEF) 2013-2015, trasmesso alle Camere il 1° ottobre 2012, reca l'ultimo aggiornamento dello stato di attuazione del PIS. In proposito, la Tabella 0 *Programma delle Infrastrutture Strategiche* contiene l'elenco di tutti gli interventi compresi nel PIS ed il relativo quadro finanziario (costo, disponibilità e fabbisogno residuo) aggiornato al mese di giugno 2012. Il costo totale delle opere indicato dalla Tabella 0 è pari a 235,3 miliardi di euro, di cui disponibili 96,6 miliardi.

L'Allegato reca, inoltre, gli esiti della *due diligence* sullo stato di avanzamento e sull'effettiva valenza strategica degli interventi, nonché una tabella che riporta gli impatti del PIS sul Programma nazionale di riforma (PNR) e le priorità da finanziare nel triennio 2013-2015. Si ricorda, infatti, che il PNR ha, da un lato, la funzione di verificare – in termini di effetti, portata e conformità con gli obiettivi europei - le riforme messe in campo dopo l'approvazione del PNR dell'anno precedente, e, dall'altro, costituisce un'agenda di interventi funzionali al conseguimento degli obiettivi della Strategia Europa 2020 e all'attuazione degli indirizzi di *policy* che le istituzioni europee hanno diretto all'Italia.

Il monitoraggio della "legge obiettivo"

A partire dal 2004, il Servizio Studi della Camera, per conto della Commissione ambiente, svolge una costante attività di monitoraggio sull'attuazione della "Legge Obiettivo", che si traduce nella presentazione di rapporti annuali alla medesima Commissione.

A partire dal 2010 è stata avviata una collaborazione con l'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici (AVCP) con l'obiettivo di svolgere una ricostruzione dello stato di attuazione delle opere rientranti nel Programma deliberate dal CIPE e di monitorare nel tempo lo stato di avanzamento dei lavori.

La settima edizione del Rapporto è stata presentata all' VIII Commissione ambiente nel mese di dicembre 2012 e reca l'analisi dello stato di attuazione del Programma riferito al 30 settembre 2012, che - sulla base della ricostruzione del monitoraggio - contempla un numero di opere maggiore rispetto a quelle elencate nei documenti programmatici trasmessi dal Governo in quanto sono ricomprese opere riportate nei precedenti allegati e non confermate nel 10° Allegato.

L'analisi prende in considerazione, pertanto, 1.341 lotti, tra opere, interventi, sottointerventi e ulteriori dettagli, relativi alle 390 opere, il cui costo complessivo presunto di realizzazione è pari a 374,8 miliardi di euro. Rispetto all'universo delle opere comprese nel PIS il valore delle 190 opere deliberate dal CIPE, ovvero con progetto preliminare o progetto definitivo e quadro finanziario approvati, è di 142,5 miliardi di euro, pari al 38% del costo dell'intero Programma. L'analisi dei costi e delle disponibilità finanziarie, che valuta complessivamente i finanziamenti pubblici e privati disponibili, evidenzia come, rispetto all'intero Programma, le disponibilità finanziarie ammontano a 155,2 miliardi di euro. Tali risorse consentono, quindi, una copertura finanziaria pari al 41% del costo dell'intero Programma; il fabbisogno residuo ammonta a 219,6 miliardi (59%).

Quanto all'impatto del Programma sul territorio il Rapporto evidenzia che la distribuzione dei costi dell'intero Programma per macroaree, a distanza di poco più di un anno dall'ultimo monitoraggio, continua a confermare una maggiore concentrazione nelle 12 regioni del Centro Nord, pari a 225 miliardi di euro contro i 147 del Mezzogiorno.

L'analisi dei dati relativi all'avanzamento programmatico e finanziario rilevato negli ultimi due monitoraggi (6° e 7° Rapporto) fa emergere una particolare attenzione per le infrastrutture da realizzare con i capitali privati, in quanto, sul totale dei circa 375 miliardi di euro del costo presunto complessivo delle infrastrutture del PIS, quelle per le quali è prevista una contribuzione privata valgono oltre 70 miliardi, pari a poco meno del 20% del costo dell'intero Programma. Emerge, inoltre, una nuova attenzione per le infrastrutture volte a migliorare l'offerta trasportistica nel Mezzogiorno, riunite nel Piano Nazionale per il Sud (PNS).

Il 7° Rapporto si compone di tre volumi recanti rispettivamente: a) la Nota di sintesi del Rapporto e alcuni focus tematici dedicati a specifici approfondimenti; b) lo stato di attuazione del Programma;

c) una tabella che elenca gli interventi monitorati e i relativi dati. Completano il rapporto le schede delle opere deliberate dal CIPE che sono contenute nel sistema SILOS (Sistema informativo legge opere strategiche). Il Rapporto e le schede sono accessibili sul portale e sul sito web della Camera.

Nella *Nota di sintesi del 7° Rapporto 2012*, precisamente al punto 1 *Il Programma delle infrastrutture strategiche al 30 settembre 2012* "[...] *Emerge, inoltre, una nuova attenzione per le infrastrutture volte a migliorare l'offerta trasportistica nel Mezzogiorno, riunite nel Piano Nazionale per il Sud (PNS). Il costo presunto complessivo delle infrastrutture del PIS, come ricostruito nel 7° monitoraggio, facenti parte del Piano Nazionale per il Sud in base alle indicazioni della delibera 62/2011 e/o classificati PNS nel 10° Allegato, risulta pari a 33,5 miliardi (9% del costo dell'intero Programma). Rispetto alle disponibilità individuate al 30 settembre 2012, pari a circa 155 miliardi, le risorse assegnate con la delibera CIPE 62/2011 rappresentano il 2,7%. In particolare, le risorse assegnate a opere del PIS con la delibera CIPE 62/2011 a valere sulle risorse del Piano Nazionale per il Sud ammontano a 4,1 miliardi su una dotazione complessiva di 7,5 miliardi (1,7 per le infrastrutture strategiche nazionali e 5,8 per le infrastrutture strategiche interregionali e regionali). Si tratta principalmente di opere ferroviarie inserite nel Piano di Azione Coesione e di opere stradali relative agli assi autostradali Salerno-Reggio Calabria e Jonico "Taranto-Sibari-Reggio Calabria". Tra le altre opere figurano alcuni interventi nei nodi urbani di Napoli, Palermo e Catania, in Sardegna (opere stradali e portuali), nonché alcune opere idriche in Campania, Puglia, Calabria e Sardegna [...].*

5. PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO REGIONALE

5.1 Il Piano Regionale dei Trasporti

Con l'approvazione del piano dei trasporti, ai sensi della legge regionale 14 aprile 1986 n.15 "Disciplina dei servizi pubblici di trasporto collettivo d'interesse regionale", la Regione assolve in primo luogo ad uno degli adempimenti più importanti previsti sin dalla Legge quadro nazionale sui trasporti locali, la n.151/1981, sviluppata e integrata da successive leggi (n. 160/1989 - n.385/1990 - n. 181/1991 n.549/1995 e n. 662/96) riguardanti sia le prerogative regionali in materia di pianificazione integrata del sistema dei trasporti, sia il ruolo del piano regionale nei confronti della programmazione nazionale, da un lato, e subregionale dall'altro.

In particolare, il D. Lgs. 422/97 precisa che le competenze legislativa e di programmazione in materia di trasporti pubblici locali sono affidate alle Regioni che, a loro volta, conferiscono funzioni e compiti agli altri enti locali presenti sul territorio.

L'ultimo Piano dei Trasporti della Regione Calabria approvato, risale al 1996 (BURC n° 40 del 11/04/1997). A esso fa seguito la proposta di modifica del 2003 che fa riferimento all'approccio a sistema del Piano Generale dei trasporti del 2001 e non ai trasporti come sommatoria delle singole infrastrutture. Il nuovo PRT non è stato ancora approvato dal Consiglio Regionale.

In questo ambito, essenziale importanza assume la presenza di un piano dei trasporti, formalmente approvato, non solo ai fini del necessario coordinamento e monitoraggio dei programmi di spesa nazionali e comunitari già attivati nel settore, (razionalizzazione del traghettamento sullo Stretto, Porto Gioia T. ed altri) ma soprattutto ai fini della possibilità di attivare, anche per la Calabria, nuovi importanti accordi di programma previsti già in settori strategici delle comunicazioni nazionali, quali ad esempio quello relativo agli investimenti per intermodalità FS e Regione (art 4, legge finanziaria n.549/1995) e quello relativo alla grande viabilità tra ANAS e Regione, ed altri ancora.

In secondo luogo, con il PRT la Regione si dota di un quadro di riferimento certo per le politiche di riforma del trasporto pubblico collettivo, in cui particolare importanza assumono:

- le politiche di decentramento delle funzioni amministrative e dei relativi strumenti di governo verso le Province (L. n. 142/1990);
- le politiche di razionalizzazione del sistema delle concessioni dei servizi svolti dalle imprese (D.leg.vo n.77/1989 - L. n. 160/1989 - L.549/1 995 - L. 662/96);

- la stipula dei contratti di servizio con i soggetti gestori del trasporto pubblico, nazionali e locali (FS, F.C., Aziende);
- le politiche localizzative delle strutture e degli impianti per l'integrazione modale (parcheggio, centri merci, ecc.) nei confronti dei Comuni titolari di funzioni urbanistiche e di gestione amministrativa di interventi e di servizi. (L. 151/1981-L. 122/1989-L. 151/1977-L.1042/1939).

Nel PRT le strategie e le proposte d'intervento vengono opportunamente articolate secondo settori modali (strade, ferrovie, porti, ecc.) e per infrastrutture per l'intermodalità, senza rinunciare a definire, già a partire da questa fase iniziale del procedimento di pianificazione, una configurazione complessiva del sistema dei trasporti, volta a raggiungere la sua progressiva integrazione su scala regionale. Opera quest'ultima affatto secondaria, se si tiene presente, tra l'altro, il quadro generale degli orientamenti espressi anche dalle Regioni in tema di revisione dell'assetto istituzionale del Paese e delle nuove attribuzioni delle funzioni di governo tra Stato, Regioni e Enti Locali, anche in materia di trasporti e comunicazioni.

Nell'ambito della configurazione regionale del sistema, strategie e interventi previsti per singolo settore e per gli impianti intermodali, vengono scanditi, all'interno del Piano, secondo una sequenza temporale che da un lato tiene conto del cadenzamento dei programmi di spesa nazionali e comunitari (1997 - 2000), e dall'altro guarda alla funzionalità complessiva della rete e alla utilizzazione ottimale degli investimenti, sia di quelli già disponibili, sia di quelli da programmare, assumendo come obiettivo, e vincolo al tempo stesso, la salvaguardia e valorizzazione, anche per questa via, dell'ambiente naturale e delle risorse turistico - culturali della regione.

La configurazione di sistema regionale, così come proposta dal PRT, assume come vincoli le politiche d'intervento in quelle sedi già definite, (rete transeuropea, corridoi plurimodali, ecc.) avanzando però indicazioni integrative per il territorio calabrese, come ad esempio l'estensione dell'Alta Velocità sino a Reggio Calabria, e sviluppa le politiche di intervento per il livello regionale in conformità con il modello d'assetto territoriale contenuto nella proposta di piano di coordinamento regionale.

L'approvazione del Piano avviene successivamente all'apertura al traffico delle merci del porto di Gioia Tauro, le cui potenzialità d'uso attinenti allo sviluppo delle relazioni commerciali nel bacino mediterraneo tra l'Italia, il resto d'Europa e gli altri continenti sono strettamente legate alle politiche

d'integrazione modale (interporto, raccordi) e all'adeguamento ai livelli di servizio europei delle reti stradali e ferrovie in particolare del Mezzogiorno.

Il piano contiene infine le previsioni di spesa relative alle proposte d'intervento; previsioni che, per interventi da programmare, non disponendo di elaborati progettuali esecutivi, non possono che essere orientative del fabbisogno finanziario necessario alla loro realizzazione

Gli obiettivi del PRT

Il Piano Regionale dei Trasporti concorre, unitamente ad altri strumenti di programmazione economica e territoriale, al raggiungimento di un insieme di obiettivi generali dello sviluppo e al tempo stesso, persegue un insieme di obiettivi interni di natura settoriale.

Il piano individua una serie di obiettivi di carattere generale ed altri di tipo settoriale.

Gli obiettivi generali sono i seguenti:

- il superamento dell'attuale posizione di "perifericità" della regione rispetto al resto del Paese e dell'Europa mediante lo sviluppo delle connessioni, tramite la Calabria, tra il bacino mediterraneo, i corridoi plurimodali e i traffici internazionali;
- la crescita delle attività produttive, a partire dal recupero e dalla valorizzazione delle sue risorse, quelle umane e tecnologiche (politiche per l'occupazione) e quelle antropiche (città, ambiente, patrimonio storico - culturale);
- il sostegno alla politica degli investimenti pubblici e alla mobilitazione di investitori privati per l'ammodernamento delle reti e dei servizi;
- la qualificazione delle condizioni di vita della popolazione, con l'adeguamento degli standard di cittadinanza al resto del Paese e con il pieno rispetto del quadro ambientale della regione;
- il concorso all'azione di riforma del sistema istituzionale, alla riorganizzazione dei poteri secondo i principi delle sussidiarietà e del federalismo solidale e al necessario processo di ammodernamento della pubblica amministrazione regionale e locale.

Gli obiettivi settoriali del piano possono essere ricondotti alle seguenti formulazioni.

- Rispondere alla domanda di trasporto, ovvero all'insieme delle domande di trasporto quali oggi si riconoscono, con un insieme di politiche d'intervento per ciascun settore, che puntano in primo luogo all'adeguamento degli standard di efficienza della rete e dei servizi attuali, ma che siano piegabili (e per questo fondamentalmente non rigide, ma flessibili) all'evoluzione della domanda di trasporto quale si produrrà in relazione all'evoluzione del sistema socio-economico e territoriale.
- utilizzazione degli investimenti, utili al perseguimento degli obiettivi, ponendo la massima attenzione all'uso e al riuso degli investimenti-operati nel passato e/o già programmati; in altri termini si punta all'uso efficiente dell'insieme degli investimenti, sia di quelli già programmati, sia di quelli che saranno possibili negli anni futuri.
- Occorre puntare all'incremento del livello di servizio e delle capacità del trasporto pubblico collettivo, perseguendo fra l'altro uno spedito processo di ottimizzazione delle gestioni, nel quadro delle recenti normative nazionali e direttive comunitarie.
- Vanno preliminarmente affrontati e risolti i problemi generati dall'inserimento di nuove infrastrutture nel territorio e nell'ambiente naturale.

Progetti previsti dal PRT

Il Piano Regionale dei Trasporti, in relazione alle strategie di intervento indicate in precedenza, individua la seguente viabilità di grande comunicazione (rete di primo livello), destinata prevalentemente ad assicurare l'inserimento della Calabria nel sistema viario nazionale, e tramite questo, in quello di livello europeo.

La piena funzionalità della rete stradale potrà aversi solo allorché si potrà pervenire al completamento delle reti tanto di primo quanto di secondo livello. È comunque possibile determinare una scala di priorità per la realizzazione degli interventi di potenziamento della rete, in funzione dei seguenti criteri:

1. esecuzione di interventi, destinati a permettere la funzionalità di interventi già effettuati;
2. esecuzione di interventi necessari a rimuovere condizioni di elevata congestione e pericolosità;
3. esecuzione di interventi necessari a garantire la continuità delle caratteristiche dei tracciati

sugli itinerari di maggiore importanza.

Naturalmente, al fine di conservare nel tempo le caratteristiche di viabilità di grande comunicazione, il PRT prevede che tutta la rete di primo livello (autostrade e non) deve disporre sia degli svincoli a livelli sfalsati sia delle aree di rispetto e delle complanari, mentre per strade di tipo IV e V vieta gli accessi diretti ad insediamenti residenziali, industriali ed altro; gli accessi andranno concentrati in corrispondenza di appositi svincoli.

Di seguito si riportano alcuni degli interventi previsti dal PRT.

Rete di primo livello

Autostrade

- Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria

L'autostrada, realizzata oltre 25 anni addietro, presenta caratteristiche molto carenti in termini di larghezza della sezione trasversale e di raggio di curvatura, che determinano elevati livelli di pericolosità; fenomeni di congestione del traffico sono presenti solo in prossimità dei centri urbani maggiori; ma è prevedibile un incremento del traffico pesante, in relazione alla operatività del porto di Gioia Tauro, ed alla realizzazione della nuova autostrada Sibari - Taranto.

Si richiede la messa a norma secondo la sezione II della classifica CNR sull'intera tratta da Lagonegro a Reggio Calabria, accelerando al massimo gli interventi già programmati.

(Grado di priorità: elevato)

- Autostrada Sibari - Taranto

Si richiede la realizzazione di questa nuova autostrada, con la Sezione II CNR, al fine di realizzare con una infrastruttura di caratteristiche elevate il collegamento tra i corridoi plurimodali tirrenico ed adriatico.

(Grado di priorità: elevato)

- Nuova autostrada "Tirrenica" sul collegamento Falerna-Lagonegro

Il prevedibile incremento dei traffici in direzione nord - sud al crescere dell'attività del porto di Gioia Tauro induce a proporre la realizzazione di una nuova autostrada "tirrenica" sul collegamento

Falerna Lagonegro. La nuova autostrada consentirebbe un sensibile risparmio di tempo nei collegamenti nord - sud scaricherebbe del traffico diretto verso il centro ed il nord - est la tratta corrispondente della A3 e servirebbe in modo adeguato il litorale tirrenico cosentino.

(Grado di priorità: elevato)

Strade statali. strade di grande comunicazione. raccordi autostradali

Direttrici longitudinali

- SS -18 Tirrena inferiore (Battipaglia - Reggio Calabria)

La strada costituisce l'unico collegamento lungo la costa dal confine regionale nord (Tortora) Calabria, fino a Falerna; di qui corre affiancata all'autostrada A3 fino a Reggio Calabria disimpegnando tuttavia un intenso traffico locale.

Da Tortora a Falerna è richiesto il rifacimento su altra sede delle tratte degradate ad attraversamento urbano, che potrebbero in tempi successivi essere integrate nella proposta autostrada tirrenica; da Falerna a Reggio vanno eseguiti ammodernamenti in loco, comprendendo tra questi le varianti dei centri abitati. Particolarmente urgente è la realizzazione del secondo lotto della variante di Vibo e della variante di Scalea.

La sezione prevista è la IV CNR, tranne che nell'area di Gioia, dove si adotterà la III in relazione al traffico dovuto al porto.

(Grado di priorità: elevato)

- **SS 106**

Questa importantissima arteria presenta caratteristiche di tracciato fortemente discontinue e rappresenta uno dei nodi fondamentali dell'ammodernamento della viabilità in Calabria. A lungo trascurata, funestata da innumerevoli incidenti mortali, condizionata da numerosi attraversamenti urbani, la realtà attuale della SS106 è un serio ostacolo allo sviluppo civile ed economico di tutto il versante jonico della Calabria dove insiste circa il 50% della popolazione calabrese.

Affrontare e sciogliere con tempestività e completezza questo nodo è un impegno assoluto del P.R.T. con grado di priorità elevatissimo.

Dal confine regionale a Roseto Capo Spulico la sezione tipo III risulta realizzata, o comunque risultano disposti i relativi appalti, ad eccezione delle varianti di Nova Siri (al confine Basilicata - Calabria) Montegiordano e di Roseto, che presentano una lunghezza complessiva. di Km 9,970.

Da Amendolara a Rossano la strada è stata ammodernata, con sezione da m. 12,50 (in pratica la sezione IV, con banchine maggiorate).

Da Rossano a Crucoli è presente la vecchia sezione non ammodernata.

Da Crucoli a Cirò Marina la strada è stata ammodernata, con sezione da m. 12,50.

A sud di Cirò Marina prevale la vecchia sezione, con numerosissimi attraversamenti urbani. Sono presenti poche tratte con la sezione da m. 12,50 (Catanzaro - Sellia - Soverato - Copanello, Roccella -Bovalino, Bova (non in esercizio) - Lazzaro - Reggio). In altre brevi tratte è stata realizzata o è in appalto la sezione tipo III (aree di Reggio, Palizzi, Roccella, Soverato, Crotona), per complessivi 25,745 Km.

Si propone la realizzazione della sezione di tipo III sull'intero tracciato della strada, assumendo le indicazioni fatte proprie dall'ANAS per gli interventi in esecuzione o in appalto, ribadendo quanto specificato al punto 2.3. che le priorità degli ulteriori interventi da realizzate saranno indicate dal Consiglio regionale sulla base delle disponibilità finanziarie conferite all'ANAS per la viabilità calabrese, a partire dall'imminente nuovo piano triennale dell'Azienda medesima.

(Grado di priorità: assoluto)

- 522 di Tropea, dallo svincolo A3 di Pizzo a Tropea - Capo Vaticano, Nicotera, Svincolo A3 di Rosarno - Porto di Gioia Tauro.

Si propone il completamento e l'ammodernamento della viabilità esistente, con sezione di tipo IV, incluso il rifacimento su altra sede delle tratte interessate da attraversamento urbano.

(Grado di priorità: elevato)

- Bivio di Marcellinara (sulla SS. 280) a Piano Lago, lungo la valle dell'Aniaio a Serrastretta, Carpanzano, Rogliano (A3).

Si propone il completamento dell'opera (già in esecuzione nella tratta di Rogliano), con sezione tipo V CNR.

(Grado di priorità: elevato)

direttrici trasversali (elencate da Nord a Sud)

- SS 481 della Valle del Ferro, dalla Basilicata (Sinnica) da SS 106 Jonica presso Roseto Capo Spulico.

Si propone il completamento dell'opera (mancano solo 10 Km) a sezione: IV CNR.

(Grado di priorità: elevato)

- SS 504 di Mormanno, dallo svincolo di Mormanno della A3 a Scalea (SS 18).

Si propone la realizzazione ex novo dell'opera. Sezione: IV CNR

(Grado di priorità: elevato)

- SS 105- Castrovillari - Torre Cerchiara - Villapiana lido.

Si propone l'adeguamento alla Sezione: III CNR.

(Grado di priorità: elevato)

- SS 534 di Cammarata e degli Stombi dallo svincolo di Firmo della A3, alla SS 106 (Museo di Sibari).

Attraverso la rivisitazione del tracciato già indicato dal progetto e previo studio di valutazione di impatto ambientale.

Si propone la realizzazione della sezione IIICNR tra l'innesto con la Strada delle Terme e la SS 106.

(Grado di priorità: elevato)

- SS 18- Sanguinetto - Sant' Agata d'Esaro - Roggiano - A3.

Si propone la realizzazione ex novo dell'opera con utilizzo parziale del tracciato esistente: sez.IV CNR.

(Grado di priorità: medio)

- SS 283 Strada delle Terme, dalla SS 18 (Guardia Piemontese) all'innesto con la SS 534 presso Cassano Jonio.

Si propone il completamento dell'opera. Sezione: V CNR.

(Grado di priorità: elevato)

- SS 107 Paola - Camigliatello - Crotone.

E' attualmente funzionante per l'intera estesa. Il tratto Rende - Cosenza è in parte saturo per la presenza di traffico urbano (sono presenti anche intersezioni semaforizzate), e presenta elevati livelli di incidentalità; se ne propone la riqualificazione funzionale (ivi compreso uno svincolo sfalsato per l'area universitaria), con eventuale rifacimento di tratti su nuovo tracciato. Particolare priorità va data al potenziamento del tratto terminale in prossimità di Paola, prevedendo un eventuale raddoppio.

(Grado di priorità: elevato)

- SS 278 Amantea (SS. 18) Lago - Cosenza.

Si propone il completamento dell'opera (tratto finale, da Lago a Cosenza sud lungo circa 18 Km.) Sezione: III CNR.

(Grado di priorità: elevato)

- SS 280 Raccordo autostradale Lamezia Terme (A3) - Catanzaro Lido (SS 106), con diramazione per Catanzaro centro e Siano.

E' uno degli assi viari più importanti della Calabria, collegando il capoluogo regionale con l'aeroporto di Lamezia Terme e l'autostrada; il conferimento delle caratteristiche autostradali (sez. III CNR) è in corso di completamento.

Per il completamento del tracciato principale, occorre eseguire:

- il nuovo ponte sul fiume Amato (a metà percorso)
- l'ultimo tratto di circa 7 Km lungo la valle del Corace per raggiungere la SS 106 a Catanzaro Lido.

Studio di Impatto Ambientale

- il collegamento diretto con la A3, bypassando l'area di svincolo di Lamezia Terme. Per il completamento delle strade di servizio, occorre eseguire:
- il collegamento della località Palazzo con la SS 18 (svincolo aeroporto)
- il collegamento dell'area Sarrottino con la sponda sinistra del fiume Corace.

(Grado di priorità: elevato)

- SS 182 Trasversale delle Serre Tropea - A3- Serra San Bruno – Soverato (SS 106)

La Trasversale delle Serre sarà l'unica strada di grande comunicazione che collegherà la provincia di Vibo Valentia con la SS 106, aprendo allo sviluppo tutta l'area delle Serre, che attualmente è mal collegata alla viabilità principale regionale.

Attualmente risultano realizzati due brevissimi tratti, il 2° lotto del 1° tronco (completa la parte terminale di Vazzano ed in appalto la parte iniziale dalla S.P. fondo valle Mesima), ed il 1° lotto del 1° tronco (S.P. per Vallelonga - SS. 110). Sono inoltre in appalto 3 lotti del 5° tronco. Pertanto, per rendere funzionale il 5° tronco, occorre procedere in via prioritaria alla realizzazione del 4° lotto di termine sulla SS 106.

Sezione:IV CNR.

(Grado di priorità: elevato)

- SS 281 del Passo della Limina, dall'innesto con la SS 18 presso Rosarno all'innesto con la SS 106 a Marina di Gioiosa

E' previsto il completamento del tratto iniziale, fino allo svincolo con l'A3, e la realizzazione dello svincolo con la SS 106 nel tratto finale.

Sezione:IV CNR

(Grado di priorità: elevato)

- SS 112 d'Aspromonte: Bovalino (SS 106) - Plati – S. Cristina d'Aspromonte - Bagnara C.

