

**LAVORI DI COSTRUZIONE DELLA SS 106 JONICA
CATEGORIA B - MEGALOTTO 5**

**DAL RACCORDO DI REGGIO CALABRIA LOC. S. GREGORIO (KM 7+700)
ALLO SVINCOLO DI MELITO