Quadro di Riferimento Programmatico

Questa nuova trasversale svolgerà un importantissimo ruolo nel collegare l'area industriale ed il porto di Gioia Tauro con la Locride: a Santa Cristina d'Aspromonte intersecherà la diramazione per Gambarie. L'opera prevede una galleria - circa 5 Km sotto lo Zillastro. Sezione:V CNR

(Grado di priorità: elevato)

- SS 184 di Gambarie, da Gallico (Reggio Calabria) a Gambarie.

L'arteria collega l'area metropolitana di Reggio con l'altopiano dell'Aspromonte; è in costruzione il 1° lotto a partire da Gallico, ed il secondo, che termina a Calanna, è in appalto. Si propone il completamento dell'asse viario fino a Gambarie. Sezione: V CNR.

(Grado di priorità: elevato)

- SS 111 Gioia Tauro - Taurianova - Gerace - Locri.

(Grado di priorità: elevato)

Rete di secondo livello

E' richiesta la realizzazione della sezione V CNR su tutti gli archi e si riconosce priorità d'intervento ai collegamenti:

- SS 105 Sant'Agata d'Esaro, Castrovillari, SS 534 Firmo, A3;
- Sibari - Acri - Sila;
- Longobucco - SS 106 - mare, lungo il Trionto;
- Collegamento Piano Lago - Grimaldi - Alello – SS 18, lungo la SS 108;
- Cirò Marina - Cirò - Umbriatico – Sua;
- Crotone - Cutro - Roccabernarda – Petilia;
- Collegamenti SS 280 – SS 206 - Girifalco - Nuova Università;
- Collegamento SS 18 - Porto di Vibo;
- SS 19.

Il 28 Gennaio 2013 su proposta dell'Assessore ai Trasporti, Luigi Fedele, sono state approvate dalla Giunta regionale le "Linee guida del Piano regionale dei Trasporti".

Tra gli obiettivi c'è il completamento e l'ammodernamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio; la realizzazione di una nuova arteria che sostituisca l'attuale Statale 106, non sovrapposta a quella attuale, prevedendo la progressiva realizzazione di lotti funzionali e l'ammodernamento delle trasversali. La Regione Calabria inoltre, per migliorare la mobilità delle persone nell'Area dello Stretto di Messina, intende promuovere azioni indirizzate a realizzare un servizio di trasporto collettivo da considerare come appartenente ad unico bacino di traffico.

La strategia regionale è orientata al prolungamento, fino all'estremità della Calabria, di una linea ferroviaria realizzata in conformità ai moderni standard infrastrutturali e tecnologici per consentire le migliori prestazioni in termini di sicurezza, velocità e interoperabilità con le principali direttrici ferroviarie esistenti, italiane ed europee. Un ruolo pregnante nel Piano regionale dei Trasporti lo avrà il porto di Gioia Tauro.

Con Delibera n.286 del 05-08-2013 della Giunta Regionale, sono state approvate le Linee Guida del Piano Regionale dei Trasporti nella versione finale, rivista rispetto alla versione approvata con D.G.R. n. 30 del 28/01/2013, dopo la prevista condivisione con tutti gli stakeholder.

Il Piano Direttore del Piano Regionale dei Trasporti è in fase di redazione, coerentemente con le Linee Guida aggiornate.

5.2 Piano Stralcio di Bacino per l'assetto idrogeologico Regione Calabria

L'Autorità di Bacino in Calabria viene istituita a seguito della legge regionale n. 35 del 29 novembre 1996, "Costituzione dell'Autorità di Bacino Regionale in attuazione della legge 18 maggio 1989 n. 183 e successive modificazioni ed integrazioni", al fine di "...perseguire l'unitario governo dei bacini idrografici, indirizza, coordina e controlla le attività conoscitive di pianificazione, di programmazione e di attuazione inerenti ai bacini idrografici di propria competenza...".

L'Autorità opera su tredici aree-programma delimitate e proposte alla Giunta Regionale dal Comitato Istituzionale del 2 febbraio 2000.

Le delimitazioni, al di là dei confini amministrativi tengono conto di aree dimensionalmente congrue e soprattutto omogenee dal punto di vista delle caratteristiche geomorfologiche ed ambientali.

All'interno dell'ambito del Bacino della Regione Calabria ricadono anche due bacini di competenza interregionale: il bacino dei fiumi Lao e Noce - L.R. N.34/96 e il bacino del fiume Sinni - L.R. N.34/96.

La Regione ha individuato obiettivi specifici da perseguire nel breve e medio periodo per preservare e valorizzare la risorsa suolo intesa come "risorsa limitata" alla quale è assegnata la funzione di infrastruttura portante di carattere strategico.

Il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) della Regione Calabria è stato approvato con Delibera di Consiglio Regionale n. 115 del 28.12.2001; esso persegue le finalità del DL 180/98 emanato per accelerare quanto già previsto dalla legge organica ed ordinaria sulla difesa del suolo n°183/89. Il Piano segue temporalmente il Piano Regolatore di Massima del 1957 scaturito dalla Legge Speciale del 1955 "Provvedimenti straordinari per la Calabria", strumento che ha rappresentato fino ad oggi l'unico momento programmatico vasto relativo al territorio regionale.

Il Piano Stralcio di Bacino per l'assetto idrogeologico (PAI) è finalizzato alla valutazione del rischio di frana ed alluvione ai quali la Regione Calabria, per la sua specificità territoriale (730 Km di costa), ha aggiunto quello dell'erosione costiera. Il Piano, come sancito dalla legge 11/12/00 n. 365, art. 1bis comma 5, ha valore sovraordinatorio sulla strumentazione urbanistica locale; ciò significa che, a partire dagli elaborati del PAI di pertinenza di ciascun Comune, occorre procedere alle varianti del Piano Regolatore Generale.

Il programma regionale sulla difesa del suolo che ha avviato l'iter del PAI, è stato approvato con delibera della Giunta Regionale n. 2984 del 7 luglio 1999, riportando il coordinamento e la redazione all'interno dell'Autorità di Bacino Regionale.

Il PAI costituisce nei fatti – quindi - il primo strumento operativo, di pianificazione e di programmazione, concepito al fine del recupero della integrità di un territorio difficile perché in realtà poco conosciuto.

Esso ha valore di piano territoriale di settore e rappresenta uno strumento conoscitivo, normativo e di pianificazione mediante il quale l'Autorità di Bacino Regionale della Calabria (ABR) pianifica e programma le azioni e le norme d'uso finalizzate alla salvaguardia delle popolazioni e degli insediamenti, delle infrastrutture e del suolo. Gli obiettivi del Piano sono:

- la conservazione e la difesa del suolo da tutti i fattori negativi di natura fisica ed antropica;

- il mantenimento e la restituzione, per i corpi idrici, delle caratteristiche qualitative richieste per gli usi programmati;
- la tutela delle risorse idriche e la loro e la loro razionale utilizzazione;
- la tutela degli ecosistemi, con particolare riferimento alle zone d'interesse naturale, generale e paesaggistico.

L'elaborazione del Piano definisce un sistema di prevenzione che – per tutto il territorio Regionale, Provincia per Provincia - tende a salvaguardare le naturali aree di esondazione dei corsi d'acqua e ad evitare modificazioni idrogeologiche e geologiche.

L'attività conoscitiva ha interessato tutti i corsi d'acqua della Calabria. Il monitoraggio e il censimento di tali risultati hanno costituito la banca dati generale su cui è stato elaborato il Piano.

Le Norme Tecniche del Piano stralcio di assetto idrogeologico, approvato il 28/12/2001, individuano le norme d'uso e di salvaguardia relative al territorio perimetrato e disciplinano le attività di trasformazione del territorio nelle aree individuate, definite come aree di attenzione in relazione ai fenomeni di inondazione e di frana.

Nelle "linee guida sulle verifiche di compatibilità idraulica delle infrastrutture interferenti con i corsi d'acqua, sugli interventi di manutenzione, sulle procedure per la classificazione delle aree d'attenzione e l'aggiornamento delle aree a rischio inondazione" viene specificatamente affrontato il tema della trasformazione del territorio in coerenza con l'assetto idrogeologico.

Di seguito si riporta per una esplicitazione più dettagliata, l'art. 1 delle Norme di Attuazione:

«Art. 1 (Finalità)

1. Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (in seguito denominato PAI) ha valore di piano territoriale di settore e rappresenta lo strumento conoscitivo, normativo e di pianificazione mediante il quale l'Autorità di Bacino Regionale della Calabria (in seguito denominata "ABR"), pianifica e programma le azioni e le norme d'uso finalizzate alla salvaguardia delle popolazioni, degli insediamenti, delle infrastrutture e del suolo.

2. Il PAI persegue l'obiettivo di garantire al territorio di competenza dell'ABR adeguati livelli di sicurezza rispetto all'assetto geomorfologico, relativo alla dinamica dei versanti e al pericolo di

frana, all'assetto idraulico, relativo alla dinamica dei corsi d'acqua e al pericolo d'inondazione, e all'assetto della costa, relativo alla dinamica della linea di riva e al pericolo di erosione costiera.

3. Le finalità del PAI sono perseguite mediante:

- l'adeguamento degli strumenti urbanistici e territoriali;

- la definizione del rischio idrogeologico e di erosione costiera in relazione ai fenomeni di dissesto considerati;

- la costituzione di vincoli e prescrizioni, di incentivi e di destinazioni d'uso del suolo in relazione al diverso livello di rischio;

- l'individuazione di interventi finalizzati al recupero naturalistico e ambientale, nonché alla tutela e al recupero dei valori monumentali e ambientali presenti e/o alla riqualificazione delle aree degradate;

- l'individuazione di interventi su infrastrutture e manufatti di ogni tipo, anche edilizi, che determinino rischi idrogeologici, anche con finalità di rilocalizzazione;

- la sistemazione dei versanti e delle aree instabili a protezione degli abitati e delle infrastrutture adottando modalità di intervento che privilegino la conservazione e il recupero delle caratteristiche naturali del terreno;

- la moderazione delle piene, la difesa e la regolazione dei corsi d'acqua;

- la definizione dei programmi di manutenzione;

- l'approntamento di adeguati sistemi di monitoraggio;

- la definizione degli interventi atti a favorire il riequilibrio tra ambiti montani e costieri con particolare riferimento al trasporto solido e alla stabilizzazione della linea di riva.»

Sulla base della banca dati generale, il Piano si sviluppa su tre problematiche principali: rischio frane, rischio alluvione ed erosione costiera.

Rischio Frane

Tenuto conto delle metodologie sancite dal DPCM del 29.9.1998, l'Autorità di Bacino è giunta alla perimetrazione e quindi alla valutazione del rischio attraverso un percorso incrociato su cui sono confluiti diversi fattori:

- dati di archivio;
- analisi degli strumenti urbanistici;
- scheda di rilevamento a cura degli uffici tecnici comunali;
- fotointerpretrazione in scala 1:10.000;
- sopralluogo di verifica;
- confronto diretto con gli Enti Locali in sede di osservazioni.

Tale azione ha interessato tutti i centri abitati della Regione comprese le frazioni con popolazione superiore ai 200 abitanti.

Ne è scaturita un'indagine su 837 centri abitati (>200 abitanti) con la perimetrazione di circa 8000 aree in frana.

Rischio Alluvione

In primo luogo, l'Autorità di Bacino ha provveduto affinché fosse messo a punto il catasto del reticolo idrografico regionale, in collaborazione con il CNR-IRPI di Cosenza ed attraverso un protocollo d'intesa tra Autorità di Bacino ed Ufficio Idrografico e Mareografico dello Stato di Catanzaro.

Le aree a rischio sono state perimetrate e valutate attraverso una metodologia che ha tenuto conto delle aree storicamente vulnerate, dei modelli idrologici specifici e dei dati fisici con i punti critici rilevati dai sorveglianti idraulici.

Tale fase, coordinata dal CNR-IRPI di Cosenza, è stata incentrata sulla necessità di applicare metodologie legate alla specificità del territorio calabrese.

Rischio Erosione costiera

Anche se non espressamente previsto dal DL180, il PAI della Calabria ha inteso affrontare anche il problema dell'erosione costiera, partendo da alcune considerazioni fondamentali:

- i 739 Km di costa costituiscono per quantità e condizione di rischio un'emergenza notevole per tutta la regione;
- necessità di rapportare le problematiche della costa con l'intero bacino idrografico, secondo l'ottica di analisi delle relazioni tra erosione e trasporto solido;
- necessità di superare la frammentazione e affrontare in maniera omogenea e per aree fisiografiche le varie problematiche (dal momento che la Calabria non ha utilizzato importanti risorse finanziarie (vedi ordinanza Prot. Civ. n. 2621/97), per mancanza di studi e progettazione validi in termini strutturali e non solo emergenziali);
- il raffronto della cartografia del 1955 con le ortoimmagini 1998 specifica il livello di erosione intensa a cui sono sottoposte le coste calabresi.

I dati di *output* trovano punto di partenza da un deficit di bilancio tra apporti solidi ed erosione, i quali determinano rispettivamente ripascimento ed arretramento della linea di riva, quantificabile in circa 5 Kmq nell'arco di tempo considerato.

Nella sua globalità, il Piano individua il rischio laddove nell'ambito delle aree in frana, inondabili, oppure soggette ad erosione costiera, si rileva la presenza di elementi esposti. Gli elementi esposti a rischio sono costituiti dall'insieme delle presenze umane e di tutti i beni mobili e immobili, pubblici e privati, che possono essere interessati e coinvolti dagli eventi di frana, inondazione ed erosione costiera.

Nelle finalità del Piano, le situazioni di rischio vengono raggruppate, ai fini della programmazione degli interventi, in tre categorie :

- rischio di frana;
- rischio d'inondazione;
- rischio di erosione costiera.

Per ciascuna categoria di rischio, in conformità al DPCM 29 settembre 1998, sono definiti quattro livelli:

- R4 - rischio molto elevato: quando esistono condizioni che determinano la possibilità di perdita di vite umane o lesioni gravi alle persone; danni gravi agli edifici e alle infrastrutture; danni gravi alle attività socio-economiche;

- R3 - rischio elevato: quando esiste la possibilità di danni a persone o beni; danni funzionali ad edifici e infrastrutture che ne comportino l'inagibilità; interruzione di attività socio-economiche.

Nelle aree a rischio **R4-R3** sono consentiti:

“gli interventi idraulici volti alla messa in sicurezza delle aree a rischio, gli interventi di demolizione senza ricostruzione, manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro, risanamento conservativo (...) senza aumento di superficie e volume, interventi volti a mitigare la vulnerabilità dell'edificio, la manutenzione, l'ampliamento o la ristrutturazione delle infrastrutture pubbliche o di interesse pubblico riferiti a servizi essenziali e non delocalizzabili, nonché la nuova realizzazione di nuove infrastrutture parimenti essenziali, purché non concorrano ad incrementare il carico insediativo e non precludano la possibilità di attenuare o eliminare le cause che determinano le condizioni di rischio e risultino essere comunque coerenti con la pianificazione degli interventi di emergenza di protezione civile. I progetti relativi agli interventi ed alle realizzazioni in queste aree dovranno essere corredati da un adeguato studio di compatibilità idraulica che dovrà ottenere l'approvazione dell'Autorità idraulica competente.”

- R2 - rischio medio: quando esistono condizioni che determinano la possibilità di danni minori agli edifici, alle infrastrutture e al patrimonio ambientale senza pregiudizio diretto per l'incolumità delle persone e senza comprometterne l'agibilità e la funzionalità delle attività economiche;

- R1 - rischio basso: per il quale i danni sociali, economici e al patrimonio ambientale sono limitati.

Secondo il DPCM in tali aree sono consentiti esclusivamente:

- “interventi di cui al precedente punto nonché quelli di ristrutturazione edilizia, a condizione che gli stessi non aumentino il livello di rischio e non comportino significativo ostacolo o riduzione della capacità di invaso delle aree stesse ovvero che le superfici destinate ad uso abitativo (...) siano realizzate a quote compatibili con la piena di riferimento.

- interventi di ampliamento degli edifici esistenti unicamente per motivi di necessità igienico-sanitario, purché compatibili con le condizioni di rischio che gravano sull'area. A tal fine i progetti dovranno essere corredati da adeguato studio di compatibilità idraulica.
- manufatti che non siano qualificabili quali volumi edilizi purché siano compatibili con le condizioni di rischio che gravano sull'area. A tal fine i progetti dovranno essere corredati da adeguato studio di compatibilità idraulica”.

Inoltre, nel PAI, sono state individuate e perimetrate le aree pericolose, definite come quelle porzioni del territorio, corrispondenti ad un congruo intorno dei centri abitati e delle infrastrutture, in cui i dati disponibili indicano condizioni di pericolo e, la cui effettiva sussistenza e gravità potrà essere quantificata a seguito di studi, rilievi e indagini di dettaglio. Tali aree sono state identificate e distinte, nel seguente modo:

a) aree con pericolo di frana, tracciate in via transitoria sulla base dell'inventario delle frane rilevate, così come definite nelle specifiche tecniche del PAI;

b) aree di attenzione per pericolo di inondazione, che interessano tutti i tratti dei corsi d'acqua per i quali non sono stati ancora definiti i livelli di rischio;

c) aree con pericolo di erosione costiera, che interessano i tratti di spiaggia in erosione retrostanti la linea di riva per una fascia non minore di m 50 nei tratti ove è presente un processo attivo di arretramento della predetta linea.

Per il presente lavoro sono stati riorganizzati tutti i dati messi a disposizione dal PAI e sono state elaborate le carte: “Indirizzi di tutela derivanti dal Piano di Assetto Idrogeologico – Rischio frane” e “Indirizzi di tutela derivanti dal Piano di Assetto Idrogeologico – Rischio idraulico”, nelle quali sono state restituite graficamente le seguenti voci:

AREE a rischio idraulico:

- R1 = rischio moderato
- R2 = rischio medio
- R3 = rischio elevato
- R4 = rischio molto elevato
- Aree di attenzione
- Punti di attenzione
- Zone di attenzione
- Argine danneggiato
- Argine mancante
- Restringimento luce del ponte
e/o sezione alveo
- Interruzione dell'argine

AREE a rischio di frana:

- R1 = rischio moderato
- R2 = rischio medio
- R3 = rischio elevato
- R4 = rischio molto elevato
- Fenomeni attivi
- Fenomeni quiescenti
- Tipi di frana:**
- Scorrimento;
- Colamento;
- Complessa;
- DGPV (profonda)
- Zona ad erosione intensa
- Conoide da colata detritica o
mista
- Alveo con tendenza
all'approfondimento
- Cava

Con deliberazione del Comitato Istituzionale n. 27 del 2 agosto 2011, sono state approvate le modifiche alle Norme di Attuazione e Misure di Salvaguardia del PAI, precisamente per quanto riguarda le *Disposizioni in materia urbanistica* art.27 della Legge Regionale 11 maggio 2007, n. 9, Provvedimento generale recante norme di tipo ordinamentale e finanziario (collegato alla manovra di finanza regionale per l'anno 2007 Art. 3, comma 4, della Legge regionale n. 8/2002):

1. All'articolo 2 delle norme tecniche di Attuazione del Pai (Piano assetto idrogeologico della Calabria) è aggiunto il seguente comma 2 bis:

"2-bis. Per le aree a rischio elevato e molto elevato e per le aree di attenzione, vincolate dal PAI, per le quali gli strumenti urbanistici vigenti prevedono un utilizzo ai fini edificatori, i soggetti interessati possono redigere

progetti di messa in sicurezza, corredati da indagini e studi di dettaglio, per eliminare il rischio o ridurlo ad un livello compatibile con l'utilizzo previsto dai suddetti strumenti urbanistici.

Il Comitato Istituzionale dell'ABR, previo parere del Comitato Tecnico della stessa Autorità, delibererà sulla predetta richiesta di riclassificazione condizionandone l'efficacia, in caso di esito positivo, all'esecuzione e collaudo delle opere, così come previste in progetto.

La realizzazione di insediamenti sulle aree di cui sopra, potrà avvenire solo dopo la notifica al Comune, da parte dell'ABR, della nuova cartografia del rischio, quale variante della precedente perimetrazione.

Per ottenere detta notifica il Comune interessato dovrà documentare all'Autorità di Bacino l'avvenuta esecuzione e collaudo di tutti gli interventi di messa in sicurezza previsti nel progetto esaminato favorevolmente dalla stessa ABR.

Dopo l'approvazione da parte del Comitato Istituzionale di cui al secondo paragrafo del presente comma, il comune è abilitato a rilasciare autorizzazioni o concessioni ad edificazione sulle aree in oggetto. L'esecutività di tali assenti edilizi è condizionata alla notifica di cui ai due precedenti paragrafi. "

Rischio di alluvione

Per la valutazione del rischio, l'Autorità di Bacino ha utilizzato i seguenti dati:

1) i risultati di modelli idrologico-idraulici, che hanno permesso di individuare le sezioni di esondazione per portate di piena con assegnati tempi di ritorno, usualmente pari a T=20+50, 100+200 e 300+500 anni;

2) i criteri geomorfologici, per tener conto dell'andamento piano-altimetrico degli alvei fluviali e delle evidenze relative ai depositi alluvionali conseguenti a fenomeni di trasporto dei materiali solidi;

3) le informazioni storiche, da cui si è dedotto per i vari eventi alluvionali in quali località si siano verificate le inondazioni;

4) le aerofotogrammetrie, utili per l'osservazione delle tracce di piena.

Infine, nella scelta delle classi di rischio, i tecnici dell'Autorità di bacino hanno tenuto conto dei seguenti elementi:

1) se il calcolo idraulico ha mostrato esondazioni in specifiche sezioni trasversali, in sponda destra o in sponda sinistra o in entrambe, il livello di rischio è stato valutato in maniera inversamente proporzionale al tempo di ritorno e proporzionale all'importanza degli elementi esposti. Nelle sezioni risultate critiche per T=20÷50 anni ed in presenza di edifici, strutture viarie principali e aree industriali, si è stabilito un livello di rischio R4. Analogamente, nel caso di esondazioni per T=100÷200 anni, si è scelto il livello di rischio R3. Infine, per T=500 anni, il rischio è stato valutato come R2 o R1.

2) nelle sezioni in cui il calcolo idraulico non ha mostrato esondazioni, ma per le quali risulta dalle informazioni storiche e aerofotogrammetriche che le stesse esondazioni sono occorse, per rotture di argini o sormonti, si è preferito operare delle scelte di classi di rischio cautelative. Ciò tiene in considerazione i limiti del calcolo idraulico. Pertanto, nel caso di informazioni tratte da documentazione storico-cronachistica riguardante località soggette a inondazioni negli eventi del passato, il livello di rischio adottato varia da R1 (aree allagate o allagabili in base all'andamento altimetrico della zona) a R2 (aree inondate con danni economici meno rilevanti) a R3 (aree inondate con danni economici più rilevanti).

Per una trattazione dettagliata, lungo il tracciato progettuale, la descrizione delle aree censite è stata effettuata partendo da nord, ovvero dalla periferia meridionale di Reggio Calabria, all'altezza della Fiumara Valanidi, la quale si scinde in due rami denominati Valanidi I e Valanidi II. Entrambi gli alvei dei due corsi d'acqua sono stati valutati come aree a rischio molto elevato (R4), con alcune aree limitrofe classificate come area di attenzione (al centro della F. Valanidi I) e area a rischio medio (R2) -subito a nord dell'attuale SS 106 Jonica, in località Mortara-. Particolari punti di attenzione sono i restringimenti della sezione dell'alveo e/o della luce dei ponti e tali punti si ritrovano soprattutto in località Mortara, nei pressi dello svincolo omonimo, afferenti alla fiumara Valanidi II. Inoltre, da segnalare sono le interruzioni dell'argine che si ritrovano sempre all'altezza del futuro svincolo di Mortara, connessi alla fiumara Valanidi II.

Proseguendo, all'altezza dell'attraversamento della Fiumara Macellara, il tracciato progettuale oltrepassa perpendicolarmente una zona a rischio molto elevato (R4), così come anche all'altezza della Fiumarella di Lume, ove sarà situato lo svincolo Pellaro/Bocale, il quale però si attesterà completamente fuori dall'area sopra citata.

Il dettaglio della suddivisione in aree a diverso grado di rischio è inerente solo alle fiumare del territorio del comune di Reggio Calabria; mentre per le fiumare dei comuni successivi (Motta San

Giovanni, Montebello Jonico, Melito di Porto Salvo e Roghudi Nuovo) lo studio è stato redatto ad una scala maggiore (1:25.000) pertanto risultano individuate e restituite graficamente solo le aree di attenzione, i punti di attenzione e le zone di attenzione.

Il tracciato, infatti, attraversa perpendicolarmente la fiumara Ferrina, il torrente Oliveto e la fiumara Lazzaro, tutti corsi d'acqua catalogati come aree di attenzione, ma per di più dotati, ciascuno, di un punto di attenzione posto solitamente in corrispondenza di un restringimento dell'alveo o della luce di un ponte, nel tratto finale del recapito in mare del corso d'acqua.

L'area di attenzione più sviluppata territorialmente, invece, e che valica i confini dell'alveo è situata in coincidenza della fiumara di Molaro, nel Comune di Montebello Jonico. Tale area si biforca in due rami, uno intercettato alla progr. Km 12+000 e l'altro alla progr. Km 13+000 circa ed in un'altra zona che, stando al progetto, interesserà completamente l'area del futuro svincolo di Saline. Successivamente, sempre nel Comune di Montebello Jonico, il tracciato progettuale interferisce con altre aree di attenzione di più esigua entità, in coincidenza delle progressive Km 13+500 e 15+500.

In corrispondenza dello svincolo di S. Elia-Montebello Jonico, l'infrastruttura di progetto intercetta sia un'area di attenzione, sia una zona di attenzione di pertinenza della fiumara di S. Elia e successivamente, alla progr. Km 18+500 circa, interferisce solo con un'area di attenzione. Infine, proprio in coincidenza con l'ultima porzione del tracciato (progr. Km 20+500), l'infrastruttura attraversa la fiumara di Melito, interessata anch'essa sia da un'area di attenzione, sia da una zona di attenzione.

Rischio di frana

L'elevato indice di franosità regionale e la particolare concentrazione delle frane, soprattutto in taluni distretti morfologici, non hanno consentito all'Autorità di Bacino di dare luogo al censimento di tutte le frane presenti sul territorio regionale. Ove si consideri che la sola rilevazione di quelle che insistono sui centri abitati ne ha censito circa 8.000, ben si comprende la motivazione per la quale essa è avvenuta prioritariamente per i centri capoluogo di Comune e per i nuclei abitati con popolazione di norma non minore di 200 abitanti. La scelta di priorità è peraltro coerente con le disposizioni normative contenute nel D.L. 180/98 e successive modificazioni ed integrazione e nel DPCM 11.09 1999.

Si tratta in prevalenza di insediamenti collinari e montani soggetti ripetutamente a fenomeni franosi in funzione del contesto geologico e morfologico, delle peculiarità del sistema insediativo e della presenza di strade di terminazione con funzione di accesso unico agli abitati.

Cause tettoniche, che determinano l'assetto morfostrutturale regionale e cause antropiche, che tendono a costituire situazioni di rischio su aree a pericolosità elevata, spiegano la frequenza degli eventi catastrofici che, registrati fin dalla fine del primo millennio, assumono rilevanza eccezionale dal XVIII secolo e divengono motivo di studio prima e di attività di mitigazione poi, a partire dall'Unità d'Italia. Tralasciando la metodologia adottata, sono state riportate sulla carta "Indirizzi di tutela derivanti dal Piano di Assetto Idrogeologico" diverse frane delle quali la percentuale maggiore attiene alle frane quiescenti ed in misura nettamente minore alle frane attive.

Per una trattazione dettagliata, lungo il tracciato progettuale, la descrizione delle aree censite è stata effettuata partendo da nord, ovvero dalla periferia meridionale di Reggio Calabria, all'altezza della Fiumara Valanidi, a sud della quale si rinviene un versante esposto a sud, affetto da fenomeni quiescenti di tipo scorrimento. Tali aree, tutte adiacenti una all'altra, sono attraversate perpendicolarmente da una "bretella" di progetto con direzione circa nord-sud in tale tratto.

In corrispondenza della progressiva Km 0+000 si hanno due aree in adiacenza caratterizzate rispettivamente da rischio medio (R2) e rischio moderato (R1), poste quasi in sovrapposizione ad un'area affetta da deformazione gravitativa profonda attualmente quiescente. Proseguendo lungo il tracciato, ma sempre in territorio del comune di Reggio Calabria, a nord-est di Pellaro, il tracciato attraversa una zona ad erosione intensa caratterizzata anche da fenomeni di scorrimento, ma tutti quiescenti.

Una situazione diversa è quella presente all'altezza del futuro svincolo Pellaro/Bocale, ove si riscontra, in adiacenza al progetto un'area, non eccessivamente vasta, a rischio molto elevato (R4), sulla quale insiste una frana attiva di scorrimento, mentre in adiacenza vi è una zona con movimenti gravitativi profondi (DGPV). Poco prima di abbandonare il territorio reggino, l'infrastruttura di progetto attraversa altre aree franose quiescenti caratterizzate, nell'ordine, da movimenti di tipo scorrimento ed una deformazione gravitativa profonda.

L'attraversamento del Comune di Motta San Giovanni risulterebbe pressoché privo di fenomeni franosi sia attivi, sia quiescenti.

Nel comune di Montebello Jonico, invece, dalla progr. Km 14+000 alla progr. Km 15+000 il tracciato intercetta pressoché perpendicolarmente un'area interessata da una frana complessa ed anche da un colamento localizzato tra le progr. Km 14+500 e Km 15+000. Anche il successivo chilometro è interessato da un fenomeno franoso complesso che il tracciato attraversa proprio in coincidenza della progr. Km 16+000. Tali aree, attualmente quiescenti, pur non essendo state catalogate in una classe di rischio specifica, andrebbero adeguatamente trattate. Un'ultima area affetta da fenomeni franosi quiescenti è in coincidenza della fine dell'intervento (Comune di Melito – in sinistra orografica della Fiumara di Melito) ed è caratterizzata da un fenomeno di scorrimento con al piede un'area definita a rischio R2 (rischio medio).

Rischio di erosione costiera

Le modificazioni che subiscono le aree costiere calabresi per effetto dei fenomeni di erosione hanno da tempo destato serie preoccupazioni per il rischio che essi comportano sia per gli insediamenti umani e per le strutture turistiche che per le grandi infrastrutture di trasporto quali la SS 18 e la linea ferroviaria tirrenica.

Per ciò che concerne la SS 106 "Jonica", tale infrastruttura, per la porzione di territorio che attraversa, posta più a monte dell'attuale, non interferisce minimamente con tale rischio; pertanto non si è provveduto a restituirlo graficamente.

5.3 La pianificazione territoriale paesistica

La pianificazione del paesaggio costituisce un tassello importante nel mosaico degli strumenti di pianificazione territoriale da considerare ai fini dell'integrità fisica e dell'identità culturale. Le aree oggetto di interesse dei Piani Paesistici elaborati ai sensi della L 431/85 e previsti nel Testo Unico in materia di Beni Culturali (decreto legislativo n. 42 del 2004 e s.m.i.) sono costituite da ambiti e categorie di beni che, più di altri, possono essere potenzialmente soggetti ad eventi che coinvolgono gli aspetti più specificatamente legati alla difesa del suolo e del territorio nelle sue varie componenti.

Come già riportato, la Regione Calabria non ha recepito ancora un Piano Territoriale Paesistico approvato, avendo ricevuto nel 2009, dal Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, le prescrizioni a cui ottemperare sulla prima stesura del 2003.

Con delibera n° 377, del 22 Agosto 2012 è stato approvato dalla Giunta Regionale il Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico della Regione Calabria.

Lo strumento, interpreta gli orientamenti della Convenzione Europea del Paesaggio (Legge 9 gennaio 2006, n.14) e del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (d. lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s. m. e i.), il QTRP infatti si propone di contribuire alla formazione di una moderna cultura di governo del territorio e del paesaggio attraverso i seguenti aspetti fondamentali:

- a) rafforzare ulteriormente l'orientamento dei principi di "recupero, conservazione, riqualificazione del territorio e del paesaggio", finalizzati tutti ad una crescita sostenibile dei centri urbani con sostanziale "risparmio di territorio".
- b) considerare il QTRP facente parte della pianificazione concertata con tutti gli Enti Territoriali, in cui la metodologia di formazione e approvazione, le tecniche e gli strumenti attraverso i quali perseguire gli obiettivi contribuiscono a generare una nuova cultura dello sviluppo.
- c) considerare il governo del territorio e del paesaggio come un "unicum", in cui sono individuate e studiate le differenti componenti storico-culturali, socio-economiche, ambientali, accogliendo il presupposto della Convenzione Europea del Paesaggio "di integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione e urbanistica" (articolo 5) all'interno del QTRP.
- d) considerare prioritaria la politica di salvaguardia dai rischi territoriali attivando azioni sistemiche e strutturanti finalizzate alla mitigazione dei rischi ed alla messa in sicurezza del territorio.

Il QTRP, in attuazione delle D.G.R. nn. 604 e 606 del 14/9/2010, sulla base degli orientamenti stabiliti dalla D.G.R. n. 331 del 21/4/2010, ai sensi dell'art.25 comma 2 della LUR n.19/2002, si compone dei seguenti elaborati:

- "a" - Indici e Manifesto degli Indirizzi ;
- "b" – Rapporto Ambientale;
- "c" – Esiti Conferenza di Pianificazione;
- TOMO 1 – Quadro Conoscitivo;
- TOMO 2 – Visione Strategica;
- TOMO 3 – Atlanti degli APTR;
- TOMO 4 - Disposizioni Normative.

In questa chiave il governo del territorio e del paesaggio, inteso come governo dei fattori qualificanti le trasformazioni socio-economiche e la produzione di ricchezza durevole, accompagna

l'attuazione della programmazione delle diverse risorse pubbliche in modo sinergico verso obiettivi essenziali per il benessere collettivo acquisendo nuova centralità nelle politiche regionali e locali.

Conformemente a quanto previsto della L.R. n.19/2002, la provincia di Cosenza è ad oggi l'unica tra le cinque province della Regione ad aver adottato il PTCP.

Gli indirizzi di piano ed il complesso degli studi svolti sulla base di questi, hanno trovato traduzione progettuale attraverso la indicazione delle linee di strutturazione del territorio (il modello di assetto); la indicazione di strumenti guida per le azioni di natura settoriale da intraprendere per l'attuazione del piano (i piani quadro); la definizione degli indirizzi per la messa a punto degli strumenti operativi di gestione, in grado di consentire il trasferimento ed il controllo delle prescrizioni di piano in azioni di governo (i progetti finalizzati).

I piani quadro hanno riguardato la difesa e la valorizzazione dell'ambiente naturale, la catalogazione, conservazione e valorizzazione del patrimonio e dei beni culturali, l'edilizia pubblica, le infrastrutture di trasporto; le infrastrutture energetiche idrauliche e di telecomunicazione, il potenziamento dell'armatura urbana regionale, la localizzazione delle strutture ricettive per il turismo ed il tempo libero, il riordino delle attività produttive. I progetti finalizzati hanno riguardato la cartografia, l'informatica, la formazione, ed una serie di osservatori (economico, demografico, sulle trasformazioni territoriali, per la difesa del suolo).

Nonostante questa situazione, il territorio della Regione Calabria è coperto in termini di tutela e conservazione ambientale da una serie di vincoli emanati attraverso Decreti Ministeriali e applicati dalla Soprintendenza Beni Ambientali e anche dai singoli Comuni (Albidona e Cassano allo Jonio), di conseguenza recepiti dal relativo Assessorato Regionale.

Inoltre, l'approvazione della L.R. 19/02 "Norme per la tutela, governo ed uso del territorio – Legge Urbanistica della Calabria" ha ribadito la possibilità per i comuni di ottenere dalla Regione contributi economici per dotarsi di strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica, e quindi di agevolare la copertura territoriale con strumenti di scala comunale e sovracomunale.

5.4 Il Programma Operativo Regionale

Il Programma Operativo Regionale Calabria FSE 2007-2013 è stato approvato con Decisione n. C(2007) 6711 del 17 dicembre 2007 e relativa presa d'atto da parte della Giunta regionale con deliberazione n. 882 del 24/12/2007.

Strategia

- Coerenza con gli OSC (Orientamenti Strategici Comunitari) e il QRSN (Quadro Strategico Nazionale);
- Coerenza con la strategia di Lisbona e il PICO (Programma per l'Innovazione, la Crescita l'Occupazione);
- Coerenza con le politiche nazionali e regionali per lo sviluppo;
- Coerenza con gli obiettivi della Comunità relativi all'occupazione in materia di inclusione sociale, istruzione e formazione.

Obiettivo Globale

La strategia del POR Calabria FSE 2007 - 2013 si inserisce nel quadro delle opzioni e delle scelte già formulate dalla programmazione unitaria che la Regione Calabria ha adottato con la predisposizione del Documento Strategico Regionale Preliminare 2007-2013 che sarà trasformato nel Documento Strategico Regionale di Programmazione Unitaria 2007 – 2013. Ne consegue che le scelte strategiche delineate per il POR Calabria FSE 2007 – 2013 vengono definite in una prospettiva di piena integrazione, complementarità e sinergia con gli altri Programmi di sviluppo per il periodo 2007-2013 (POR FESR, PSR FEASR, Programmi FAS).

In questo contesto, la strategia del POR Calabria FSE 2007 - 2013 – sulla base dei risultati dell'analisi di contesto, dei contributi tecnici forniti in sede di valutazione ex ante, anche ambientale strategica, e del sostegno strategico assicurato dalla discussione partenariale – si pone l'Obiettivo Globale di:

“Aumentare l'adattabilità e la produttività dei lavoratori e delle imprese, potenziare il capitale umano e migliorare l'accesso all'occupazione e la partecipazione al mercato del lavoro, rafforzare l'inclusione sociale delle persone svantaggiate e combattere la discriminazione, incentivare le persone inattive ad inserirsi nel mercato del lavoro, migliorare la capacità e l'efficienza amministrativa della Pubblica Amministrazione regionale e locale”.

L'obiettivo globale del POR Calabria FSE 2007 – 2013 viene perseguito in un'ottica di:

- concentrazione delle risorse in termini sia di policy sia di obiettivi specifici;
- promozione delle pari opportunità, puntando a favorire una maggiore partecipazione delle donne alla crescita e allo sviluppo e a prevenire ogni discriminazione basata su sesso, razza o origine etnica, religione, disabilità, ecc.;
- consolidamento del ruolo del partenariato istituzionale e sociale nell'elaborazione e attuazione delle strategie di sviluppo del programma;
- rafforzamento della governance assicurata a tutti i livelli per una efficace attuazione delle politiche e degli interventi del POR Calabria FSE 2007 – 2013.

Priorità Strategiche del POR Calabria FSE 2007 – 2013

L'Obiettivo Globale del POR Calabria FSE 2007 - 2013 può essere declinato in sette *Assi Prioritari* corrispondenti ad altrettanti ambiti prioritari di intervento del FSE.

AMBITI DI INTERVENTO PRIORITARI DEL POR CALABRIA FSE 2007 - 2013		ASSI PRIORITARI DEL PO FSE REGIONE CALABRIA
Sostegno all'evoluzione del sistema produttivo verso un'elevata competitività tramite lo sviluppo della società della conoscenza.	➔	ASSE I – Adattabilità
Sostegno alle politiche del lavoro dirette a promuovere la piena e buona occupazione.	➔	ASSE II – Occupabilità
Miglioramento della coesione sociale con attenzione alle politiche per la sicurezza e per la legalità	➔	ASSE III – Inclusione Sociale
Sviluppo di un sistema integrato regionale per il diritto all'apprendimento.	➔	ASSE IV - Capitale Umano
Rafforzamento del sistema di governo e della capacità amministrativa regionale.	➔	ASSE V - Transnazionalità e Interregionalità
		ASSE VI – Assistenza Tecnica
		ASSE VII – Capacità Istituzionale

A ciascun Asse Prioritario di Intervento sono associati gli Obiettivi Specifici Comuni riportati nella Tabella seguente.

Assi Prioritari	Obiettivi Specifici Comuni	
Adattabilità	A	Sviluppare sistemi di formazione continua e sostenere l'adattabilità dei lavoratori.
	B	Favorire l'innovazione e la produttività attraverso una migliore organizzazione e qualità del lavoro.
	C	Sviluppare politiche e servizi per l'anticipazione e gestione dei cambiamenti, promuovere la competitività e l'imprenditorialità.
Occupabilità	D	Aumentare, l'efficienza, l'efficacia, la qualità e l'inclusività delle istituzioni del mercato del lavoro.
	E	Attuare politiche del lavoro attive e preventive, con particolare attenzione all'integrazione dei migranti nel mercato del lavoro, all'invecchiamento attivo, al lavoro autonomo ed all'avvio di imprese.
	F	Migliorare l'accesso delle donne all'occupazione e ridurre le disparità di genere.
Inclusione sociale	G	Sviluppare percorsi d'integrazione e migliorare il (re)inserimento lavorativo dei soggetti svantaggiati, per combattere ogni forma di discriminazione nel mercato del lavoro.
Capitale umano	H	Elaborazione, introduzione e attuazione delle riforme dei sistemi di istruzione, formazione e lavoro per migliorarne l'integrazione e sviluppare l'occupabilità, con particolare attenzione all'orientamento.
	I	Aumentare la partecipazione all'apprendimento permanente, anche attraverso provvedimenti intesi a ridurre l'abbandono scolastico e le disparità di genere rispetto alle materie.
	L	Aumentare l'accesso all'istruzione e alla formazione iniziale, professionale e universitaria, migliorandone la qualità.
Transnazionalità e Interregionalità	N	Creazione di reti tra università, centri tecnologici di ricerca, mondo produttivo e istituzionale con particolare attenzione alla promozione della ricerca e dell'innovazione.
		Promuovere la realizzazione e lo sviluppo di iniziative e di reti su base interregionale e transnazionale, con particolare attenzione allo scambio delle buone pratiche.
Assistenza Tecnica	O	Migliorare l'efficacia e l'efficienza dei Programmi Operativi attraverso azioni e strumenti di supporto.
Capacità Istituzionale	P	Migliorare le politiche, la programmazione, il monitoraggio e la valutazione a livello nazionale, regionale e locale, per aumentare la <i>governance</i> del territorio.
	Q	Rafforzare la capacità istituzionale e dei sistemi nell'implementazione delle politiche e dei programmi.

Modalità di attuazione

Le modalità e le procedure di attuazione del POR fanno riferimento alle disposizioni previste dai regolamenti comunitari per il periodo 2007-2013, in particolare alle disposizioni di cui all'articolo 37.1 lettera g) del Regolamento (CE) 1083/2006 del Consiglio, al relativo Regolamento d'attuazione, nonché alle procedure attuative descritte nel QRSN.

Specificità aggiuntive per i Programmi Operativi FSE

L'approccio scelto dalla Regione Calabria per il POR Calabria FSE 2007 - 2013, teso a garantire un articolato "menu" di obiettivi specifici ed operativi nell'ambito degli Assi definiti in accordo con la Commissione Europea, da una lato consente una forte flessibilità degli strumenti di programmazione, dall'altro dovrà essere necessariamente indirizzato tenendo conto del principio di

concentrazione degli interventi e delle risorse su progetti prioritari e strategici, politicamente rilevanti e rispondenti alle opzioni strategiche della Giunta Regionale, che garantiscano:

- da un lato la soluzione dei nodi centrali delle scelte di politiche del lavoro della Giunta Regionale in Calabria rispetto alle grandi emergenze occupazionali regionali (disoccupazione giovanile di lunga durata, precariato occupazionale diffuso, aree di crisi aziendali, emersione del lavoro irregolare) a fronte di una evidente debolezza del tessuto imprenditoriale e produttivo regionale;
- dall'altro lato la risposta adeguata ai fabbisogni effettivi del mercato del lavoro calabrese, consentendo una effettiva "personalizzazione" dei percorsi di programmazione, puntando sull'investimento in risorse umane (occupati e non occupati), su rafforzamento servizi per l'impiego, sulla messa in campo di una strategia di incentivazione alle imprese che sviluppino nuova occupazione ed innovazione e sulla promozione di nuova impresa giovanile e femminile.

In questa prospettiva, la programmazione FSE è definita secondo un approccio che si basa su:

- una riduzione nel numero di dispositivi cofinanziati dal FSE ed un intervento quindi più massiccio su un numero limitato di azioni identificate come prioritarie e strategiche anche alla luce degli obiettivi della richiamata strategia di Lisbona;
- una concentrazione degli interventi del FSE, all'interno di ciascun campo prioritario di azione, su quelle categorie di beneficiari più in difficoltà riguardo al lavoro ed alle prospettive di crescita professionale come le donne, i giovani, i disoccupati di lunga durata, i lavoratori precari, i disabili e le imprese in crisi o operanti in settori in trasformazione;
- l'integrazione della programmazione FSE con altri Fondi e strumenti di programmazione nazionale e regionale, a sostegno dei processi di sviluppo locale e dei processi di inclusione sociale, favorendo il rafforzamento dei processi di crescita occupazionale e di potenziamento del sistema dei servizi socioassistenziali.

In relazione agli ambiti territoriali le risorse saranno finalizzate soprattutto al riequilibrio territoriale attraverso la valorizzazione delle specificità locali, con particolare attenzione alle comunità locali e montane e alle aree urbane e suburbane con specifico riferimento alle periferie a maggiore rischio di marginalità sociale. Rispetto agli ambiti tematici, l'attenzione sarà rivolta prioritariamente a:

- rafforzare il capitale umano attraverso l'adozione di politiche e interventi finalizzati ad adeguare il sistema regionale dell'educazione e della formazione – in sinergia con l'azione che verrà realizzata a livello nazionale nell'ambito del PON Scuola – e permettere quindi il miglioramento delle competenze di giovani e adulti, al fine di assicurare altresì maggiore coesione sociale e ridurre l'esclusione, soprattutto in riferimento a specifiche categorie di soggetti a rischio di marginalizzazione per la mancanza di risorse educative, di salute e di opportunità lavorative;

- sostenere lo sviluppo di politiche e progetti volti a promuovere l'apprendimento lungo tutto il corso della vita, anche attraverso l'accelerazione - nel sistema della formazione - dei percorsi di innovazione che, interessando modelli, strumenti e ambienti di apprendimento, producano un impatto sul sistema dei servizi, rendendoli altamente differenziati, ma al tempo stesso capaci di garantire a tutti pari opportunità di accesso alla società della conoscenza;

- promuovere lo sviluppo locale quale fattore di creazione di occupazione, attraverso interventi che possano incidere concretamente nel mercato del lavoro locale ed in particolare la riforma del sistema delle politiche attive del lavoro, l'adozione di percorsi personalizzati di inserimento e di stabilizzazione dell'occupazione, il sostegno della cultura imprenditoriale e la promozione di nuova occupazione in particolare nei settori a vocazione regionale e in settori innovativi, il sostegno ai processi aziendali di anticipazioni e superamento di crisi settoriali e/o occupazionali, il rafforzamento delle politiche per l'emersione del lavoro sommerso; particolare attenzione sarà data al miglioramento ed il rafforzamento del sistema dei servizi pubblici per l'impiego (SPI);

- sviluppare e potenziare il sistema della ricerca e del suo collegamento con il sistema scolastico e della formazione, nonché con il sistema produttivo, anche al fine di permettere il trasferimento dei risultati della ricerca scientifica nei processi di produzione e nei prodotti e promuovere la diffusione e il potenziamento di centri di eccellenza (soprattutto universitari) in grado di attrarre investimenti esterni e cluster di imprese innovative. In tal senso la regione intende avviare la definizione di un quadro normativo disciplinare per la promozione della ricerca scientifica e dell'innovazione ;

- favorire la competitività del sistema produttivo calabrese, anche in collegamento con il POR FERS e la politica regionale nazionale (Accordi di Programma Quadro), attraverso la promozione della qualificazione dei lavoratori e l'innovazione dell'organizzazione dell'impresa (anche con l'adozione di strumenti sperimentali, quali il sistema di pacchetti integrati di agevolazione), concentrando l'attenzione su alcune filiere/cluster che si caratterizzano per la presenza di vantaggi comparati e competitivi, come tessile, l'agroalimentare, prodotti e servizi nel settore ICT.

Adeguatezza della strategia ai bisogni

Va apprezzato l'intento del programma di correlare strettamente all'attuatività di ogni Asse, l'attuatività di un Piano, ciascuno integrato con gli altri, cercando, da un lato, di ridurre le politiche degli incentivi – così determinanti e trainanti in Calabria – e, dall'altra, di lavorare su un Programma che si affidi ad una forte progettualità “a tutto campo”. In relazione agli Assi su cui si articola la strategia regionale emerge, in particolare, che:

- L'Asse **Adattabilità** viene correttamente interpretato in termini di sostegno all'adattabilità delle imprese e dei lavoratori attraverso la formazione continua e il sostegno alla competitività dei sistemi produttivi. Apprezzabile è il fatto che la strategia dell'Asse sarà attuata attraverso il Piano Regionale per la Competitività del Sistema Produttivo Regionale in coerenza con quanto previsto dal POR Calabria FESR 2007 – 2013, la cui elaborazione, l'attuazione e il monitoraggio prevede un rapporto costante con il Partenariato Economico e Sociale e la valutazione ex-ante, in itinere ed ex post dei risultati da parte di un Valutatore indipendente. Stesso dicasi per la coerenza tra declinazione degli obiettivi specifici operativi/contenuti/ambiti di intervento delle attività, che appare serrato. Nell'ambito della formazione continua, apprezzabile è la ricerca di un raccordo tra obiettivi/azioni della programmazione regionale e dei Fondi Interprofessionali, così come appare efficace l'indirizzare la formazione specialistica verso un target ben identificato (quadri, tecnici, manager ,lavoratori dei settori strategici. Apprezzabili sono le iniziative formative “on the job” dei titolari, dei dirigenti e dei tecnici delle imprese ad alta specializzazione attraverso stage da realizzare presso altre imprese dello stesso settore, che si caratterizzano per una migliore capacità di innovazione e competitività.

- L'Asse **Occupabilità** focalizza la sua attenzione sul tema delle politiche attive e preventive, evidenziando un ruolo strategico delle azioni rivolte, in particolare, ai giovani disoccupati, alle donne, alla lotta al lavoro sommerso o nero, promuovendo interventi di eccellenza, anche scolastica e formativa, attraverso processi concertativi tra i vari soggetti coinvolti (lavoratori, disoccupati/e, imprese, centri di formazione, organizzazioni professionali, parti sociali, etc.). E ciò per risolvere, nel breve-medio periodo, le emergenze congiunturali interne al mercato del lavoro, nonché le situazioni di crisi settoriali. Potenzialmente efficace e utile appare anche il Progetto Straordinario per l'Occupazione e il Lavoro, che prevede di agire contestualmente sia sulla domanda, incentivando i settori nei quali la Calabria presenta dei punti di forza, sia sull'offerta, fornendo ai lavoratori in cerca di occupazione e adeguatamente selezionati, la possibilità di usufruire di una “dote” da spendere in programmi di formazione mirata.

- L'Asse **Inclusione Sociale** propone un'interessante ed efficace lettura di tale tematica non solo come sostegno a tutti i cittadini in ogni fase del ciclo di vita, ma anche come promozione dell'individuo e dei suoi diritti di cittadinanza attraverso un sistema di welfare e politiche del lavoro, che integri sia gli interventi pubblici che quelli privati, con particolare attenzione al privato sociale. Molto apprezzabile è l'intento dell'Asse di generare un nuovo sistema sociale incentrato sulla prevenzione e sulla promozione dell'inclusione sociale, capace quindi di “accompagnare” individui e famiglie attraverso i percorsi della vita e capaci di costruire territori sociali e comunità locali accoglienti, in sinergia con la Legge Regionale n. 23 del 5 Dicembre 2003. Ciò a partire

correttamente dal Piano Regionale degli Interventi e dei Servizi Sociali e gli Indirizzi per la Definizione dei Piani di Zona (Triennio 2007 – 2009), che assegna un ruolo fondamentale all'accoglienza, alla famiglia, alla relazione ed al lavoro.

- Nell'Asse **Capitale Umano** apprezzabile è anzitutto l'intento del Programma di ottimizzare le risorse finanziarie, umane, nonché le metodologie e infrastrutture esistenti, per rendere operativa l'integrazione tra sistema dell'istruzione-formazione-lavoro attraverso una cooperazione esplicita, sul terreno, degli attori. Coerente con la strategia complessiva del POR, nonché con l'analisi di contesto è l'impegno dei programmatori a favore della ricerca e dell'innovazione, tramite il rafforzamento del sistema universitario calabrese ed il collegamento in rete con il sistema delle imprese, risultando, in tal senso, necessario il completamento fisico, organizzativo e tecnico del sistema (Università, Enti pubblici di Ricerca, Accademie e Conservatori).

- L'Asse **Transnazionalità ed Interregionalità** - come Asse che abbia una funzione di tipo "servente" rispetto agli Assi I, II, III, IV e VII – prevede, come obiettivo specifico, la promozione di iniziative e di reti su base interregionale e transnazionale e propone un'interessante lettura dello scambio interregionale, non soltanto come fattore di stimolo verso la nuova progettualità, ma anche come esperienza, che consente agli operatori di "leggere" in modo nuovo la propria realtà locale. Apprezzabile è l'intento del Programma di realizzare i Progetti di Cooperazione, nonché quello di fare decollare i Progetti Innovativi Transnazionali e Interregionali in collaborazione con Soggetti Partner delle altre Regioni. Interessante e apprezzabile è l'organizzazione di reti e forum, a livello regionale, costituite dai soggetti interessati ad acquisire ed utilizzare i risultati dei Progetti di Cooperazione. Infine, apprezzabile è l'intento del programmatore di fare valutare i singoli Programmi e Progetti di Cooperazione al Valutatore indipendente del POR in termini di innovazione e potenziale impatto sulle attività "ordinarie" del Programma.

- L'Asse **Assistenza Tecnica** fa riferimento ad attività di tipo standard che non presentano ragioni di particolare riflessione, se non per la sottolineatura, all'interno del POR Calabria FSE 2007 – 2013, che questo Asse riveste un ruolo cruciale. Come mostra l'esperienza della programmazione 2000-2006, una buona assistenza tecnica non solo all'AdG, ma anche al territorio (enti locali e promotori), è particolarmente importante per l'avanzamento del programma. Potrebbe essere interessante, invece, insieme al citato sostegno tecnico dell'associazione Tecnostruttura delle Regioni al fine di valorizzare in termini operativi l'integrazione il confronto e lo scambio tra le Amministrazioni regionali/provinciali, un riferimento esplicito alla opportunità di una valutazione indipendente in itinere che accompagni, con un punto di vista terzo, il processo di attuazione del POR Calabria FSE 2007 – 2013 che, da un lato, per la complessità e la natura dei problemi di policy individuati e, dall'altro, per la possibilità che gli scenari di contesto siano soggetti a forte

mutamento, aiutando a presidiare e valutare l'impatto delle azioni messe in campo rispetto ai diversi gruppi bersaglio del POR Calabria FSE 2007 – 2013. Apprezzabile, anche se andrà meglio definita – nei compiti specifici e nelle attività - nei Piani di azione⁵⁶, la struttura, riferita a ciascun Asse, dei Comitati di Coordinamento e Responsabili degli Assi Prioritari del POR Calabria FSE 2007 – 2013.

- Nell'Asse **Capacità Istituzionale** appare particolarmente apprezzabile il riferimento – in sinergia con l'analisi delle problematiche emerse nella passata programmazione – all'impegno straordinario in termini di attività e di sviluppo di nuove competenze e conoscenze da parte dei Responsabili delle Politiche regionali territoriali e settoriali, dei Dirigenti e dei Funzionari della Pubblica Amministrazione Regionale e Locale e delle Autonomie Funzionali, dei Dirigenti e dei Funzionari delle Agenzie Regionali "In House", dei Rappresentanti e delle Strutture operative delle Parti Economiche e Sociali e degli Operatori delle Agenzie di Sviluppo Locale. Efficace e molto apprezzabile appare l'intento del Programma di realizzare tale Programma Strategico di Modernizzazione dell'Amministrazione Regionale tramite alcune aree di azione – adeguatamente dettagliate - che sanciscano una fattiva cooperazione interistituzionale. Un punto qualificante dell'Asse è anche il coinvolgimento e la mobilitazione di "centri di competenza" riconosciuti capaci di conferire un effettivo valore aggiunto alla programmazione e attuazione della politica regionale unitaria. Stesso dicasi per il riferimento all'utilizzo delle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione (ICT), nonché alla costruzione di un'offerta formativa, per rendere la Pubblica Amministrazione sempre più veloce, trasparente, efficiente e vicina al cittadino (e-government), creatrice, come afferma esplicitamente il POR Calabria FSE 2007 – 2013, di "valore pubblico". Un altro aspetto importante per la promozione della qualità del contesto regionale è rappresentato dal miglioramento del sistema di governance delle politiche di genere, quale elemento trasversale delle politiche di sviluppo.

5.5 Intesa Generale Quadro

La sottoscrizione dell'Accordo di Programma Quadro Infrastrutture di Trasporto della Calabria (29 luglio 2002) tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Calabria rappresenta l'impegno del Governo a realizzare nel successivo decennio opere indispensabili a tutto il Mezzogiorno.

Il 1° Atto integrativo al suddetto APQ stipulato in data 30 dicembre 2004, prevede un unico intervento finanziato dal POR Calabria 200-2006. L'esame delle singole opere, eseguito in

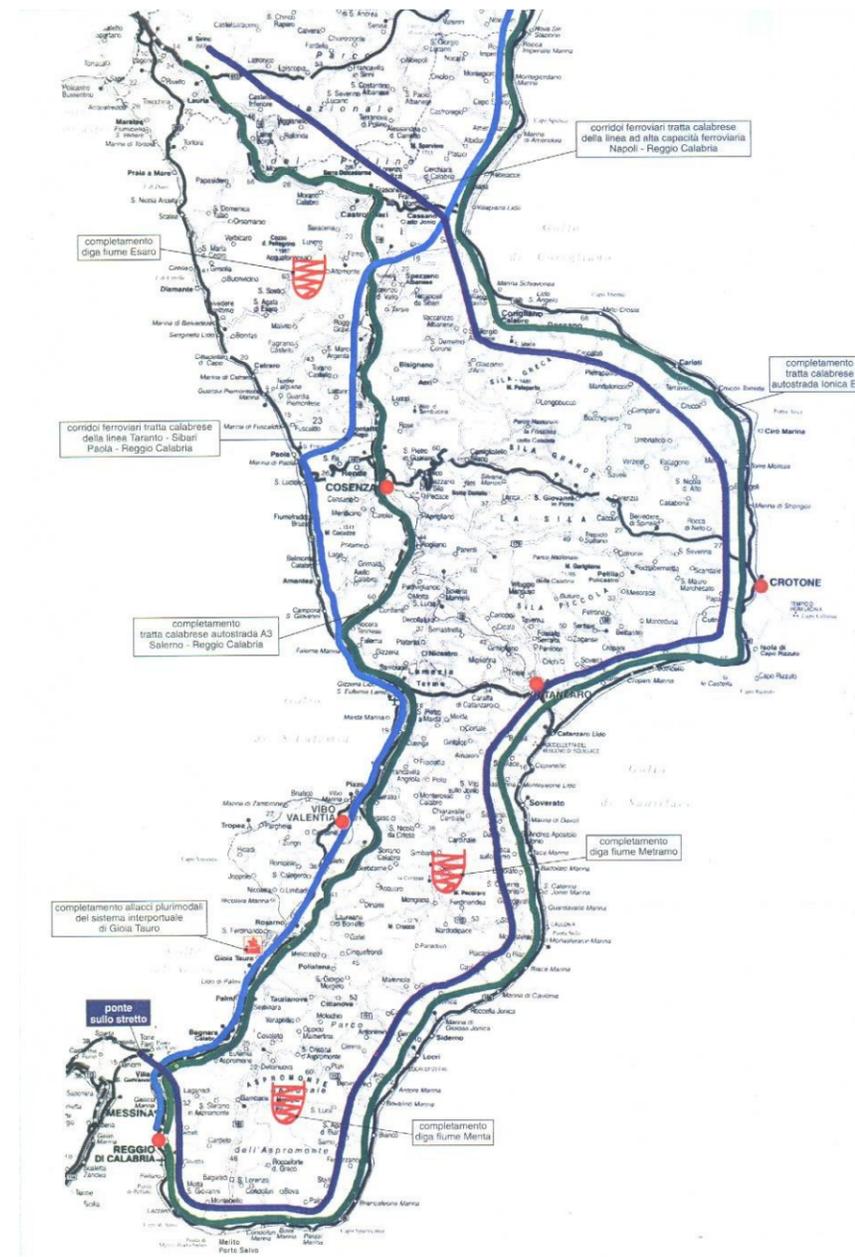
data successiva alla sottoscrizione dell'atto integrativo, ha messo in luce altre criticità, in particolare nel settore stradale, che ha portato alla sottoscrizione di un 2° Atto integrativo, in data 30 dicembre 2005, che ha consentito un allineamento delle risorse assegnate con criteri di efficacia e funzionalità degli interventi, privilegiando i completamenti e puntando su opere ritenute prioritarie per lo sviluppo del territorio regionale (inserendo due nuovi interventi ed eliminandone tre).

L'accordo di Programma Quadro "Sistema delle infrastrutture di Trasporto" del 3 agosto 2006, è un atto coordinato ed integrato che comprende n.123 interventi distribuiti tra il settore stradale, portuale, aeroportuale e ferroviario. Esso contribuisce pertanto alla definizione di un quadro unitario dei principali interventi in atto nel settore trasporti della regione Calabria.

A completamento del quadro degli interventi già attivati a precedentemente elencati Accordi e di quelli finanziati con ulteriori risorse programmate con l'Accordo stipulato nel 2006, vengono pertanto inseriti gli interventi del settore dei trasporti - comparto strade - della regione Calabria e già attivati nell'ambito del programma delle infrastrutture strategiche di cui alla Delibera CIPE n.121/2001.

Attraverso questo strumento la Regione e il Governo hanno potuto accelerare i preparativi che riguardano i progetti dell'intera tratta calabrese della nuova 106 e disporre di fondi disponibili. Le opere previste - già individuate dal 1° Programma delle Infrastrutture strategiche approvato dal CIPE (21-12-2001) - sono articolate secondo cinque macrotipologie:

- Corridoi autostradali e stradali;
- Corridoi ferroviari;
- Collegamento plurimodale permanente per l'attraversamento dello Stretto Calabria-Messina;
- Hub interportuali;
- Reti idriche e acquedotti.



Lo strumento attuativo è quello previsto dal decreto delegato della legge obiettivo n°190/02.

La finalità di tale Accordo di Programma Quadro è – quindi - l'attuazione di un programma di interventi sui sistemi ferroviari, della viabilità, degli aeroporti e dei porti, finalizzato ad assicurare migliore accessibilità al territorio regionale, mediante:

- la realizzazione di una rete di sistemi di trasporto stradale correlata allo sviluppo sostenibile ed idonea a garantire un adeguato livello di servizi per i flussi di traffico esistenti, nonché l'aumento della sicurezza e la conseguente riduzione dell'incidentalità;
- il potenziamento delle principali linee ferroviarie per realizzare un congruo spostamento modale di quote di traffico dal sistema su gomma a quello su ferro;
- la realizzazione di interventi di ammodernamento dei servizi portuali ed aeroportuali;
- il recupero dal punto di vista funzionale della rete stradale regionale esistente al fine di avvicinare i centri abitati di montagna ai poli costieri, onde facilitare i collegamenti con le grandi opere nazionali.

Per la realizzazione di tali infrastrutture l'Accordo prevede – inoltre - una stretta e opportuna collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio.

6. PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO PROVINCIALE

6.1 Il Piano Territoriale Coordinamento Provinciale (PTCP Cosenza)

La legge n° 142/90 individua nella Provincia il livello e il soggetto della pianificazione di area vasta, che l'Ente ha titolo ad attuare attraverso la redazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Col PTCP la Provincia deve determinare gli indirizzi generali relativi all'assetto del territorio e può individuare:

- le diverse destinazioni d'uso del territorio in relazione alla prevalente vocazione delle sue parti;
- localizzazione di massima delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione;
- le linee di intervento per la sistemazione idrica idrogeologica ed idraulico-forestale, per il consolidamento del suolo e la regimentazione delle acque;
- le aree per l'istituzione di parchi e riserve.

Il Piano sovraordinato di coordinamento assume valenze multiple in relazione alla normativa regionale in materia, e alla possibilità di assumere valenze ambientali e paesistiche (ex l. 431/85).

La Provincia di Cosenza ha avviato (1991) l'iter di progettazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e, malgrado le reiterate diffide da parte della Regione Calabria, dal 1995 ha perseguito ogni utile iniziativa per poter avviare la costruzione del Piano.

L'iter è così giunto all'approvazione del Progetto di Massima del PTCP, avvenuta il 14 gennaio 2002, data dell'ultima diffida Regionale.

Il PTCP di Cosenza è stato adottato dal Consiglio Provinciale con delibera n. 0038 in data 27/11/2008.

I contenuti del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale sono inquadrati nell'impianto normativo nazionale dato dalla Legge n°142 del 1990, dal D.L. n° 112/98 e sue successive modifiche, dal Decreto Legge n°490/99 e dalla Legge Urbanistica Regionale n° 19 del 16.04.02.

In questo quadro normativo, il P.T.C.P. assume il ruolo di strumento di Pianificazione di area vasta, strutturato in coerenza agli indirizzi dettati dalla Regione - *"linee guida"* - e delinea il quadro di regole, strategie e obiettivi entro cui va costruita la programmazione urbanistica comunale, e cioè:

- le scelte di salvaguardia e valorizzazione ambientale;
- le scelte di tutela e valorizzazione delle risorse idriche e energetiche, nonché la programmazione e l'utilizzo di tutte le risorse naturali di interesse sociale e economico;
- le scelte riguardanti la struttura urbana e i processi di antropizzazione del territorio, sia pure con valenza esclusivamente di indirizzo per la Pianificazione Comunale;
- le scelte riguardanti l'organizzazione e lo sviluppo delle infrastrutture e dei servizi pubblici di interesse provinciale, affrontate attivando un processo di co-pianificazione.

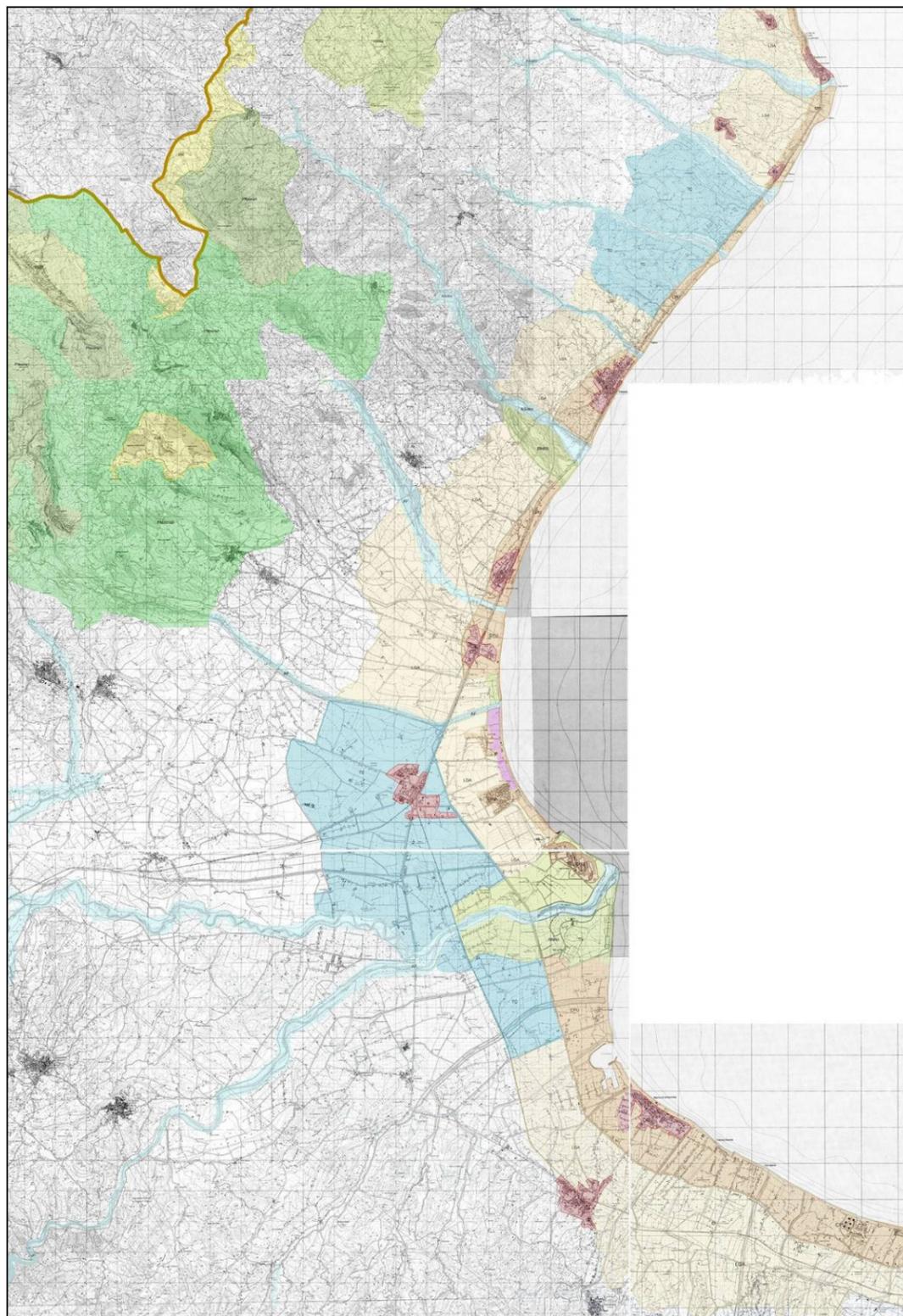
La Provincia di Cosenza ha – inoltre - attribuito a questo strumento di pianificazione una valenza paesistica, ciò in quanto essa è strategicamente legata da una parte alla valutazione fortemente negativa del modello di sviluppo e di uso del territorio perseguito fino ad oggi e dall'altra alla possibilità di costringere i soggetti istituzionali e non operanti sul territorio, alla ricerca e alla promozione di un modello diverso, sostenibile, di sviluppo e di uso del territorio.

La classificazione del territorio della Provincia di Cosenza secondo tipologie di paesaggio ecologico e la sua suddivisione in unità di paesaggio, rappresenta il passaggio fondamentale per la definizione e l'applicazione al territorio di opportune regole destinate alla gestione delle risorse naturali.

Proprio per questo il Piano si struttura a partire dall'analisi degli elementi costitutivi della struttura territoriale di progetto, divisi secondo le seguenti linee strategiche:

- Struttura ambientale
- Sistema infrastrutturale
- Sistema economico e produttivo
- Sistema insediativo e armatura urbana.

All'interno del **Sistema Infrastrutturale**, l'analisi condotta dal PTCP assume i risultati definiti dal *Piano Regionale dei Trasporti* (cfr. capitolo 6) allo scopo di permettere la realizzazione di alcuni, basilari, progetti di potenziamento infrastrutturale previsti e contribuire così a realizzare il collegamento della Regione al resto del territorio, a favorire la fruizione del patrimonio ambientale e storico e a sostenere la formazione di agglomerati produttivi e di servizi.



“Sistema della tutela paesaggistica - PTCP”

E' competenza della **Struttura Ambientale** – invece - la classificazione del valore dei sistemi ambientali, misurato sulla base delle presenze rilevate e attraverso il quale si desumono i livelli delle “unità di paesaggio”.

La Struttura Ambientale del Piano risulta così articolata:

- integrità fisica del territorio;
- sistema delle risorse naturali e paesaggistiche;
- sistema delle risorse storico-culturali;
- sistema della tutela paesaggistica.

Pur essendo il Piano solo ad un livello di massima - e cioè lontano dalla sua concreta applicabilità alla gestione e alla tutela del territorio provinciale - il presente Studio ha comunque ritenuto importante valutare le trasformazioni previste all'interno delle indicazioni e delle regole individuate nella capitolo relativo alla **Struttura Ambientale**.

All'interno di tale sezione, infatti, il Piano descrive il “Sistema della tutela paesaggistica”, un insieme di indirizzi che assumono valore di norme attuative per gli ambiti vincolati e fissano i criteri metodologici per la formazione dei piani urbanistici comunali.

Dall'analisi dagli specifici allegati grafici alla presente relazione *“Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale”* (cfr. elaborati LO716CD1301T00IA11AMBCO01-03B), si evince che il territorio interessato dal passaggio del tracciato di progetto risulta, innanzitutto, caratterizzato dalla particolare struttura idrografica costituita dai torrenti e dalle fiumare.

Tale sistema “a pettine” è individuato nel Piano attraverso le aree degli ambiti fluviali (AS idro), elementi – cioè – ritenuti portanti del sistema idrografico provinciale e degli ecosistemi ad esso connessi. In questi ambiti – tra l'altro - è vietata la costruzione di nuove strade veicolari (quelle cioè non previste dal Piano Regionale dei Trasporti) e l'estrazione di inerti in alveo fino all'approvazione del Piano Regionale delle Cave.

Oltre a ciò il Piano individua ulteriori elementi ambientali e paesaggistici relativi alla particolare qualità e tipicità dell'ambiente e del paesaggio. Tali zone comprendono i perimetri relativi alle Riserve Regionali (RNR: RNR1 Foce del Crati; RNR4 Fiumara Ferro; RNR5 Fiumara Saraceno) e alle aree di salvaguardia e valorizzazione della fascia costiera (LGA - Zona Costiera di Pregio

Ambientale nella quale si riscontra un limitato grado di antropizzazione e TC: area tra il Fiume Crati e il Torrente Raganello, e area tra il Torrente Avena e Ferro).

In questi ambiti il Piano prescrive la tutela ambientale, che prevede il mantenimento della situazione attuale sia nel suo insieme che nei singoli elementi.

Le norme di attuazione, anche all'interno di tali ambiti, dettano chiaramente le indicazioni e i limiti per le trasformazioni urbanistiche e ambientali, che dovranno comunque garantire la congruenza formale con l'intorno, la continuità biologica degli ecosistemi interessati ed essere realizzati applicando principi modalità "sostenibili".

La sovrapposizione, quindi, del progetto di adeguamento del tratto di statale ionica qui analizzato con il sistema infrastrutturale e la struttura ambientale del progetto di massima del PTCP, verifica – dunque - la coerenza sia con le previsioni infrastrutturali (quelle cioè già stabilite dal PRT) che con le peculiarità ambientali.

7. PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO COMUNALE

7.1 Strumenti di pianificazione comunale

Il tracciato stradale del tratto della nuova SS 106 Jonica in oggetto, dall'innesto con la SS 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000) Megalotto 3, interessa i Comuni di Cassano allo Jonio, Cerchiara di Calabria, Francavilla Marittima, Villapiana, Trebisacce, Albidona, Amendolara e Roseto Capo Spulico, tutti appartenenti all'ambito amministrativo della Provincia di Cosenza.

Tranne i Comuni di Cerchiara di Calabria, Francavilla Marittima, dotati di Programma di Fabbricazione, tutti gli altri territori comunali interessati sono coperti da Piani Regolatori Generali vigenti o Piano Strutturale Comunale.

Nelle tavole relative alla verifica di inserimento del progetto sulla zonizzazione locale (cfr. Elaborati: LO716CD1301T00IA12AMBPL01-16B) è messo in evidenza il rapporto funzionale tra l'opera e i territori comunali, così come indicati dalle stesse amministrazioni in sede di Conferenze di Servizi.

In base alla Legge Regionale del 16 aprile 2002, n. 19, tutti i comuni della Regione devono avviare la procedura di redazione del Piano Strutturale Comunale o in forma Associata.

Nell'art.65 vengono definiti i criteri di approvazione ed adeguamento degli strumenti urbanistici comunali in fase di prima applicazione della legge; in particolare al comma 2:

Per i comuni che alla data del 12 maggio 2010¹ non hanno avviato la procedura di redazione del Piano Strutturale Comunale o in forma Associata, il termine loro concesso per l'avvio di detta procedura è prorogata di ulteriori tre mesi. Ove dovesse decorrere infruttuosamente anche tale ulteriore termine si applica quanto previsto dall'articolo 28 della presente legge². Decorsi i termini di cui ai precedenti commi 1 e 2 si stabilisce che³:

¹ Comma così modificato dall'art. 1, comma 3 della L.R. 13 luglio 2010, n. 15, che sostituisce la data «19 giugno 2010» con la data «12 maggio 2010».

² Comma così modificato dall'art. 1, comma 4 della L.R. 13 luglio 2010, n. 15.

³ Comma così modificato dall'art. 28 comma 1 lett. c) della L.R. 13 giugno 2008, n. 15.

- a) per i comuni che hanno avviato la procedura di redazione del Piano Strutturale, le previsioni del Piano Regolatore Generale vigente rimangono in vigore fino all'adozione (ai sensi del comma 4 dell'art. 27 della Legge regionale 16 aprile 2002, n. 19 e s.m.i.) del nuovo Piano e comunque non oltre cinquantaquattro⁴ mesi dall'entrata in vigore delle Linee Guida della Pianificazione regionale;
- b) per i comuni dotati di PRG che non hanno avviato la procedura di redazione del Piano Strutturale decadono tutte le previsioni di detto strumento riguardanti le aree esterne al perimetro dei suoli urbanizzati definiti come il perimetro delle aree aventi destinazione di zona A e B negli strumenti urbanistici vigenti e delle zone C individuate dai medesimi strumenti per le quali siano stati approvati piani di lottizzazioni. Sono fatte salve le previsioni di tutti gli ambiti territoriali comunque denominati nei quali siano approvati piani di attuazione;
- c) per i comuni che hanno avviato la procedura di redazione del Piano Strutturale e che non abbiano adottato il Piano Strutturale entro cinquantaquattro⁵ mesi dall'entrata in vigore delle Linee Guida della pianificazione regionale, successivamente a tale scadenza decadono tutte le previsioni del Piano Regolatore, con le stesse modalità di cui alla precedente lettera b).

Tuttavia l'art. 65 è stato modificato dall'art.2 della legge regionale del 20 dicembre 2012, n. 65.

Si cita di seguito l'art.2

Art. 2

(Modifica all'articolo 65 L.R. 19/2002)

1. Al comma 2, lettera a), dell'articolo 65 della L.R. 19/2002, dopo le parole: «..... rimangono in vigore» le parole «..... fino all'adozione (ai sensi del comma 4 dell'art. 27 della Legge

⁴ Comma così modificato dall'art. 28 comma 1 lett. d) della L.R. 13 giugno 2008, n. 15, che sostituisce la parola "trenta" con la parola "quarantadue". Successivamente l'art. 1, comma 5 della L.R. 13 luglio 2010, n. 15 sostituisce la parola «quanta due» con la parola «cinquantaquattro».

⁵ Comma così modificato dall'art. 28 comma 1 lett. e) della L.R. 13 giugno 2008, n. 15, che sostituisce la parola "trenta" con la parola "quarantadue". Successivamente l'art. 1, comma 6 della L.R. 13 luglio 2010, n. 15, sostituisce la parola «quarantadue» con la parola «cinquantaquattro».

regionale 16 aprile 2002, n. 19 e s.m.i.)» sono così sostituite: «..... limitatamente alle zone omogenee riportate nel successivo punto b) fino all'adozione».

Di seguito vengono riepilogate, per ciascun Comune, le destinazioni d'uso previste dai vari Piani Regolatori Generali vigenti, all'interno della fascia interessata dal progetto.

Piano Regolatore Generale di Cassano allo Jonio

Tutto il territorio di Cassano allo Jonio è soggetto ai vincoli e alle prescrizioni indicate nel P.R.G. Comunale e nelle Norme Tecniche di Attuazione così come integrate in base alle prescrizioni contenute nel D.P.R.G. n°666/98 e pubblicate su BUR n°112 del 31/12/98.

In particolare, i vincoli presenti sul territorio riguardano la difesa del suolo e la tutela dell'ambiente e sono genericamente (così come richiamati dall'art. 12 Cap. 2 delle NTA) :

- a) **vincolo archeologico** (D.L. 8/7/1975; legge 01/6/1939 n° 1089);
 - b) **vincolo idrogeologico e forestale**, imposti sul territorio il 26/3/1968 ai sensi dell'art. 1 del R.D.L. 30/12/1923 n° 3267 su due zone collinari e l'altra marina;
 - c) **vincolo per la tutela del paesaggio**, in forza alla legge 29/6/1939 n° 1497;
 - d) **vincolo paesistico**, che può considerarsi un'estensione del precedente in quanto estende a 300 m e rispettivamente a 150 m. la fascia di protezione dei terreni costieri e le ripe fluviali (D. M. 21/9/1984);
 - e) **vincolo sulla protezione delle coste** (L.R. 05/01/1978 e successive modifiche ed integrazioni). Gran parte del territorio interno comunale ricade dentro quanto stabilito nel Cap. 8 art. 38 e segg., relativo alle zone territoriali omogenee "E- agricole".
- Il presente progetto attraversa la zona territoriale omogenea "E- agricola" per la quale si legge (art. 30 cap. 8 NTA):

"Sono le parti di territorio da considerare di uso agricolo, anche se non attualmente sfruttate, e le zone a pascolo".

Inoltre, il presente progetto attraversa il territorio comunale di Cassano allo Jonio prevalentemente con una tipologia a raso, tranne nel tratto di interferenza con la ferrovia, tratto in cui la nuova infrastruttura diventa viadotto.

Il PRG sarà vigente finché non sarà approvato il Piano Strutturale in forma Associata (PSA) con il quale decadono tutte le previsioni urbanistiche. La decadenza da tutte le previsioni urbanistiche determina una disciplina transitoria di qualificazione delle aree come "zone bianche".

Programma di Fabbricazione di Francavilla Marittima

L'assetto urbanistico del comprensorio comunale di Francavilla Marittima è attualmente normato dal Programma di Fabbricazione redatto nel 1977 ed approvato dai competenti organi regionali nel 1980 con successiva variante approvata dalla Regione con il prot. n° 179 del 29/3/1983.

Dalle tavole di sovrapposizione del progetto con la zonizzazione del Pdf comunale risulta che il tracciato stradale che interessa il territorio amministrativo di Francavilla Marittima è precisamente la porzione del tracciato che va dal km 6,7 al km 9,4.

L'opera di progetto attraversa con una tipologia a raso una zona territoriale omogenea "E-agricola", un territorio destinato anche in futuro ad uso agricolo la cui trasformazione urbanistica è prevista ai sensi della legge n° 10/77; il tracciato per il tratto che interessa il comune di Francavilla Marittima prevede inoltre un cavalcavia della strada locale con la quale il tracciato interferisce al km 8,3.

Ad oggi il Piano Strutturale Comunale (PSC) non è stato ancora adottato.

Programma di Fabbricazione di Cerchiara di Calabria

Sul territorio di Cerchiara di Calabria insiste un Programma di Fabbricazione adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n°37 del 05/10/1991.

In maniera equivalente ai P.R.G., il P.d F. suddivide, a norma dell'art. 41 quinquies L.U. n° 1150/42 e dei DD.M. n° 1444/68 e n° 14044/68, il territorio comunale in zone territoriali omogenee.

Le aree comunali interessate dall'opera sono aree:

- "E- agricole", così come individuate dal Pdf, e sottoposte alle specifiche delle N.T.A.,
- l'area lineare di "rispetto stradale e ferroviario" lungo l'intersezione dei due assi di progetto con l'asse dell'attuale SS 92.

Nella tavola che riporta la sovrapposizione dei nuovi assi stradali con la zonizzazione del Piano, si nota che il tracciato prevede uno svincolo sulla statale n°92 che il progetto realizzerà attraverso la soprelevazione in cavalcavia della statale 92.

Ad oggi il Piano Strutturale Comunale (PSC) non è stato ancora adottato.

Piano Regolatore Generale di Villapiana

L'assetto urbanistico del territorio comunale di Villapiana è normato dal Piano Strutturale Comunale.

Prima del PSC tutto il territorio di Villapiana era soggetto ai vincoli e alle prescrizioni indicate nel P.R.G. Comunale adottato dal D.P.R n. 130 del 13/ 03/1996 e nelle Norme Tecniche di Attuazione.

Anche in questo caso il tracciato percorrendo un corridoio molto interno, risulta compatibile con le previsioni di trasformazione o di tutela indicate dal Piano, senza attraversare la fascia costiera più densamente urbanizzata e più vincolata.

L'opera attraversa per la maggior parte aree agricole (art. 25 -26 delle NTA vigenti) , in particolare:

- TAF1- Aree di valore naturale ed ambientale ;
- TAF2- Aree boschive;
- TAF3- Ambiti agricoli di valenza paesaggistica;
- TAF4- Ambiti ad alta vocazione di produttività agricola;
- TAF6- Invasi e alvei di corsi d'acqua.

Piano Regolatore Generale di Trebisacce

L'intero territorio del Comune di Trebisacce è sottoposto alle Norme di Piano Regolatore Generale approvato con Decreto Regionale n° 1803 pubblicato sul B.U. della Regione Calabria del 12 aprile 2002.

Come per i Comuni confinanti, anche qui il tracciato nettamente libero dal punto di vista dei vincoli e delle previsioni di trasformazione così come indicate dal PRG), attraversa per la maggior parte aree "E1- agricole" regolate attraverso l'art. 20 delle NTA vigenti, per le quali si legge:

“Le zone E1 riguardano aree destinate prevalentemente alle attività agricole, agli incolti, al verde boschivo ed inoltre alle attività agricole per iniziative di cui alla legge n. 730 del 5.12.1985 “Disciplina dell’agriturismo” e successive modifiche ed integrazioni ed ai Regolamenti Comunitari vigenti in materia”.

In corrispondenza dello svincolo di Trebisacce al km 18,7 il tracciato attraversa la zona "E3- Aree destinate a verde di sperimentazione" (art. 22 delle NTA vigenti):

“Si tratta di un’area situata a monte della Variante alla SS. 106, lungo i confini fra i territori di Trebisacce e Villapiana. E’ una zona agricola, ineditata. Obiettivo prioritario del P.R.G. è la realizzazione di un’area destinata alla sperimentazione agraria e forestale. A tale scopo è consentita la realizzazione di serre, depositi per attrezzi e piccoli laboratori d’analisi purché realizzati in materiali eco-compatibili. E’ altresì ammessa la realizzazione di stalle sperimentali, recinti per gli animali e quant’altro possa essere riconducibile all’introduzione di innovazioni nel settore agricolo.”

Tuttavia, dalla sovrapposizione del PRG col tracciato si notano limitate interferenze, tra i km 21 e 23 che interessano rispettivamente le seguenti zone omogenee:

“B4- aree di riordino e completamento” per la maggior parte dell’interferenza evidenziata, per le quali si legge:

“sono le aree situate ai margini della città consolidata, interessate da fenomeni di urbanizzazione incontrollata episodica o frammentaria. La destinazione d’uso prevalente è quella residenziale. Obiettivo del P.R.G. è quello dell’utilizzazione di queste aree al fine del riordino e del completamento dei margini della città”

“IC- aree destinate ad attività di intercollettivo”,

“B3- aree di espansione già lottizzate”, art. 14 bis NTA:

“Le aree incluse nelle Zone B3 sono quelle per le quali sono stati approvati i piani attuativi (P.L.), la cui realizzazione avverrà secondo gli indici di riferimento e nel rispetto delle convenzioni già stipulate”.

“D3- piano di insediamento produttivo già assegnato”, art. 19 NTA,

“E4 - Aree verdi di notevole interesse paesaggistico ed ambientale” ;art. 23 NTA.

Inoltre si intersecano le aree “F4- verde di rispetto” relative ai numerosi canali e torrenti (Saraceno, Marzuca, Scarpelli, Pagliaro, Monaco, ecc.) presenti sul territorio comunale.

Inoltre è stato adottato con Delibera di Consiglio Comunale n.11 del 10/06/2011 il Documento Preliminare del Piano Strutturale Comunale (PSC) oggetto di valutazione della Conferenza di Pianificazione. Tuttavia ad oggi il PSC non è stato ancora approvato.

Piano Regolatore Generale di Albidona

Tutto il territorio di Albidona è soggetto ai vincoli e alle prescrizioni indicate nel P.R.G. Comunale e nelle Norme Tecniche di Attuazione così come integrate in base alla variante adottata dal C.C. con Del. N°4 del 30/2/2001.

L’ambito territoriale che il comune occupa è prevalentemente all’interno del territorio calabrese. Tuttavia, all’altezza della riva destra del torrente Avena, tale territorio si spinge fino alla costa con una forma ad imbuto.

Il tracciato attraversa per una piccola porzione una zona “P2- zone per attrezzature di interesse generale” (art. 23 NTA), “P3 - Aree per verde primario” (art. 24 NTA) e “ P4 - Area destinata a Parco”; inoltre attraversa un’area destinata dalle previsioni del Piano a “CT- aree turistico/ricettive” (art. 12 punto 4 NTA); qui il Piano si attua attraverso gli indici prescritti dalle NTA e “(...) mediante strumento urbanistico preventivo su superfici minime di intervento”.

Tale interferenza è, tuttavia, superata dal progetto che, date anche le condizioni orografiche e morfologiche - prevede un lungo tratto in galleria. Praticamente il nuovo tracciato stradale percorre tutto il territorio comunale in galleria, risultando visibile solo al confine a nord con Amendolara per il viadotto di superamento del torrente Avena.

Ad oggi il Piano Strutturale Comunale (PSC) non è stato ancora adottato.

Piano Regolatore Generale di Amendolara

Sul territorio di Amendolara insiste un Piano Regolatore Generale approvato con delibera Regionale n°867 del 05/02/2003, la cui ultima variante è stata approvata con D.D.R. n.12416 del 24/08/2007.

Il territorio attraversato dal tracciato è una consistente porzione che accompagna la nuova strada all'incirca dal km 24+400 al km 33+000 circa.

In questo tratto il tracciato non attraversa prevalentemente zone territoriali diverse dalla "E1- agricola", oltre a limitate interferenze con le zone: "Verde di salvaguardia", "Aree di rispetto associative" e "D3- Marina Insediamenti produttivi commerciali".

La tipologia del tracciato alterna tratte in galleria ed in rilevato con l'eccezione, in corrispondenza dei torrenti, di tre tratti in viadotto: Straface, della Donna e Ferro.

Il Piano, inoltre, attraverso l'art. 10 delle NTA: "norme particolari per le zone a vincolo speciale", subordina tutte le aree sottoposte all'attenzione del vincolo idrogeologico alle prescrizioni del R.D.L. 3267/23 e del P.A.I. della Regione Calabria, significando che in caso di contrasto con il suddetto PRG queste ultime sono prevalenti.

Lo stesso fa per le aree gravate da vincolo paesaggistico e ambientale di cui al D.L. 42/2004 e alla L.R. 23/90, per le quali ribadisce la necessità dell'autorizzazione paesistico-ambientale di cui alla normativa regionale così come modificata dall'art. 61 comma 3 della legge urbanistica regionale 19/2002.

La trasformazione delle zone gravate da vincolo archeologico è subordinata alla autorizzazione della Soprintendenza per i Beni Archeologici.

Ad oggi il Piano Strutturale Comunale (PSC) non è stato ancora adottato.

Piano Regolatore Generale di Roseto Capo Spulico

Dal km 33+000 al km 38+000 circa l'asse della nuova strada percorre l'ultimo tratto dentro il territorio comunale di Roseto Capo Spulico.

Questo comune è dotato di un Piano Regolatore Generale redatto ai sensi della L. 1150/42 e successive modificazioni, approvato con D.P.G.R. n° 5059 del 17/4/2003.

In quest'ultimo tratto il tracciato viaggia quasi completamente in galleria.

Le zone interferite sono l'area D9 -Area Per Attrezzature Alberghiere; RB1 - Area Di Completamento Intensivo; RB2 - Area Di Completamento Semintensivo; RB3 - Area Di Completamento Semintensivo; RC2 - Area di Espansione Resid. Paese e Marina; D2 - Area per Attività Artigianali e Commerciali; D5 - Area a servizio del Litorale; F6 Area destinate a verde di sperimentazione; F2 Aree a carattere instabile - F3 Aree destinate a verde di salvaguardia e rispetto e la zona V Area per verde pubblico e impianti sportivi.

Terminato il tratto in galleria, torna ad esserci coincidenza tra la sede stradale di progetto e la superficie territoriale del comune a nord all'innesto con l'attuale SS. 106, al km 38,0.

Ad oggi il Piano Strutturale Comunale (PSC) non è stato ancora adottato.

8. IL REGIME VINCOLISTICO

8.1 Normativa di tutela delle aree protette - Livello nazionale

Parchi nazionali, Riserve Naturali statali (Legge 6 dicembre 1991, n. 394)

La normativa di riferimento per le aree protette è la Legge quadro (L. 394/91) che detta i "principi fondamentali per l'istituzione e la gestione delle aree naturali protette, al fine di garantire e di promuovere, in forma coordinata, la conservazione e la valorizzazione del patrimonio naturale del paese".

L'area interessata dal progetto non interferisce con alcun Parco Nazionale e/o Riserva Naturale Statale. Tuttavia è presente l'adiacente Parco Nazionale del Pollino che confina sul lato Ovest dell'area di studio ad una distanza di circa 6 km. Le due zone sono in continuità ecologica grazie alla presenza di corsi d'acqua e di fiumare.

Zone umide d'importanza internazionale (Convenzione di Ramsar - DPR 448/76)

La convenzione sulle zone umide, sottoscritta a Ramsar (Iran) nel 1971 (02/02/1971) e recepita in Italia con DPR 448/76, è un accordo internazionale che impegna gli Stati firmatari a designare almeno una zona umida, sul proprio territorio, che soddisfi i criteri fissati per l'inserimento nella Lista delle Zone Umide di Importanza Internazionale.

All'interno dell'area di progetto non ricade nessuna Zona umida d'importanza internazionale ai sensi della Convenzione di Ramsar.

Elenco delle Zone di protezione speciale ZPS - DM 19/06/09 (Classificate ai sensi della direttiva 79/409/CEE - DPR 157/92)

L'area di studio rientra per due brevi tratti nella Zona a Protezione Speciale (ZPS) dell'Alto Ionio Cosentino - IT310304, elencata nel D.M. 19/06/2009 ai sensi della Direttiva "Uccelli" (79/409/CEE).

L'area si sovrappone ad una delle 172 IBA (Important Bird Areas, aree importanti per gli uccelli) identificate in Italia come base scientifica per la designazione delle ZPS.

L'IBA in questione è quella designata nel 1998 col nome di Valle del Ferro – cod 144 e rinominata nel 2002 Alto Ionio Cosentino. Copre una superficie di 28.296 ha. (LIPU, in stampa) e comprende il letto di alcuni torrenti e fiumare che sfociano sul Mar Jonio: Torrente Canna, Fiume Ferro, Fiumara Saraceno, Fiumara Sarnasso. Il confine interno coincide con quello del Parco Nazionale del Pollino e Monti dell'Orsomarso. Il confine est segue (lungo strade e tratturi) una linea che congiunge Nocera con Villapiana, passante per Oriolo Calabro, Castoregio ed Albidona e si allunga fino al mare lungo i torrenti includendoli.

E' inclusa nell'IBA anche parte del bacino imbrifero dei suddetti corsi d'acqua: Timpone Piede della Scala, Timpone Donato, Timpone della Serra, Serra Donna Rocca, Timpone Caucea, Timpone Levriere, Timpone S. Pietro, calanchi del Gommello, Timpone del Giglio e Murge di S. Caterina. I centri abitati sono tutti esclusi dall'IBA.

Le zone più importanti per l'IBA Alto Ionio Cosentino sono quelle alle basi del Pollino, non interessate dal progetto, i torrenti e le fiumare.

Con Deliberazione del 5 maggio 2008 n. 350, avente ad oggetto "Revisione del Sistema regionale delle ZPS (Direttiva 79/409/CEE 'Uccelli' concernente 'conservazione dell'avifauna selvatica' e Direttiva 92/43/CEE 'Habitat' recante 'conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche') – Adempimenti", la Giunta Regionale della Calabria aveva approvato la perimetrazione della ZPS IT9310304, confermando quanto indicato e previsto nella delibera di G.R. n. 607 del 27/06/2005.

Con sentenza n. 47 del 27 gennaio 2010 il TAR della Calabria ha disposto l'annullamento della deliberazione.

La Regione Calabria ne ha preso atto con la d.G.R. n. 729 del 09-11-2010 disponendo che i territori individuati dall'Inventario IBA 2002 (che già coincideva con il perimetro della ZPS istituita con la dGR 350/2008) sono interessati "dalla disciplina prevista dal D.P.R. 357/97". Tale disciplina "avrà efficacia sino all'emanazione del provvedimento con il quale verrà effettuata la ripermetrazione del sistema regionale delle ZPS".

Ai sensi del DGR n.729 del 9 novembre 2010 è stato successivamente stabilito dalla Regione Calabria che per quel che attiene le aree classificate IBA (*Important Bird Areas*) - Inventario 2002: area del Marchesato e fiume Neto (IBA n. 149), **area dell'Alto Ionio Cosentino (IBA n.144)**, area della Sila Grande (IBA n. 148), area Pollino-Orsomarso (IBA n. 195), area Costa Viola e Aspromonte (IBA n. 150), si applica la disciplina di cui al DPR n. 357/97.

Tuttavia ad oggi non è ancora stato redatto il Piano di Gestione relativa alla ZPS oggetto di analisi.

Siti di Interesse Comunitario ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" - DPR 120/03 (DM 31/01/13 elenco SIC)

Con il decreto 31 gennaio 2013 (G.U. della Repubblica italiana n.44 del 21 marzo 2013) è stato aggiornato il sesto elenco dei Siti di importanza comunitaria (SIC) per la regione biogeografica mediterranea in Italia ai sensi della direttiva 92/43/CEE.

Il Decreto del Ministero dell'Ambiente riporta una tabella contenente le seguenti informazioni:

- codice del SIC, composto da 9 caratteri di cui i primi 2 rappresentano il codice ISO dello stato membro;
- denominazione del SIC;
- presenza nel SIC di almeno un tipo di habitat naturale e/o specie prioritaria a norma dell'art. 1 della Dir. 92/43/CEE;
- superficie del SIC in ettari o lunghezza in Km;
- coordinate geografiche del SIC (latitudine e longitudine).

Nell'area di progetto sono compresi due Siti di Interesse Comunitario (SIC) istituiti ai sensi della Direttiva "Habitat" 92/43/CEE recepita in Italia con DPR 357/97 (modificato ed integrato dal DPR 120/03) ed elencati nel DM 31/1/13.

I SIC interessati dal progetto sono:

SIC Fiumara Saraceno - Codice Natura 2000: IT9310042, superficie 1053 ha; - presenza di almeno un tipo di habitat naturale e/o specie prioritaria - coord.: E1628-N3952.

Il progetto prevede l'attraversamento di questo SIC tra la pk 17+500 e la pk 18+900.

SIC Fiumara Avena – Codice Natura 2000: IT9310043, superficie 753 ha; presenza di almeno un tipo di habitat naturale e/o specie prioritaria -coord.: E1631-N3955.

La superficie interessata dal SIC comprende una stretta lingua di territorio con ampiezza che va da circa 250 metri ad un massimo di circa 1200 metri.

Il progetto prevede l'attraversamento del SIC tra la pk 26+950 e la pk 27+250.

Altri 3 SIC si trovano geograficamente vicino all'area di progetto (ad una distanza di km 10 il primo e di km 6 gli altri due):

SIC Gole del Raganello – Codice Natura 2000: IT9310017; superficie 228 ha.

SIC Casone di Sibari – Codice Natura 2000: IT9310052; superficie 455 ha.

SIC Foce del fiume Crati – Codice Natura 2000: IT9310044; superficie 210 ha.

8.2 Normativa di tutela delle aree protette - Livello regionale

Parchi Naturali Regionali e Interregionali (L. 394/91)

Nell'area interessata dal progetto non ricade nessun Parco Naturale Regionale o Interregionale istituito ai sensi della Legge quadro (L. 394/91).

Riserve Naturali regionali (L.394/91)

Non ricade all'interno dell'area di progetto nessuna Riserva Naturale regionale ai sensi della L. 394/91; anche se ad una distanza di circa 1 km, dallo svincolo con la strada statale n° 534 si trova la Riserva Naturale Regionale "Foce del Crati" che comprende una superficie di 300 ettari. Il fiume Crati, che scorre più a Sud rispetto all'area di progetto, non è interessato dalla costruzione della strada: quindi la messa in opera del progetto non produce interferenze significative nei confronti del territorio della Riserva.

Piano per il Parco (L.394/91)

Poiché l'area di progetto non ricade all'interno di nessun Parco Nazionale (L. 394/91) non esiste alcun Piano per il Parco relativo all'area.

Piano faunistico-venatorio (L.157/92)

In attuazione dell'art. 10 della Legge 11 febbraio 1992 n. 157, avente per oggetto «Norme per la protezione della fauna selvatica omeoterma e per il prelievo venatorio», e dell'art. 5 della Legge regionale 17/5/1996 n. 9, l'Assessorato all'Agricoltura Foreste Caccia e Pesca ha definito il Piano

Faunistico Venatorio regionale, attraverso il coordinamento dei Piani Faunistici Venatori Provinciali approvati dai rispettivi Consigli provinciali.

I Piani Faunistici Venatori Provinciali attentamente vagliati dall'Assessorato regionale alla Caccia, sono stati recepiti nelle parti non in contrasto con le direttive contenute nel Piano Faunistico Venatorio regionale di indirizzo generale, pubblicato sul B.U.R. del 19/9/1996, nella Legge 157/92 e nella L.R. 9/96. Nel Piano regionale sono contenuti i principi d'intervento, gli obiettivi, la metodologia, i destinatari ed i regolamenti di competenza regionale previsti dalla Legge 157/92 e dalla L.R. 9/96.

I Piani Faunistici Venatori provinciali sono stati finalizzati a dare risposte non solo al mondo venatorio ed ambientalista, ma anche a quello degli operatori agricoli e turistici che, nell'ambito dei vari settori economici, puntano ancora alla realizzazione di redditi soddisfacenti e/o di soluzioni alternative alla crisi delle loro imprese che si trovano in uno stato di marginalità economica e produttiva nonché a coloro che sono sottoccupati, disoccupati o in attesa di prima occupazione. Il comparto Caccia-Ambiente ha notevoli potenzialità e le particolari condizioni geografiche e pedoclimatiche della Calabria possono essere meglio utilizzate con interventi specifici e mirati, mediante il coinvolgimento, nelle attività produttive e nei servizi di categoria, di produttori, agricoltori, cacciatori, ambientalisti, giovani ed anziani.

Le Province hanno individuato le potenzialità ambientali dei territori montani, collinari e delle pianure sui quali sono dislocati gli ambiti territoriali di caccia (A.T.C.). L'analisi contenuta nei P.F.V.P. individua, sia in modo qualitativo che quantitativo, anche attraverso adeguata cartografia, la situazione territoriale delle singole Province con particolare riferimento:

- a) alle coltivazioni agrarie più rappresentative esistenti;
- b) ai boschi (essenze arboree, arbustive e del sottobosco);
- c) alle specie di fauna presente, autoctona o di passo, svernante od estivante;
- d) all'individuazione degli habitat e delle specie protette e non protette sul territorio.

Con i P.F.V.P. è stata aggiornata la situazione territoriale in funzione delle superfici urbanizzate delle aree a vincolo ambientale e delle aree a gestione privata della caccia, al fine di determinare la superficie agro-silvo-pastorale per ogni A.T.C.

Il P.F.V.P. della Provincia di Cosenza, dove ricade il territorio interessato dal progetto, si intende approvato con le seguenti prescrizioni:

a) abrogazione del punto 2.1. Aree meritevoli di tutela, in quanto è stata già superata la percentuale del 24% di territorio destinato a strutture di protezione (L.R. n. 9/96, art. 5, lettera a); al riguardo si precisa che l'istituzione di zone di ripopolamento e cattura e centri pubblici di allevamento della fauna selvatica possono essere realizzati solo all'interno delle aree già protette, mentre è sospesa l'istituzione di fondi chiusi, di oasi di protezione e di ogni altra struttura di protezione, dove sia comunque vietata la caccia, sino all'eventuale ripermimetrazione delle aree già protette;

b) abrogazione del Capitolo 4 - Individuazione e delimitazione degli ambiti territoriali di caccia, in quanto in contrasto con la ripartizione del territorio provinciale avvenuta con delibera di C.r. n. 133 del 30/7/1996, pubblicata sul B.U.R. del 19/ 9/1996, che ha riconfermato quanto previsto dalla L.R. n. 9/96, art. 13, comma 1; si rileva, altresì, che il contenuto del Capitolo 4 è in contrasto anche con quanto riportato all'art. 1 del regolamento di attuazione degli ambiti proposto nello stesso piano.

L'Amministrazione Provinciale a seguito delle prescrizioni introdotte con l'approvazione del piano Faunistico - Venatorio regionale 2003-2008, ha delimitato in tre ATC il territorio della provincia.

Pertanto, attualmente gli ATC comprendono rispettivamente i seguenti comuni:

- ATC n.1 con sigla CS1
- ATC n.2 con sigla CS2
- ATC n.3 con sigla CS3

L'area di interesse rientra nella zona "**ATC n.1 con sigla CS1**", composta da 57 territori comunali: Acquafamosa; Aieta; **Albidona**; Alessandria del Carretto; Altomonte; **Amendolara**; Belvedere Marittimo; Bonifati; Buonvicino; Canna; **Cassano allo Ionio**; Castoregio; Castrovillari; **Cerchiara di Calabria**; Cetraro; Civita; Diamante; Firmo; **Francavilla Marittima**; Frascineto; Grisolia; Laino Borgo; Laino Castello; Lungro; Maierà; Malvito; Montegiordano; Morano Calabro; Mormanno; Mottafollone; Nocera; Oriolo; Orsomarso; Papasidero; Plataci; Praia a Mare; Rocca Imperiale; **Roseto Capo Spulico**; San Basile; San Donato di Ninea; Sangineto; San Lorenzo Bellizzi; San Nicola Arcella; San Sosti; Santa Caterina Albanese; Santa Domenica Talao; Sant'Agata di Esaro; Santa Maria del Cedro; Saracena; Scalea; Tortora; **Trebisacce**; Verbicaro; **Villapiana**; Fagnano Castello; Roggiano Gravina, San Marco Argentano.

La pianificazione faunistico-venatoria svolta dalla Provincia di Cosenza trova riferimento nell'articolo 10 della Legge Regionale 11 febbraio 1992 n.157 e negli art. 5 e 6 della Legge Regionale della

Calabria 17 maggio 1996 n.9 che, nell'ambito del settore d'intervento di ambedue le leggi, ovvero la protezione, la tutela e la gestione della fauna selvatica e l'organizzazione del territorio ai fini della disciplina programmata dell'esercizio venatorio, dettano norme e disposizioni sui criteri di redazione e sull'attuazione della pianificazione medesima.

Valutazione di incidenza (REGOL. REG. CALABRIA N.16/2009)

E' stato approvato dalla Regione Calabria il Regolamento del 06.11.2009, n. 16 che in coerenza con quanto sancito nell'art. 5 del decreto del Presidente della Repubblica 8 settembre 1997, n. 357 e successive modificazioni ed integrazioni (Regolamento di attuazione della Direttiva 92/43/CEE "relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche"), definisce la procedura di valutazione di incidenza inerente i piani, programmi e progetti che interessano in tutto o in parte o che comunque, pur ricadendo all'esterno del perimetro del del sito, possono avere incidenza sui siti comunitari individuati in Calabria ed afferenti alla rete "Natura 2000", di cui fanno parte i SIC.

La valutazione di incidenza è una procedura finalizzata - nel rispetto della normativa comunitaria, nazionale e regionale vigente in materia - alla verifica e valutazione degli effetti di attività ed interventi sui siti facenti parte della Rete Natura 2000, e, quindi, all'individuazione delle idonee misure di mitigazione miranti alla prevenzione del deterioramento dei siti stessi. Essa costituisce lo strumento per garantire il raggiungimento di un rapporto equilibrato tra conservazione soddisfacente degli habitat e delle specie ed uso del territorio.

Le disposizioni di cui al presente regolamento non si applicano ai progetti ricadenti all'interno dei siti Natura 2000, a condizione che sia dimostrata, attraverso specifica documentazione tecnica firmata dal progettista, l'esclusione di implicazioni negative dell'intervento da realizzare con gli obiettivi di tutela dei siti stessi, limitatamente alle seguenti tipologie:

- a) interventi su edifici esistenti (manutenzione ordinaria e/o straordinaria, consolidamento statico, restauro e risanamento conservativo) che non comportino modifiche della destinazione d'uso, che non alterino lo stato dei luoghi e l'aspetto esteriore degli edifici;
- b) interventi di manutenzione ordinaria e/o straordinaria di infrastrutture a rete ed impianti tecnologici esistenti, nonché gli interventi di manutenzione ordinaria della rete ferroviaria e viaria;
- c) interventi di nuova costruzione, come definiti dal D.P.R. n. 380/2001, localizzati in aree qualificate come zone omogenee (Le zone omogenee A e B sono quelle definite ai sensi dell'art. 2 del D.M. 20 aprile 1968, n. 1444 Lavori pubblici e successive modifiche ed integrazioni) A e B dallo strumento urbanistico comunale vigente.

Nel caso di progetti assoggettati a VIA (art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, del D.P.R. 12 aprile 1996, pubblicato nella G.U. n. 210 del 7 settembre 1996 e successive modifiche ed integrazioni) ricadenti all'interno del perimetro delle aree Natura 2000, la valutazione di incidenza è ricompresa nell'ambito della predetta procedura; a tal fine lo studio di impatto ambientale predisposto dal proponente deve contenere anche gli elementi tecnici relativi alla compatibilità del progetto (studio di incidenza) con le finalità conservative dei siti, facendo riferimento agli indirizzi di cui all'allegato B del presente regolamento. Tale allegato prevede la descrizione delle caratteristiche ambientali delle aree che possono essere significativamente interessate dall'opera o dall'intervento. In particolare, per quanto concerne le singole componenti ambientali, lo studio di incidenza deve fornire tutte le informazioni atte a far emergere in modo chiaro lo stato di conservazione del sito e le implicazioni positive o negative del piano/programma con il sito stesso, riportando, una serie di informazioni. In particolare, per il presente progetto, è previsto nello S.I.A. lo Studio di Incidenza per le a aree SIC e ZPS interessate dal progetto.

Si rimanda pertanto agli elaborati specialistici dello *Studio di Incidenza* elencati nell'*"Inquadramento e Struttura dello S.I.A."* (cod. elab. LO716CD1301T00IA00AMBRE02A).

8.31 vincoli ai sensi del D.L. 42/2004 - Livello nazionale

Il D.L. 490/1999 (pubblicato sul Supplemento Ordinario 229/L alla G.U. n.302 del 27 dicembre 1999) che riunisce in un Testo Unico tutte le disposizioni sulla politica di salvaguardia in materia di beni culturali e ambientali in attuazione dell'articolo 9 della Costituzione è stato abrogato dall'art. 184 comma 1 del D. Lgs. 42 del 2004.

Il D.Lgs. 42/04, modificato dal D. Lgs. 156/2006, D.Lgs. 157/ 2006, nonché dal D.Lgs. 62/2008, e D.Lgs. 63/ 2008, costituisce l'attuazione dell'articolo 9 della Costituzione, in base al quale la Repubblica tutela e valorizza il patrimonio culturale in coerenza con le attribuzioni di cui all'articolo 117 della Costituzione.

Esso è dunque il Codice dei beni culturali e del paesaggio.

Nell'area di studio i beni disciplinati in base a:

PARTE II - *TITOLO I* - Beni culturali, *articolo 10 comma 3 lettera a)* – "le cose immobili e mobili che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico particolarmente importante", e *comma 4 lettera f)* risultano:

- nel comune di Cassano allo Jonio l'antica città di Sibaris (DD.M. 11-07-1962, 05-08-1969, 24-01-1970, 16-6-1970, 01-03-1974, 08-07-1975, 06-07-1976, 04-06-1976),
- nel comune di Trebisacce la località Broglio (D.M. 16-05-1979),
- nel comune di Amendolara, le emergenze isolate delle chiese dell'Annunziata, della madonna della Salute, di S. Antonio, due ville romane, villa Dora e l'abitato e la necropoli della masseria Lista (DD.M. 24-06-1974 e 19-01-1972).
- Inoltre risultano vincolate le emergenze della Torre di Albidona, della Torre Saracena "Casalenuovo" del comune di Villapiana (D.M. 29-08-1989) e il castello "Castrum Roseti" di Roseto Capo Spulico (D.M. 26-05-1978).

In particolare:

- **Vincolo 180015 -Area Panoramica collinare caratterizzata da Lussureggiante vegetazione comprendente parte del territorio comunale di Albidona**; il decreto è stato pubblicato sulla GU. n° 40 del 1975-02-12. Si riporta decreto di emissione:

Decreto ministeriale 2 ottobre 1974.

Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona in comune di Albidona. Il ministro per la pubblica istruzione vista la legge 29 giugno 1939, n. 1497, sulla protezione delle bellezze naturali; visto il regolamento approvato con regio decreto 3 giugno 1940, n. 1357, per l'applicazione della legge predetta; esaminati gli atti; considerato che la commissione provinciale di Cosenza per la protezione delle bellezze naturali, nella adunanza del 13 marzo 1972, ha incluso nell'elenco delle località da sottoporre alla tutela paesistica, compilato ai sensi dell'art. 2 della legge sopracitata, parte del territorio comunale di Albidona; considerato che il verbale della suddetta commissione e' stato pubblicato nei modi prescritti dall'art. 2 della precitata legge all'albo del comune di Albidona; visto che nessuna opposizione e' stata presentata, a termini di legge, avverso la predetta proposta di vincolo; considerato che il vincolo comporta, in particolare, l'obbligo da parte del proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo dell'immobile ricadente nella località vincolata, di presentare alla competente soprintendenza, per la preventiva approvazione, qualunque progetto di opere che possano modificare l'aspetto esteriore della località stessa; riconosciuto che la zona predetta ha notevole interesse pubblico per i quadri naturali formati dal mare e dai rilievi collinari ricchi di lussureggiante vegetazione, ed ha particolare interesse pubblico in quanto costituisce un belvedere che offre visuali di suggestiva bellezza; decreta: parte del territorio del comune di Albidona ha notevole

interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497, ed e' quindi sottoposta a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa. Il vincolo comprende tutti gli immobili di cui ai catastali numeri 42 e 53. tale zona e' delimitata dal perimetro formato dalla riva del mare Jonio fino all'intersezione con la linea di confine con il comune di Amendolara, indi da detta linea di confine fino alla intersezione con la linea limite del foglio catastale 42, indi da detta linea limite fino all'intersezione con la linea limite del foglio catastale 53, indi da detta linea limite fino all'intersezione con la linea di confine con il comune di Trebisacce, indi da detta linea di confine fino all'intersezione con la riva del mare Jonio sopra detto. Il presente decreto sarà' pubblicato ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 del regolamento 3 giugno 1940, numero 1357, nella gazzetta ufficiale insieme con il verbale della commissione provinciale per la tutela delle bellezze naturali di Cosenza. La soprintendenza ai monumenti di Cosenza curerà che il comune di Albidona provveda all'affissione della gazzetta ufficiale contenente il presente decreto all'albo comunale entro un mese dalla data della sua pubblicazione, e che il comune stesso tenga a disposizione degli interessati altra copia della gazzetta ufficiale con la planimetria della zona vincolata, giusta l'art. 4 della legge precitata. la soprintendenza comunicherà al ministero la data della affissione della gazzetta ufficiale stessa. Avverso il presente decreto i proprietari, possessori o detentori comunque interessati alla sopradescritta zona hanno facoltà di ricorrere al governo della repubblica entro il termine di tre mesi dall'avvenuta pubblicazione all'albo del comune della gazzetta ufficiale, giusta il succitato art. 4 della legge 29 giugno 1939, n. 1497.

- **Vincolo 185002 -Zona dei Comuni di Albidona, Amendolara e Trebisacce**; il decreto è stato emesso nel 1990 e pubblicato sulla GU. n° 106 del 1990-05-09 .Si riporta decreto di emissione.

<p>9-5-1990 GAZZETTA UFFICIALE DELLA REPUBBLICA ITALIANA Serie generale - n. 106</p> <p>MINISTERO PER I BENI CULTURALI E AMBIENTALI</p> <p>DECRETO 11 aprile 1990.</p> <p>Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona dei comuni di Albidona, Amendolara e Trebisacce.</p> <p>IL MINISTRO PER I BENI CULTURALI E AMBIENTALI</p> <p>Vista la legge 29 giugno 1939, n. 1497; Visto il decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, art. 82, lettera a/); Visto il decreto ministeriale del 2 ottobre 1974 relativo alla dichiarazione di notevole interesse pubblico per una parte del territorio del comune di Albidona; Vista la proposta di vincolo inoltrata ai sensi della legge n. 1497/1939 dalla soprintendenza per i beni ambientali, architettonici, artistici e storici della Calabria in data 24 aprile 1989 con nota n. 6836, relativa ai comuni di Amendolara, Albidona e Trebisacce;</p> <p>Considerato che la zona così delimitata: partendo da sud in territorio del comune di Trebisacce il punto di intersezione tra la linea di battaglia del mare Jonio e la linea di confine tra il foglio n. 15 e il foglio n. 20, indi detta linea fino all'incontro con la linea di confine tra il foglio n. 14 e n. 15; indi detta linea fino all'incontro con la linea limite del foglio n. 8 e n. 10; indi detta linea fino all'incontro tra il foglio n. 9 e il foglio n. 3; indi detta linea fino all'incontro con la linea limite tra il foglio n. 4 e il foglio n. 3; indi detta linea fino all'intersezione con la linea di confine comunale; indi detta linea fino all'intersezione con la linea di battaglia del mare Jonio. La porzione di territorio in comune di Amendolara che ha notevole interesse ai sensi della legge n. 1497 del 29 giugno 1939 e quindi da sottoporre a tutte le disposizioni contenute nella stessa legge, tale zona è delimitata nel modo seguente:</p> <p>partendo da sud in territorio del comune di Amendolara il punto di intersezione della riva sinistra dal torrente Avena con la linea di battaglia del Mare Jonio, indi detta riva sinistra fino all'intersezione con la linea di confine con il foglio n. 67 e il foglio n. 66; indi detta linea di confine fino alla intersezione tra il foglio n. 67 e il foglio n. 63; indi detta linea di confine fino all'intersezione tra il foglio n. 64 e il foglio n. 63; indi detta linea di confine fino all'intersezione tra il foglio n. 62 e il foglio n. 65; indi detta linea di confine fino all'intersezione tra il foglio n. 53 e il foglio n. 55; indi detta linea limite fino all'intersezione della linea limite tra il foglio n. 55 e il foglio n. 54; indi detta linea limite fino all'intersezione della linea limite tra il foglio n. 54 e il foglio n. 56; indi detta linea fino all'intersezione tra il foglio n. 56 e il foglio n. 42; indi detta linea fino all'intersezione tra il foglio n. 57 e il foglio n. 42; indi detta linea fino all'intersezione tra il foglio n. 43 e il foglio n. 42; indi detta linea fino all'intersezione tra il foglio n. 31 e il foglio n. 30; indi detta linea fino all'intersezione tra il foglio n. 28 e il foglio n. 30; indi detta linea fino all'intersezione tra il foglio n. 28 e il foglio n. 27; indi detta linea fino all'interse-</p>	<p>zione tra il foglio n. 20 e il foglio n. 21; indi detta linea fino all'intersezione con la linea limite tra il comune di Amendolara e Roseto Capo Spulico; indi detta linea di confine fino alla linea di battaglia del mare Jonio, è una delle più interessanti della fascia costiera jonica, caratterizzata da terrazzi naturali a mare, con aree ancora allo stato vergine e macchie di vegetazione con specie arboree in via di estinzione quali il pino di leppo;</p> <p>Considerata l'esigenza di tutelare le pregevoli valenze ambientali della zona suindicata nonché quella di conservare l'indiscussa panoramicità dei luoghi medesimi;</p> <p>Visto il parere favorevole alla proposta di vincolo espresso dal Consiglio nazionale per i beni A.A.A.S. - Comitato di settore per i beni ambientali e architettonici nella seduta del 25-26 gennaio 1990;</p> <p>Considerata l'opportunità di integrare i vincoli imposti «ope legis» ai sensi della legge n. 431/85 sulle zone costiere e vicine ai corsi d'acqua incluse nel territorio così come sopra delimitato, nonché il vincolo ex lege n. 1497/1939 imposto sul territorio del comune di Albidona con decreto ministeriale 2 ottobre 1974.</p> <p>Decreta:</p> <p>La zona nel territorio dei comuni di Amendolara, Albidona e Trebisacce, nei limiti sopra descritti è dichiarata di notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497, ed è sottoposta pertanto a tutte le disposizioni contenute nella legge stessa.</p> <p>La soprintendenza per i beni ambientali, architettonici, artistici e storici della Calabria provvederà a che copia della Gazzetta Ufficiale contenente il presente decreto venga affissa, ai sensi e per gli effetti dell'art. 4 della legge 29 giugno 1939, n. 1497 e dell'art. 12 del regolamento 3 giugno 1940, n. 1357, all'albo dei comuni interessati e che altra copia della Gazzetta Ufficiale stessa, con relativa planimetria da allegare, venga depositata presso i competenti uffici dei comuni suddetti.</p> <p>Roma, 11 aprile 1990.</p> <p><i>Il Ministro: FACCHIANO</i></p> <p>90A2093</p> <p>MINISTERO DEI LAVORI PUBBLICI</p> <p>DECRETO 10 aprile 1990.</p> <p>Destinazione, a favore dei comuni della Valle del Belice, della spesa autorizzata dalla legge 7 marzo 1981, n. 64, per la ricostruzione dell'edilizia abitativa privata in dipendenza dei terremoti del gennaio 1968.</p> <p>IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI</p> <p>Visto il decreto-legge 27 febbraio 1968, n. 79, convertito, con modificazioni, nella legge 18 marzo 1968, n. 241, recante provvidenze per la ricostruzione e la ripresa economica dei comuni della Sicilia colpiti dai terremoti del gennaio 1968;</p>
--	---

Decreto emissione 11-04-1990

- **Vincolo 180019 - Area Panoramica Costiera Ricca Di Vegetazione E Sita Nel Comune Di Cassano Jonio**; il decreto è stato emesso il 23-01-1976 e pubblicato sulla GU. n° 52 del 1976-02-26. Si riporta decreto di emissione:

Decreto ministeriale 23 gennaio 1976

Dichiarazione di notevole interesse pubblico di una zona in comune di Cassano Jonio. Il ministro Per i beni culturali e ambientali vista la legge 29 giugno 1939, n. 1497, sulla protezione delle Bellezze naturali; visto il regolamento approvato con regio decreto 3 giugno 1940, n. 1357, per l'applicazione della predetta legge; Considerato che la commissione provinciale di Cosenza per la Protezione delle bellezze naturali, nell'adunanza del 16 dicembre 1971, ha incluso nell'elenco delle località da sottoporre alla Tutela paesistica, compilato ai sensi dell'art. 2 della legge Sopracitata, una parte del

territorio comunale di cassano ionio (Cosenza); considerato che il verbale della suddetta commissione e' stato pubblicato nei modi prescritti dall'art. 2 della predetta legge, all'albo del comune di cassano Jonio; visto che nessuna opposizione e' stata presentata, a termini di legge, avverso la predetta proposta di vincolo; considerato che il vincolo comporta, in particolare, l'obbligo da parte del proprietario, possessore o detentore a qualsiasi titolo, dell'immobile ricadente nella località vincolata, di presentare alla Competente soprintendenza, per la preventiva approvazione, qualunque Progetto di opere che possano modificare l'aspetto esteriore della Località stessa; Riconosciuto che la zona predetta ha notevole interesse pubblico perché con la pianura ricca di vegetazione composta da varie essenze e con il verde intenso delle colline, forma un quadro naturale di non comune bellezza panoramica godibile da vari punti di vista accessibili al pubblico e costituisce, inoltre, per la presenza di vestigia archeologiche, un complesso avente valor estetico e tradizionale; viste le note 30 aprile 1973, n. 1533, dell'ufficio del genio civile e Oo.mm. di Reggio Calabria e la nota 12 maggio 1973, n. 6565, della Capitaneria di porto di Crotone, con le quali i suddetti uffici chiedono che sia esclusa dal vincolo di tutela paesistica la fascia costiera ricadente nel demanio marittimo del litorale ionico calabrese; decreta:

La zona sita nel territorio del comune di cassano ionio ha notevole Interesse pubblico ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497, ed è quindi sottoposta a tutte le disposizioni contenute nella legge Stessa. Tale zone e' delimitata nel modo seguente:

La costa del mare ionio esclusa la fascia costiera del demanio Marittimo, sino alla sponda sinistra del fiume Crati: questi fino All'intersezione con la sponda sinistra del fiume Coscile, poi il Limite dei fogli numeri 71-65-64-51-52-53-54-41-42 (compresi nel Vincolo) e quindi il confine comunale fino alla zona costiera del Demanio marittimo del mare Jonio. Il presente decreto sarà pubblicato ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 del regolamento 3 giugno 1940, n. 1357, nella gazzetta Ufficiale insieme con il verbale della commissione provinciale per la Tutela delle bellezze naturali di Cosenza.

PARTE III – TITOLO I - CAPO II - Beni paesaggistici

A questo proposito, a causa della struttura geografica e ambientale dell'area interessata dall'intervento, attraversata da un fitto reticolo idrografico trasversale al corridoio del nuovo tracciato stradale, e - soprattutto - data la mancanza di un Piano Territoriale Paesistico, i vincoli effettivi che interessano tale corridoio risultano quelli relativi alle fasce fluviali per una profondità di 150 metri, ex lege 431/85, dei torrenti (da nord a Sud) Ferro, Straface, Avena, Pagliaro, Satanasso, Fiumara Saraceno Raganello, e del fiume Crati (art.142 comma 1 lettera c del D.L. vo 2004).

Studio di Impatto Ambientale

Quadro di Riferimento Programmatico

Inoltre si segnala che le aree di studio ricadono in "territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del Decreto Legislativo 18 maggio 2001, n. 227" (art.142 comma 1 lettera g del D.Lgs.42./2004).

In base a tale decreto, alcune aree perimetrare all'interno dei territori comunali di Cassano allo Jonio, Trebisacce, Albidona, Amendolara e corrispondenti a zone di interesse naturale panoramico e paesistico risultano, pertanto, oggi sottoposte alle norme di tutela e salvaguardia ai sensi D. Lgs 42/04 art.136.

Si riportano di seguito rispettivamente l'elenco dei *beni monumentali* e dei *siti archeologici* presenti nei comuni interessati dal progetto.

Comune	Oggetto del vincolo	Vincolo	Riferimenti normativi
Albidona	Torre Costiera	Monumentale	<i>Dm 07/02/1939</i>
Amendolara	Ex Tempio Pagano Trasformato In Chiesa Dell'annunziata (detta Anche Cappella Dei Greci)	Monumentale	<i>Dm 18.07.1914 Ex Legge 364/1909; Rinnovo Ddr 487 Del 14.01.2010</i>
Amendolara	Palazzo "Grisolia" (Ed Annessa Chiesa San Domenico)	Monumentale	<i>Dm 02.02.1990</i>
Amendolara	Castello	Monumentale	<i>Dm 30.09.1994</i>
Cassano allo Jonio	Torre Detta Di Milone	Monumentale	<i>Notifica Del 18.11.1935</i>
Cassano allo Jonio	Palazzo Nola	Monumentale	<i>D.M. 16.06.1986</i>
Cerchiara di Calabria	Palazzo Della Piana	Monumentale	<i>D.M. 23.11.1987</i>
Cerchiara di Calabria	Palazzo Rovitti	Monumentale	<i>D.M. 13.12.1989</i>
Cerchiara di Calabria	Palazzo Zuccaro Con Giardino	Monumentale	<i>D.M. 20.10.1992</i>
Cerchiara di Calabria	Palazzo Pistocchi	Monumentale	<i>D.M. 16.09.1997</i>
Francavilla Marittima	Palazzo Della Piana	Monumentale	<i>Notifica Del 10.01.1935</i>
Roseto Capo Spulico	Castello Petrae Roseti	Monumentale	<i>Dm 19/11/1915</i>
Roseto Capo Spulico	Castello Denominato "Castrum Roseti"	Monumentale	<i>Dm 26/05/1978</i>
Roseto Capo Spulico	Castello Denominato "Petrae Roseti"	Monumentale	<i>Dm 26/03/1979</i>
Roseto Capo Spulico	Magazzino Del Castello	Monumentale	<i>Dm 26/03/1979</i>

<i>Elenco beni monumentali</i>			
Trebisacce	Palazzo Falabella	Monumentale	<i>D.M.05/04/1916 - 05/04/1916 - 05/04/1916.</i>
Villapiana	Palazzo Duchi Di Monteleone Pignatelli	Monumentale	<i>Dm 15/05/1913</i>
Villapiana	Torre Rotonda Detta Di Casalnuovo	Monumentale	<i>Dm 15/05/1913</i>
Villapiana	Resti Del Castello feudale Con Torre Rotonda E Costruzioni Merlate.	Monumentale	<i>Dm.15.05.1913</i>
Villapiana	Palazzo Le Noci	Monumentale	<i>Dm 15.05.1913</i>
Villapiana	Resti Del Convento E Della Chiesa Dei Minimi Francescani	Monumentale	<i>D.M.08/04/1968</i>
Villapiana	Palazzo Barletta	Monumentale	<i>D.M. 13/12/1989</i>
Villapiana	Torre Saracena o Di Casalnuovo	Monumentale	<i>D.M.29/08/1989</i>
Villapiana	Torre Cerchiara Della Guardia A Magazzino	Monumentale	<i>D.M. . 488 Del 14/01/2010</i>

Comune	Località	Oggetto del vincolo	Vincolo	Riferimenti normativi
Amendolara	Annunziata-S. Antonio	Castellum aquae, cisterne (Statio ad Vicesimum)	Archeologico	<i>D.M. 5.7.1975</i>
Amendolara	Masseria Lista	Strutture romane (Statio ad Vicesimum)	Archeologico	<i>D.M. 24.6.1974</i>
Amendolara	S. Nicola	Abitato protostorico	Archeologico	<i>D.M. 19.1.1972</i>
Amendolara	Occhio Petroso	Necropoli	Archeologico	<i>D.M.P.I. 28.03.1969</i>
Cassano allo Jonio	Fraz. Casabianca e Parco del Cavallo	Strutture di epoca romana	Archeologico	<i>D.M. 11.7.1962</i>
Cassano allo Jonio	Fraz. Parco dei Tori	Strutture di epoca greca	Archeologico	<i>D.M. 5.8.1969</i>
Cassano allo Jonio	Sibari	Strutture di epoca	Archeologico	<i>D.M. 24.1.1970</i>

Ionio		greca		
Cassano allo Ionio	Lattughelle	Strutture di epoca greca	Archeologico	D.M. 16.6.1970
Cassano allo Ionio	Parco archeologico di Sibari	Strutture di epoca greca e romana	Archeologico	D.M. 1.3.1974 D.M. 8.7.1975 e rett. D.M. 6.7.1976
Cassano allo Ionio	Pavolella	Grotta con insediamenti preistorici	Archeologico	Art.4 3303 del 29.08.1977
Francavilla Marittima	Timpone della Motta	Resti VIII-IV sec.	Archeologico	D.M. 11.01.1978
Francavilla Marittima	Macchiabate	Resti necropoli	Archeologico	D.M. 16.05.1979
Francavilla Marittima	Macchiabate	Resti necropoli	Archeologico	D.M. 21.09.1981
Trebisacce	Broglio	Abitato pre-e protostorico	Archeologico	D.M. 16.5.1979
<i>Elenco siti archeologici</i>				

L'analisi delle interferenze del tracciato con i siti individuati è stato approfondito nella Relazione Paesaggistica (cod. elab. LO716CD1301T00IA00AMBRE01B) e riportato nell'elaborato grafico allegato al presente Quadro di Riferimento Programmatico (Carta delle valenze Artistiche, Architettoniche, Archeologiche e Storiche - cod. elab. LO716CD1301T00IA13AMBCO01-06B).

8.4 Provvedimenti di tutela del territorio - Livello locale

La Regione Calabria non ha recepito ancora un Piano Territoriale Paesistico approvato, avendo ricevuto nel 2009, dal Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, le prescrizioni a cui ottemperare sulla prima stesura del 2003.

Con delibera n° 377, del 22 Agosto 2012 è stato approvato dalla Giunta Regionale il Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico della Regione Calabria.

8.5 Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico della Regione Calabria

Lo strumento, interpreta gli orientamenti della Convenzione Europea del Paesaggio (Legge 9 gennaio 2006, n.14) e del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (d.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42

e s. m. e i.), il QTRP infatti si propone di contribuire alla formazione di una moderna cultura di governo del territorio e del paesaggio attraverso i seguenti aspetti fondamentali:

- a) rafforzare ulteriormente l'orientamento dei principi di "recupero, conservazione, riqualificazione del territorio e del paesaggio", finalizzati tutti ad una crescita sostenibile dei centri urbani con sostanziale "risparmio di territorio";
- b) considerare il QTRP facente parte della pianificazione concertata con tutti gli Enti Territoriali, in cui la metodologia di formazione e approvazione, le tecniche e gli strumenti attraverso i quali perseguire gli obiettivi contribuiscono a generare una nuova cultura dello sviluppo;
- c) considerare il governo del territorio e del paesaggio come un "unicum", in cui sono individuate e studiate le differenti componenti storico-culturali, socio-economiche, ambientali, accogliendo il presupposto della Convenzione Europea del Paesaggio "di integrare il paesaggio nelle politiche di pianificazione e urbanistica" (articolo 5) all'interno del QTRP;
- d) considerare prioritaria la politica di salvaguardia dai rischi territoriali attivando azioni sistemiche e strutturanti finalizzate alla mitigazione dei rischi ed alla messa in sicurezza del territorio.

Il QTRP, in attuazione delle D.G.R. nn. 604 e 606 del 14/9/2010, sulla base degli orientamenti stabiliti dalla D.G.R. n. 331 del 21/4/2010, ai sensi dell'art.25 comma 2 della LUR n.19/2002, si compone dei seguenti elaborati:

- "a" - Indici e Manifesto degli Indirizzi ;
- "b" – Rapporto Ambientale;
- "c" – Esiti Conferenza di Pianificazione;
- TOMO 1 – Quadro Conoscitivo;
- TOMO 2 – Visione Strategica;
- TOMO 3 – Atlanti degli APTR;
- TOMO 4 - Disposizioni Normative.

In questa chiave il governo del territorio e del paesaggio, inteso come governo dei fattori qualificanti le trasformazioni socio-economiche e la produzione di ricchezza durevole, accompagna l'attuazione della programmazione delle diverse risorse pubbliche in modo sinergico verso obiettivi essenziali per il benessere collettivo acquisendo nuova centralità nelle politiche regionali e locali.

Conformemente a quanto previsto della L.R. n.19/2002, la provincia di Cosenza è ad oggi l'unica tra le cinque province della Regione ad aver adottato il PTCP.

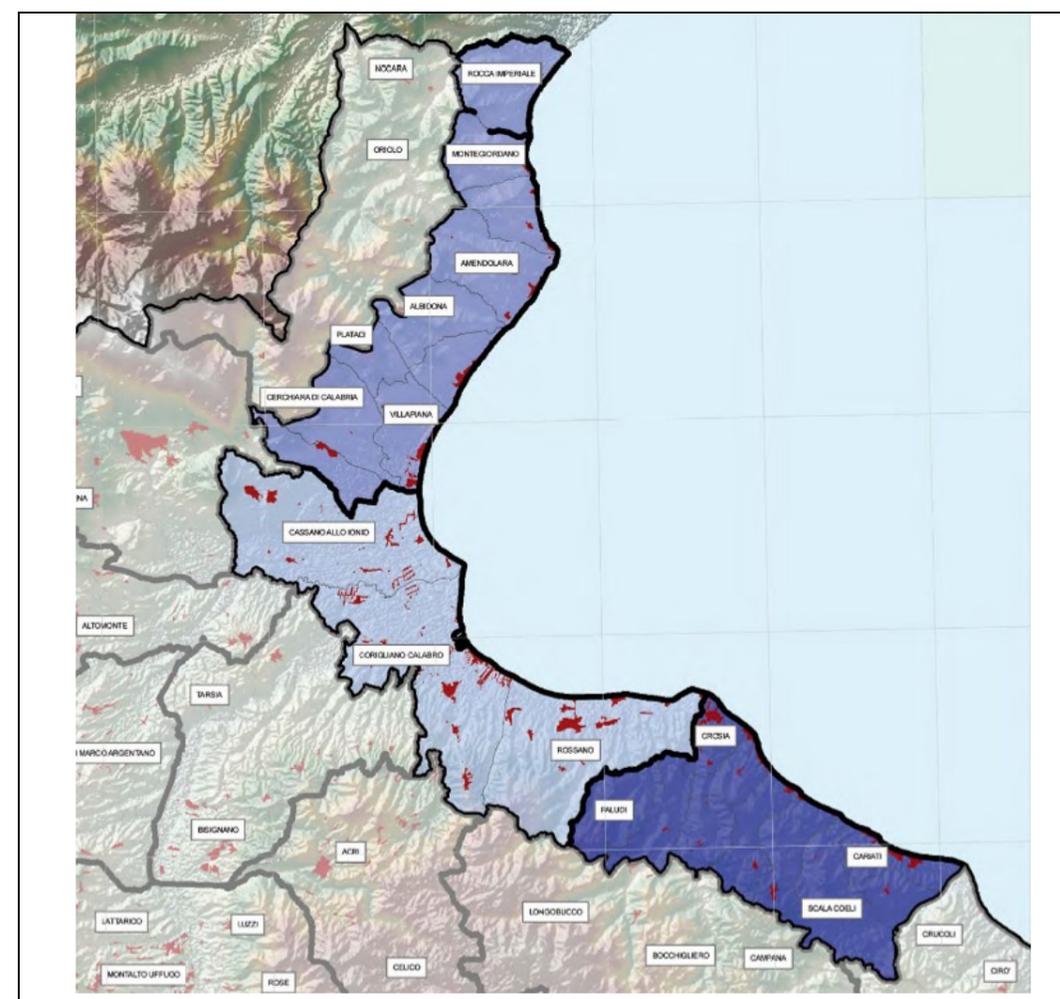
All'interno del QTRP vengono individuati gli **Apr** (Ambiti Paesaggistici Territoriali Regionali) ed **Uptr** (Unità Paesaggistica Territoriale).

In particolare, il territorio calabrese è costituito da 16 Apr, in cui sono individuate le Unità Paesaggistiche Territoriali - 39 Uptr (tomo III Atlante degli APTR - marzo 2012).

UPTR 9a - Basso Ionio Cosentino	UPTR 16a - Aspromonte Orientale
UPTR 9b - Sibaritide	UPTR 16b - Aspromonte Occidentale
UPTR 9c - Alto Ionio Cosentino	
<i>Elenco degli Ambiti Paesaggistici Territoriali Regionali - in grigio aree di interesse</i>	

Solo l' **Ambito 9** è interessato (direttamente e/o indirettamente) dalle opere di progetto. Per cui, nell'Ambito dello Ionio Cosentino (Ambito 9) sono interessate direttamente dall'opera le **Unità di Paesaggio 9.b** (Sibaritide) e **9.c** (Alto Ionio Cosentino).

APTR 1 - Il Tirreno Cosentino	APTR 10 - Il Pollino
UPTR 1a - Alto Tirreno Cosentino	UPTR 10a - Pollino Orientale
UPTR 1b - Medio Tirreno Cosentino	UPTR 10b - Massiccio del Pollino
UPTR 1c - Basso Tirreno Cosentino	UPTR 10c - Pollino Occidentale
APTR 2 - Il Vibonese	UPTR 10d - Valle del Pollino
UPTR 2a - Costa del Vibonese	APTR 11 - La Valle del Crati
UPTR 2b - Monte Poro	UPTR 11a - Valle dell'Esaro
APTR 3 - La Piana di Gioia Tauro	UPTR 11b - Bacino del Lago di Tarsia
UPTR 3a - La Piana di Gioia Tauro	UPTR 11c - Conurbazione Cosentina
UPTR 3b - La Corona della Piana di Gioia Tauro	APTR 12 - La Sila e la Presila Cosentina
APTR 4 - Terre di Fata Morgana	UPTR 12a - Sila Orientale
UPTR 4a - Lo Stretto di Fata Morgana	UPTR 12b - Sila Occidentale
UPTR 4b - Costa Viola	APTR 13 - Fascia Presilana,
APTR 5 - L'Area dei Greci di Calabria	UPTR 13a - Presila Crotonese
UPTR 5a - Area dei Greci di Calabria	UPTR 13b - Presila Catanzarese
APTR 6 - La Locride	UPTR 13c - Il Reventino
UPTR 6a - Bassa Locride	UPTR 13d - Valle del Savuto
UPTR 6b - Alta Locride	APTR 14 - L'Istimo Catanzarese
APTR 7 - Il Soveratese	UPTR 14a - Ionio Catanzarese
UPTR 7a Il Soveratese	UPTR 14b - Sella dell'Istmo
APTR 8 - Il Crotonese	UPTR 14c - Il Lametino
UPTR 8a - Area di Capo Rizzuto	APTR 15 - Le Serre
UPTR 8b - Valle del Neto	UPTR 15a - Serre Orientali
UPTR 8c - Area del Cirò	UPTR 15b - Serre Occidentali
APTR 9 - Lo Ionio Cosentino	APTR 16 - L'Aspromonte





L'Unità di paesaggio denominata Sibaritide (9b) consiste in una porzione di territorio interessata da un urbanizzato diffuso che occupa una parte della fascia costiera ionica, compreso tra le estreme propaggini della catena montuosa del Pollino a nord, e dell'altopiano siliano a sud. La linea di costa che si estende per una lunghezza di circa 40 km è prevalentemente bassa e sabbiosa. L'area, a pendenza variabile, risulta compresa tra la linea di costa e la cima del Cozzo del Pesco, la quota più alta nel comune di Rossano.

Il territorio è caratterizzato dal paesaggio della pianura alluvionale della Piana di Sibari, geomorfologicamente costituito da terreni alluvionali argillosi-sabbiosi accumuli detritici, depositi alluvionali e fluviolacustri derivanti da depositi continentali; esso è inoltre contraddistinto da numerosi corsi d'acqua a regime torrentizio e dal fiume Crati, a regime fluviale, con i suoi numerosi affluenti che costituiscono per il territorio fonte principale per l'irrigazione in agricoltura.

La coltura agricola prevalente dell'area è quella degli agrumi, ulivi e peschi, che si alternano ad aree destinate a vigneto e a coltivazioni di tipo estensivo (grano, frumento ecc.). La sibaritide rimane l'unica zona risicola del sud Italia. Rimangono inoltre piccoli appezzamenti coltivati a pistacchi.

L'insieme della vegetazione è rappresentato da boschi di pini e querce soprattutto lungo le rive dei fiumi e lungo i canali. Rimboschimenti a pini, querce ed eucalipti; presente e diffusa anche la macchia mediterranea costituita da ginestra, agave, fico d'india, erica arborea, corbezzolo e leccio.

In termini di caratteri percettivi visuali e sociali (Percorsi, punti panoramici, belvedere e luoghi di particolare interesse paesistico, tradizioni), l'area si configura come un esempio significativo dei paesaggi della riforma agraria, con una configurazione degli appoderamenti tipica della costa ionica metapontina e della piana del Crati. Oltre alle complesse relazioni tra il sistema dei poderi, delle case coloniche e del reticolo di canalizzazione e raccolta delle acque, si rileva la spiccata valenza percettiva del sistema paesistico unitario costituito dalla pineta litoranea e delle fasce ripariali del fiume Crati, nonché di mantenimento paesaggisticamente sostenibile dell'impronta che la riforma agraria ha impresso sul territorio, a tratti ancora ben conservata. Le aree di degrado e

compromissione individuate devono essere sottoposte ad azioni di reintegrazione dei valori paesistici ancora rinvenibili nei rispettivi contesti di riferimento.

Dal punto di vista delle componenti insediative e storico-culturali, al 1990 si registra la presenza di tre poli significativi: l'urbanizzato sviluppatosi in anni meno recenti intorno allo scalo ferroviario, e i due insediamenti turistici recenti di Marina di Sibari e dei cosiddetti "Laghi" di Sibari. Gli ambiti individuati sono rimasti sostanzialmente stabili, senza variazioni significative rilevabili fino al 2006. La piana di Sibari è inoltre caratterizzata dalla presenza del Parco archeologico Sibaritide.

L'Unità di paesaggio denominata Alto Ionio Cosentino (9c), caratterizzata da un medio grado di urbanizzazione lungo la fascia costiera e basso nella zona interna collinare con la presenza di urbanizzato diffuso, consiste in una porzione di territorio situato sul confine calabro-lucano. Essa occupa una fascia costiera ionica prevalentemente bassa e sabbiosa, che si estende per una lunghezza di circa 43 km, compresa tra Francavilla Marittima a sud e Roseto Capo Spulico a nord. L'area a pendenza variabile è compresa tra la linea di costa e la quota più alta di 1000 mt s.l.m. Il territorio è dunque caratterizzato da un paesaggio marino-collinare; agricolo-boschivo, geomorfologicamente costituito da una stretta fascia litoranea bassa e sabbiosa a cui si contrappone una zona interna collinare costituita da pendici acclivi di natura prevalentemente granitico-cristallina. Numerosi corsi d'acqua a regime torrentizio attraversano il territorio a spiccato carattere di fiumara. L'area è delimitata a nord dal torrente San Nicola e a sud dalla fiumara Saraceno, i torrenti Ferro, Canna, Straface, Pagliara ed il canale di Cordona.

Lungo la fascia costiera e collinare è frequente la presenza dell'ulivo di vecchio impianto che si alterna ad aree destinate a vigneto ed a coltivazioni di tipo estensivo. La fascia costiera e pedemontana è interessata da rimboschimenti di pino marittimo, mentre nella zona interna si trovano boschi di querce caducifoglie e pino intervallati da coltivazioni e macchia mediterranea.

In termini di caratteri percettivi visuali e sociali (Percorsi, punti panoramici, belvedere e luoghi di particolare interesse paesistico; tradizioni), l'unitarietà percettiva del paesaggio è rilevabile da estese aperture visuali lungo la direttrice infrastrutturale della ss106 e della ferrovia, oltre a numerosi punti belvedere, tra cui spicca il landmark visuale della Torre di Albidona, memoria dei presidi di difesa dell'alta ionica.

I valori paesaggistici espressi dalla collina ed alla sua capacità di costruire un belvedere, offre visuali suggestive di bellezza. I caratteri percettivi emergenti sono legati all'immagine di un paesaggio ancora prevalentemente rurale, con una diffusa presenza di colture arboricole da frutto, solcato da fiumare scarsamente antropizzate e ricche di naturalità, in particolare alla confluenza con il litorale marino.

Difatti dal punto di vista delle componenti insediative e storico-culturali, l'area ha mantenuto un carattere prevalentemente rurale, con due episodi significativi di trasformazione insediativa, l'area di espansione verso nord-est dell'abitato di Trebisacce e l'insediamento di Marina di Amendolara. Le principali interferenze sono costituite infatti dai complessi edilizi tipologicamente incongruenti rispetto ai caratteri di ruralità delle piane e dei versanti collinari entro cui sono collocati. Tuttavia, pare necessario sottolineare la presenza di alcuni elementi architettonici di pregio come le torri, in particolare la torre saracena in buono stato di conservazione. Degne di nota per importanza, anche simbolica, hanno la torre costiera, semidiruta, ed il grande insediamento rurale in collina oltre che le diverse masserie diffuse sul territorio.

8.6 Provvedimenti di tutela del patrimonio artistico archeologico e culturale

I vincoli attribuiti dallo Stato nel territorio in esame, ricadono su una parte notevolmente esigua rispetto al numero delle presenze attestate. Essi sono rappresentati sia da vincoli archeologici, sia da vincoli monumentali (edifici o elementi architettonici), entrambi regolati da diverse leggi imperniate sul D.L. 42/2004.

I vincoli archeologici, stabiliti sulla base di valutazioni e studi da parte della Soprintendenza Archeologica della Calabria, sono rappresentati dai tre maggiori complessi del territorio:

(a) la grande area archeologica con i resti di una parte delle tre città antiche sovrapposte di Sibari, Thurii e Copia nel Comune di Cassano allo Ionio, n. 60 (l'altra parte delle città, non compresa nella porzione in esame, si estende nel Comune di Corigliano Calabro);

(b) L'area archeologica in Loc. Broglio, nel Comune di Trebisacce, su cui si estende l'insediamento indigeno pre- e protostorico (n. 4);

(c) I resti tardo-romani della Statio di Ad Vicesimum, (nn. 9, 23), nel comune di Amendolara.

I vincoli monumentali, assegnati sulla base dell'importanza architettonica e storica considerata dalla Soprintendenza ai Beni Architettonici e Paesistici della Calabria, sono rappresentati dagli edifici dei centri urbani di Amendolara (n. 30), Trebisacce (n. 41), Roseto Capo Spulico (n. 52) e Villapiana (n. 29), e dalle torri costiere Saracena e di Albidona (nn. 40, 27). Il tracciato di progetto rappresenta il percorso preferenziale, sia per quel che riguarda i vincoli archeologici che quelli monumentali. L'unica zona di interferenza è rappresentata dall'area archeologica di Broglio di

Trebisacce (n. 4), area che comunque non prevede alcuna invadenza diretta e lasciata intatta; l'attraversamento è infatti effettuato in galleria.

n.	Comune	Località	Oggetto del vincolo	Vincolo	Riferimenti normativi
23	Amendolara	Annunziata	Chiesa dell'Annunziata	Monumentale	Notifica 18.7.1914
9	Amendolara	Annunziata-S. Antonio	Castellum aquae, cisterne (Statio ad Vicesimum)	Archeologico	D.M. 5.7.1975
23	Amendolara	Masseria Lista	Strutture romane (Statio ad Vicesimum)	Archeologico	D.M. 24.6.1974
56	Amendolara	S. Nicola	Abitato protostorico	Archeologico	D.M. 19.1.1972
41	Trebisacce	Trebisacce	Balcone	Monumentale	Notifica 5.4.1916
4	Trebisacce	Broglio	Abitato pre- e protostorico	Archeologico	D.M. 16.5.1979
60	Cassano allo Ionio	Fraz. Casabianca e Parco del Cavallo	Strutture di epoca romana	Archeologico	D.M. 11.7.1962
60	Cassano allo Ionio	Fraz. Parco dei Tori	Strutture di epoca greca	Archeologico	D.M. 5.8.1969
60	Cassano allo Ionio	Sibari	Strutture di epoca greca	Archeologico	D.M. 24.1.1970
60	Cassano allo Ionio	Lattughelle	Strutture di epoca greca	Archeologico	D.M. 16.6.1970
60	Cassano allo Ionio	Parco archeologico di Sibari	Strutture di epoca greca e romana	Archeologico	D.M. 1.3.1974 D.M. 8.7.1975 e rett. D.M. 6.7.1976
24	Roseto Capo Spulico	Marina di Roseto C. S.	Castello Nazario (Castrum Pietra Roseti, Castello di Porta Roseti)	Monumentale	Castello: D.M. 26.5.1979 Magazzino: D.M. 26.3.1979;
27	Albidona	Torre di Albidona	Torre costiera	Monumentale	Notifica: 7.2.1939
29	Villapiana	Torre del Saraceno o Casalenuovo	Torre costiera	Monumentale	Notifica: 15.5.1913.
29	Villapiana	Palazzo dei Principi (Palazzo Pignatelli)	Palazzo	Monumentale	Notifica: 15.5.1913
29	Villapiana	Castello medievale	Castello	Monumentale	Notifica: 15.5.1913
30	Amendolara	Chiesa di S. Maria dell'Annunziata	Chiesa	Monumentale	Notifica: 18.7.1914

Tabella riassuntiva delle aree tutelate del patrimonio artistico archeologico e culturale

Inoltre la ricognizione archeologica finalizzata all'individuazione di eventuali aree con presenza di materiali o strutture antiche, è stata condotta attraverso la copertura sistematica delle zone interessate dal tracciato, comprese le aree degli svincoli, per una larghezza di m 150 per ogni lato della strada.

Sulla base delle differenti caratteristiche geomorfologiche, si è ritenuto utile definire tre macro-distretti geografici distinti anche in base ai territori comunali interessati:

- Macro-Area I - Roseto e Amendolara;
- Macro-Area II – Albidona, Trebisacce e Villapiana;
- Macro-Area III – Francavilla, Cerchiara di Calabria e Cassano allo Jonio.

Per ognuna sono state segnalate le condizioni del suolo che hanno portato alla stima del livello di visibilità, l'annotazione di particolari anomalie e la descrizione di eventuali manufatti osservati in superficie. La tabella con elenco dei materiali rinvenuti è contenuta nella *Relazione del Quadro Progettuale* al par.6 (cod.elab. LO716CD1301 T00 IA20 AMB RE01 A).

Per ulteriori dettagli si rimanda alla "Relazione Archeologica" (cod. L0716CD1301 T00 SG00 ARC RE01-03A) ed ai rispettivi allegati grafici.

Previsioni di lavori in relazione al rischio archeologico

Le valutazioni relative ai diversi potenziali archeologici stimati, sono illustrate graficamente negli elaborati della "Carta del potenziale archeologico (Rischio) - Tavole n.8" (Cod elab. L0716CD1301 T00 SG00 ARC CT09-14A/15-16B).

Possiamo riassumere, se non si considerano i contesti relativi a Sibari, Thurii e Copia, la pianura della Sibaritide è praticamente inesplorata dal punto di vista archeologico e la stima di possibili orizzonti antichi a profondità variabili tra sei e dieci metri è una condizione evidente dell'impossibilità di individuare con la ricognizione o con le foto eventuali siti sepolti. In prossimità del tracciato sono segnalate solo due presenze: si tratta di un contesto abitativo di età greca o romana, annesso forse ad una necropoli e di alcuni frammenti ceramici di cui non si conosce la provenienza originaria perché osservati tra la ghiaia di un vialetto. Anche se è probabile la presenza di un tessuto insediativo antico, soprattutto d'età classica, non ci sono indizi al momento per ipotizzarne dimensioni e localizzazione.

Tra i torrenti Satanasso e Saraceno non sono note presenze archeologiche da bibliografia o da archivio e anche la ricognizione ha dato esiti totalmente negativi. In corrispondenza del conoide di deiezione della fiumara Satanasso inoltre, non si hanno dati geomorfologici sufficientemente dettagliati per stimare gli effetti dell'erosione e degli apporti sedimentari su un possibile paesaggio archeologico.

L'unico aspetto considerato nell'attribuzione del livello di rischio è la posizione offerta dai pianori sommitali posti più a nord, che forniscono un modello di riferimento per l'intensa e prolungata attività insediativa che ha origini nella preistoria.

In gran parte occupata dal bacino della fiumara Saraceno, l'area sembra presentare un livello apprezzabile di rischio solo in corrispondenza dell'importante sito preistorico di Broglio di Trebisacce, prossimo all'entrata in galleria naturale prevista dal progetto (galleria Trebisacce Sud). A ridosso dell'abitato antico, sul versante ripido interessato dall'imbocco della galleria, potrebbero insistere lembi di depositi in giacitura secondaria, prodotti dalle attività insediative a monte.

Inoltre, la ricognizione ha permesso di delimitare alcune aree (com. Trebisacce, loc. Piano San Martino, loc. Trivolo) nelle quale l'abbondanza e i caratteri dei materiali osservati in superficie indicano la probabile presenza di una necropoli e di alcuni insediamenti rurali.

Tra i torrenti Straface e Arena il tracciato, come nelle zone limitrofe, interessa terrazzi marini articolati qui su almeno tre ordini e separati dal reticolo idrografico che espone i precedenti depositi marnosi del pleistocene antico. A rischio sono quindi anche qui i terrazzi con lieve acclività, come confermano numerosi indicatori presenti in località Stellitano, Posetrino e Celogreco.

Come per le aree limitrofe, le presenze tendono a concentrarsi sui depositi marini pleistocenici che da Amendolara alla costa si articolano su cinque ordini di terrazzi, mentre risultano rari i ritrovamenti in corrispondenza dei depositi marnosi con pronunciata acclività e sui fondovalle.

Il massimo potenziale archeologico è stato attribuito a diverse aree circoscritte in base alla convergenza di dati raccolti in ricognizione e segnali desunti dalle foto aeree.

Quest'ultimi sono particolarmente diffusi in forma di chiazze subcircolari e tracce lineari solo in parte riconducibili a interventi recenti. Tali aree, corrispondenti a pianori e lievi pendii su formazioni pleistoceniche marine, ricadenti ad Amendolara, loc. Fosso della Donna, loc. Morgetta e Occhio Petroso, sono interessate in prevalenza da ritrovamenti preprotostorici.

I versanti a prossimi a Roseto Capo Spulico comprendono alternanze di argille marnose con calcari e calcari marnosi su cui si impostano depositi marini di sabbie terrazzati su più ordini, diffusamente erosi. La frammentarietà delle formazioni geologiche, particolarmente soggette in quest'area a forte azione erosiva e massicci movimenti di frana, unita alla mancanza di segnalazioni sulla presenza di contesti archeologici, fa ritenere poco probabile l'impatto con testimonianze sepolte per la maggior parte delle aree interessate dal progetto.

8.7 Il vincolo idrogeologico (Regio Decreto Lgs. n. 3267/1923)

Il Regio Decreto Legislativo 30 dicembre 1923 n. 3267 "Provvedimenti per la tutela del pubblici interessi" sottopone a vincolo per scopi idrogeologici i terreni di qualsiasi natura e destinazione che,

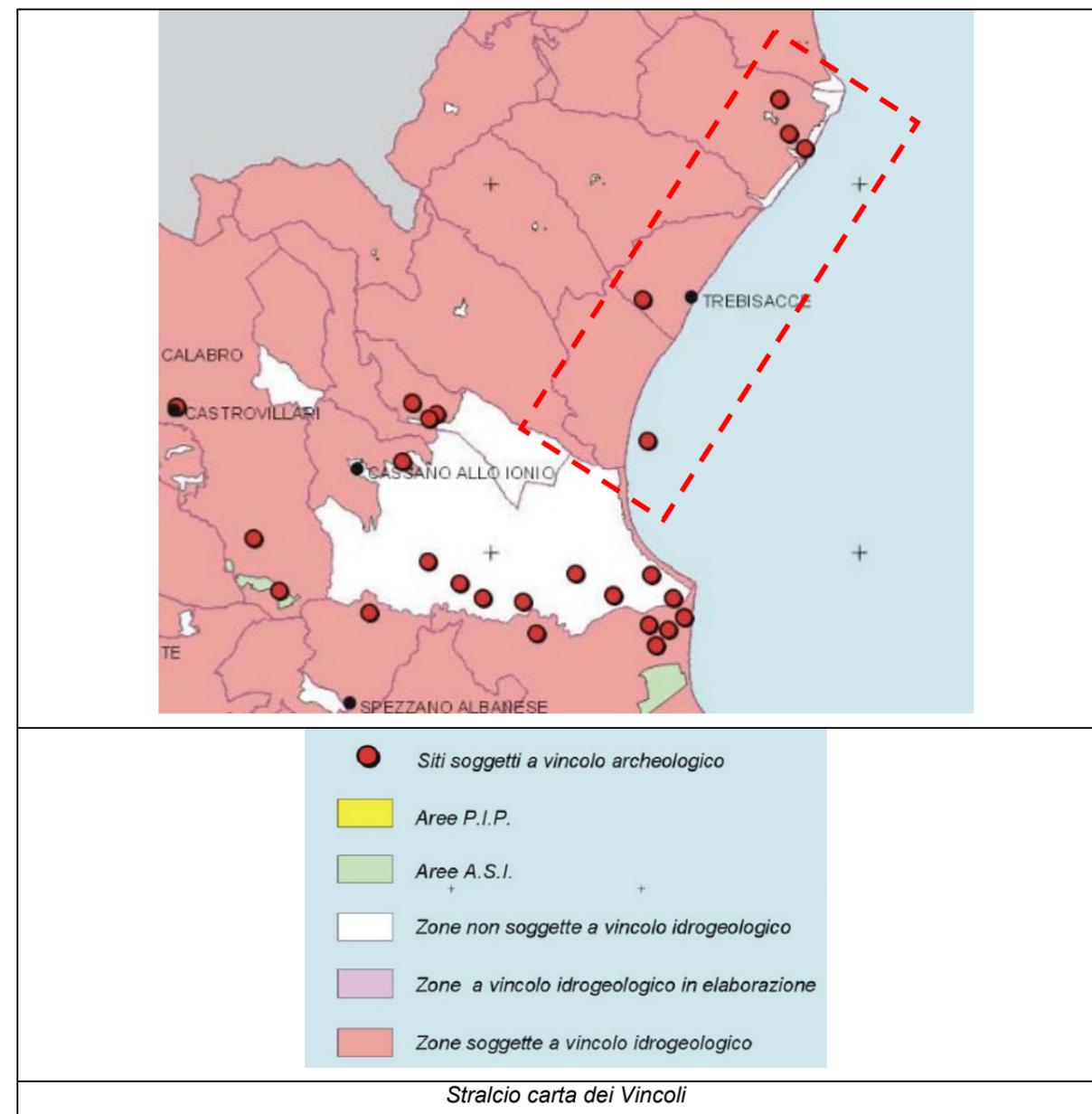
per effetto di forme di utilizzazione contrastanti con le norme previste dallo stesso decreto possano perdere stabilità o determinare un danneggiamento al regime delle acque.

In particolare nell'area interessata dall'intervento in esame, il decreto appone un vincolo diffuso sopra i territori collinari e montani, lasciando non interessate le zone costiere (dal torrente Ferro – a Nord – alla fiumara Saraceno – a Sud) e pianeggianti (la piana di Sibari lungo il fiume Crati), mentre reintroduce un vincolo in area costiera dalla fiumara Saraceno a Nord fino al fiume Crati a Sud.

Per i terreni vincolati, la trasformazione dei boschi in altre qualità di coltura e la trasformazione di terreni saldi in terreni soggetti a periodica lavorazione sono subordinate ad autorizzazione del Comitato forestale e alle modalità da esso prescritte, caso per caso, allo scopo di prevenire danni idrogeologici.

Per tali territori il Comitato forestale ha prescritto le modalità del governo e della utilizzazione dei boschi e del pascolo nei boschi e terreni pascolativi, le modalità della soppressione e utilizzazione dei cespugli aventi funzioni protettive, nonché quelle dei lavori di dissodamento di terreni saldi e della lavorazione del suolo nei terreni a coltura agraria, in quanto ciò sia ritenuto necessario per prevenire i danni di cui all'art.1.

Tali prescrizioni, che in alcuni casi avevano solo un carattere temporaneo, sono comunque attualmente superate dalle indicazioni del Piano Stralcio per l'Assetto idrogeologico redatto dall'Autorità di Bacino della Regione Calabria.



8.8 Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico Regione Calabria – Area 3

Rischio idrogeologico

Nell'area in esame insiste un solo fiume – il Crati – e una serie di torrenti e fiumare che tagliano trasversalmente il territorio fino a raggiungere il mar Jonio.

Il PAI descrive il territorio in oggetto attraverso l'inserimento delle:

- **aree storicamente soggette al rischio idraulico** (aree storicamente inondate dalle alluvioni del 19551 e del 1953 e da quelle più recenti – 1996/00),

nell'area in esame corrispondenti all'area di Roseto Capo Spulico, area di esondazione del torrente Ferro e di qualche Canale a Nord del T. Ferro;

- **aree, zone e punti di attenzione**, perimetrare diversamente dalle aree a rischio R1,2,3 e 4,

individuare lungo gli alvei di tutti principali corsi d'acqua relativi al territorio in esame, per le quali aree (art. 24 punto 4 NTA del PAI) è previsto che:

“...in mancanza di studi di dettaglio come indicato nei punti 1 e 2 del presente articolo, ai fini della tutela preventiva, valgono le stesse prescrizioni vigenti per le aree a rischio R4”.

Prescrizioni che si ritrovano nell'art. 21 (disciplina delle aree a rischio di inondazione R4) delle NTA del PAI:

“1. Nelle aree a rischio R4, così come definite nell'art. 11, il PAI persegue l'obiettivo di garantire condizioni di sicurezza idraulica, assicurando il libero deflusso della piena con tempo di ritorno 20-50 anni, nonché il mantenimento e il recupero delle condizioni di equilibrio dinamico dell'alveo.

2. Nelle aree predette sono vietate tutte le opere e attività di trasformazione dello stato dei luoghi e quelle di carattere urbanistico ed edilizio, ad esclusiva eccezione di (...) g) ampliamento e ristrutturazione delle opere pubbliche o d'interesse pubblico riferite ai servizi essenziali e non delocalizzabili, nonché la sola realizzazione di nuove infrastrutture lineari o a rete non altrimenti localizzabili, compresi i manufatti funzionalmente connessi, a condizione che non costituiscano ostacolo al libero deflusso, o riduzione dell'attuale capacità d'invaso, previo parere dell'ABR. (...)”

- **area inondabile per rottura di sbarramento**, relativa alla piana di Sibari.

Per dettagli si rimanda alla *Carta dei Vincoli* allegata alla presente relazione (cod. elab. L0716CD1301T00IA13AMBPL01-06B).

Rischio frane

Il territorio Calabrese, nonostante l'estensione della linea di costa è un territorio che per la maggior parte si eleva sui 300 m sul livello del mare e sul quale insiste un elevato indice di franosità, particolarmente concentrata in alcuni distretti morfologici.

Le priorità di analisi nella prima fase di elaborazione del PAI sono state riferite ai Comuni compresi nell'elenco di cui alla Del. N°3410 26-10-1999 (212 Comuni) nonché ai centri abitati collocati in aree di accertata Pericolosità con priorità per quelli assoggettati a misure di salvaguardia adottate ai sensi della L. 225/92.

Nonostante questa situazione geologica, dalla sovrapposizione del corridoio di progetto sulle aree perimetrare secondo le categorie delle frane attive e quiescenti (scorrimenti, colamenti, crolli colate rapide e complesse) e in zone franose attive e quiescenti (superficiali e profonde), risultano solo due aree di forte interferenza con i corridoi alternativi di progetto, e cioè l'area a Nord dello svincolo di Roseto Capo Spulico e una zona franosa in località Trebisacce.

9. COERENZA DELL'INTERVENTO CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E DI PIANIFICAZIONE

La coerenza tra il progetto di adeguamento della nuova SS 106 Jonica e gli strumenti relativi al territorio della Provincia di Cosenza e i PRG (o PdF) dei Comuni di Cassano allo Jonio, Cerchiara di Calabria, Francavilla Marittima, Villapiana, Trebisacce, Albidona, Amendolara e Roseto Capo Spulico, è un obiettivo sovrapponibile a quel patrimonio di principi e di soluzioni individuate dagli studi e dai piani strategici – pianificazione di settore - di più grande scala (PGT, PRT e Primo Programma Infrastrutture Strategiche – Del. Cipe N°121/2001) e in questo Studio analizzati.

Dall'analisi condotta è emersa – infatti - una programmazione urbanistica che a partire dalla presenza di risorse di alto valore ambientale costruisce, ancorché con qualche difficoltà dovuta sostanzialmente all'assenza dello strumento del Piano Territoriale Paesistico, lo strumento per la razionalizzazione degli elementi e dei legami esistenti.

Inoltre, da questo studio emerge che la sostenibilità dell'intervento in oggetto risiede innanzi tutto nella risoluzione dei problemi ambientali e trasportistici che il vecchio tracciato della statale presenta, tra cui la difficoltosa convivenza con i centri costieri ormai densamente urbanizzati e la pericolosità che ne discende, e l'inadeguatezza funzionale della strada alla classificazione stabilita dal CNR.

9.1 La pianificazione di settore

Dall'analisi degli strumenti di programmazione e pianificazione di livello nazionale e regionale è emersa una sostanziale coerenza con l'intervento proposto.

Confrontando il PGT, il PRT, la Del. Cipe N°121/2001, il POR e il suo Complemento di Programmazione e infine l'Intesa Generale Quadro tra la Regione Calabria e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (cfr. paragrafi relativi), si deduce che i lavori relativi all'ammodernamento in nuova sede del tratto di statale in oggetto risultano in assoluta coerenza con quanto previsto e auspicato da quella ricca quanto articolata pianificazione di settore.

Il progetto, infatti, realizza una dorsale infrastrutturale longitudinale che, in raddoppio a quella tirrenica, salda il meridione d'Italia al resto della nazione e l'Italia all'Europa tutta, e costruisce la

possibilità di realizzare un sistema della mobilità fortemente interconnesso e maggiormente gerarchizzato, impostato sulle tre direttrici principali Nord-Sud tirreniche e jonica e su alcuni collegamenti trasversali.

Parallelamente, alla scala vasta l'intervento si inserisce all'interno di una rete autostradale che, attraverso i corridoi adriatico-jonico e tirrenico, fa cerniera sull'opera del Ponte sullo Stretto di Messina completando il sistema della rete stradale Nazionale e potenzia il sistema intermodale e plurimodale - strada-ferrovia-mare - del corridoio jonico, sistema che si distribuisce verso l'interno attraverso centri di interscambio (così come individuati e potenziati dal PRT) allo scopo di creare le condizioni oggettive per la razionalizzazione del trasporto.

Inoltre, l'adeguamento della sezione del nuovo tracciato e il suo spostamento più a monte verso territori non urbanizzati, risolve quei problemi e quelle criticità che gravano oggi sull'attuale statale 106 dovuti in particolare alla molteplicità di funzioni che si assommano sul suo asse.

9.2 La pianificazione territoriale

Le indicazioni desunte dagli strumenti di programmazione e di vincolo dell'area (R.D. 3267/23, Piano di Bacino, DD.M. di istituzione dei vincoli ambientali e storico-archeologici e PRG comunali) ci restituiscono un territorio ricco di qualità ambientali dotato di un equilibrio sensibile alle trasformazioni e ci mettono a disposizione gli strumenti e le regole attraverso le quali perseguire interventi di indubbio interesse collettivo, disegnando i confini entro i quali condurre, amministrativamente, l'iter progettuale fino al raggiungimento della sua conformità programmatica.

In particolare emergono dallo Studio due diversi livelli di interferenze:

- quelle non eludibili ma decisamente attenuabili, come l'interferenza col reticolo idrografico in ogni caso trasversale all'asse di sviluppo del tracciato, e l'attenzione all'assetto idrogeologico, attentamente monitorato dalla struttura dell'Autorità di Bacino regionale;
- e quelle superabili, attraverso lo spostamento in planimetria o in alzata dell'asse stradale, come i vincoli archeologici e ambientali, o la zonizzazione dei PRG Comunali.

Mentre nel primo caso, la garanzia di coerenza con il territorio troverà ancora nella fase esecutiva della progettazione l'adeguato livello di approfondimento e la relativa soluzione, nel secondo la

valutazione delle interferenze ha in tempo reale prodotto una modifica al progetto o ha comunque indicato le procedure e i tempi per il superamento di tali incompatibilità.

Anche relativamente all'analisi di questo livello di pianificazione, il presente progetto risulta essere la soluzione più conforme dal punto di vista dei vincoli e delle previsioni di sviluppo futuro.

10. BENEFICI AMBIENTALI OTTENIBILI

I benefici ambientali ottenibili dalla realizzazione e messa in funzione dell'opera in esame e in questa parte dello Studio analizzati, rappresentano l'esito di un processo che ha guidato il progetto attraverso i vari livelli di programmazione e pianificazione fino alla sua fase conclusiva.

Il risultato di tale processo rappresenta, cioè, il punto di convergenza tra le condizioni e i vincoli espressi dai vari livelli di pianificazione, le esigenze e le indicazioni locali e le caratteristiche tecniche proprie dell'opera in esame.

Nella valutazione dei benefici è opportuno, inoltre, distinguere i benefici valutati sul breve periodo e relativi all'opera in quanto tale (cioè la tratta Cassano allo Jonio/Roseto Capo Spulico), da quelli riscontrabili sul lungo periodo, ottenibili quando l'ammodernamento di tutto l'arco della SS 106 sarà ultimato.

L'analisi di tutti gli strumenti di programmazione relativi alle questioni logistiche e del traffico ha messo in evidenza l'esigenza del completamento dei corridoi autostradali adriatico-jonico e tirrenico fino a Reggio Calabria, oltre al miglioramento dell'accessibilità al territorio regionale mediante il recupero, dal punto di vista funzionale, della rete esistente.

Lo Studio di Traffico – tuttavia - ha evidenziato come l'itinerario della SS 106 assuma comportamenti e caratteristiche distinti nelle singole tratte sia a livello di funzionalità che di criticità.

L'obiettivo dell'intervento – allora - è quello di realizzare un adeguato asse infrastrutturale lungo il corridoio jonico in raddoppio al corridoio tirrenico costituito dall'autostrada A3 e dalla SS 18 Tirrenica Inferiore.

Tale intervento è inserito nell'elenco degli itinerari europei di grande comunicazione (E90) e perciò è classificata nel Piano Regionale dei Trasporti della Regione Calabria, (Regione nella quale si sviluppa nella sua massima estesa, circa 85%), come arteria della rete di primo livello.

Attualmente, lo stato di difficile percorribilità dell'itinerario Jonico determina il ben noto trasferimento di una parte cospicua dei suoi traffici "naturali" sulla A3; dunque il proposto

intervento di adeguamento di tutto il corridoio permetterà, tra l'altro, di riequilibrare il rapporto tra viabilità e territorio servito, oggi profondamente alterato.

La presenza di un itinerario più diretto e scorrevole immediatamente ad Ovest (A3) efficacemente connesso alla SS 106 da tre trasversali (SS 280 “dei due mari”, SS 283 “delle Terme Luigiane” e SS 534 Sibari/Firmo) ha, in pratica, relegato la statale al ruolo di strada locale, funzionale alla distribuzione delle località che attraversa.

Nei fatti, le tratte in grado di servire lungo la loro estesa tutte le relazioni tra le località che vi si affacciano senza alternative di tracciato che comportino una minor percorrenza, sono piccoli archi tra i quali il più utile in rapporto ai traffici di lunga distanza ed *autosufficiente* per quelli intercomunali è sicuramente l'arco Taranto/Sibari.

Gli altri segmenti della statale jonica sono, di fatto, sostituiti dal sistema dell'A3 e delle tre principali trasversali che ne assicurano l'accessibilità meglio di quanto non accada attraverso le afferenti tratte della SS 106.

In questa logica, ciascuna delle tratte *autosufficienti* è alimentata sia da Nord che da Sud con la domanda di mobilità che decresce verso il centro.

In pratica, la realizzazione della tratta Cassano allo Jonio/Roseto Capo Spulico non solo completa il collegamento Sibari/Taranto (la tratta Roseto Capo Spulico/Taranto risulta già adeguata) ma - attraverso la SS 534 Sibari/Firmo e l'A3 - costruisce quello Reggio Calabria/Taranto/A14 adriatica.

Questo sistema realizza così quello che i Piani per la mobilità auspicano e cioè un sistema infrastrutturale fortemente interconnesso e altamente gerarchizzato, organizzato in modo da aumentare la sua efficienza intrinseca e in grado di creare le condizioni oggettive per il maggior collegamento possibile tra gli insediamenti urbani e produttivi.

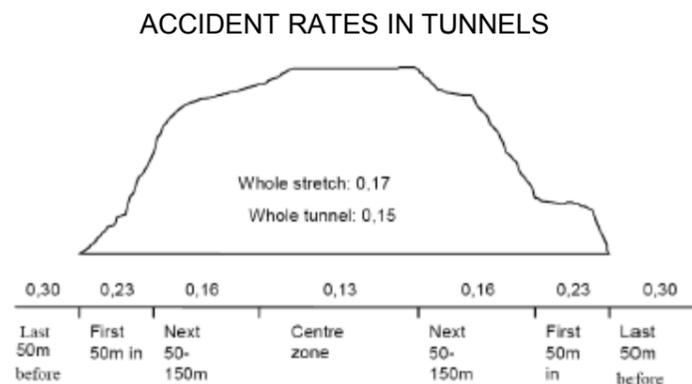
11. SICUREZZA DEL PROGETTO IN VARIANTE

Verifica delle scelte progettuali dal punto di vista della sicurezza

Con riferimento al progetto definitivo è possibile svolgere le seguenti considerazioni inerenti la sicurezza per gli utenti della strada:

- relativamente all'incidentalità stradale le statistiche confermano che in galleria si verifica un minor numero di incidenti rispetto alle equivalenti tratte all'esterno,
- inoltre il maggior numero di incidenti si verifica in corrispondenza delle zone di imbocco a causa della variazione delle condizioni meteo e delle condizioni di illuminazione, la riduzione del numero di imbocchi pertanto porta ad una compensazione del rischio,
- per contro elevate lunghezze delle gallerie determinano un elevato numero di utenti esposti al pericolo da cui può determinarsi un incremento delle conseguenze in caso di incendio,
- un altro fattore che determina l'incremento dell'incidentalità è costituito dall'andamento piano –altimetrico del tracciato: pendenze superiori al 3% richiedono secondo la norma misure di sicurezza integrative, raggi di curvatura ridotti determinano la riduzione della visibilità e l'incremento della forza centrifuga sui veicoli,
- la pendenza della galleria determina in caso di incendio una propagazione dei fumi governata dall'effetto camino tendente ad incrementare la velocità dei fumi nella verso il portale alto della galleria,
- la riduzione del numero di gallerie su un singolo tracciato consente la semplificazione della gestione dell'emergenza in termini di gestione degli impianti e procedure di emergenza,
- la riduzione del numero di gallerie su un singolo tracciato consente inoltre la semplificazione della manutenzione e del monitoraggio incrementando l'efficacia delle misure preventive.

Dalle successive figure tratte dall' "Handbook of Road Safety Measures" (Emerald, 2009) si evince come l'incidentalità sia maggiore per i tratti a cielo aperto ed in corrispondenza dei portali delle gallerie e come la pendenza longitudinale influenzi l'incidentalità.



EFFECTS OF SAFETY MEASURES

Accident severity	Types of accident affected	Percentage change in the number of accidents	
		Best estimate	95% confidence interval
Road in tunnel vs. road above-ground			
Injury accidents	All accidents: motorway A	-2	(-15; +12)
Injury accidents	All accidents: rural	-4	(-17; +11)
Injury accidents	All accidents: urban	-61	(-77; -35)
Lighting in tunnels			
Injury accidents	Accidents in tunnels	-35	(-51; -14)
Increasing the width of the tunnel from less than 6m to more than 6m			
Injury accidents	Accidents in tunnels	-40	(-49; -30)
Reduction in gradient from more than 50 per thousand to flat road			
Injury accidents	Accidents in tunnels	-71	(-84; -49)

Il progetto, dal punto di vista della sicurezza in esercizio risulta migliorativo per gli aspetti di riduzione dell'incidentalità e la gestione delle emergenze rispetto alla SS 106 Jonica esistente.

Analizzando come esempio il caso della variante relativa alla Galleria Trebisacce, si riporta uno schema indicativo con le caratteristiche geometriche, impiantistiche ed il conseguente incremento del livello di sicurezza per la galleria Trebisacce come da progetto definitivo, in variante alle due gallerie (Trebisacce e Spartivento) del progetto preliminare.

	Gallerie Trebisacce e Spartivento	Gallerie Trebisacce e Spartivento
Caratterizzazione geometrica		
	PROGETTO PRELIMINARE	PROGETTO DEFINITIVO
Lunghezza del tracciato	~3537 m	~3500 m
Numero gallerie	2	1
Lunghezza gallerie	1225 m/1405 m	3480 m
Pendenza media gallerie	3,5%/3,4%	0,5%
Lunghezza cielo aperto	900 m	-
Numero ponti-viadotti	3	0
Numero curve	2	0
Numero imbocchi	4	2
By-pass carrabili	2	2
By-pass pedonali	5	5
Piazzali/Attraversamenti spartitraffico	2/4	1/2
Piazzole	2+4	10
Caratterizzazione impiantistica		
Cabine elettriche	4	3
Centrali antincendio - vasche	2	1
Illuminazione di rinforzo	4 ingresso - 4 uscita	4 ingresso - 4 uscita
PMV	4	2

La valutazione della sicurezza del tratto stradale si basa sulla valutazione oggettiva della sicurezza relazionata alla reazione soggettiva dell'utente:

Livello di sicurezza (parametri)		
Lunghezza gallerie	+	-
Numero imbocchi	-	+
Effetti metereologici	-	+
Pendenza longitudinale	-	+
Curvatura	-	+
Gestione impianti di sicurezza	-	+
Procedura di emergenza	-	+
Legenda: + Incremento della sicurezza; - Riduzione della sicurezza; =Variazione trascurabile della sicurezza		

Per quanto attiene la sicurezza relativa ad eventi critici di tipo incendio, collisione con incendio e sversamento, regolamentata dal D.Lgs 264/06 "Attuazione della direttiva 2004/54/CE in materia di sicurezza per le gallerie della rete stradale transeuropea", le dotazioni impiantistiche presenti nel progetto consentono raggiungimento degli obiettivi di sicurezza fissati per legge.

12. ELENCO ALLEGATI DEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

L'elenco degli allegati al presente documento è riportato nell' *Inquadramento e Struttura dello S.I.A. (cod. elab. LO716CD1301T00IA00AMBRE02A)*.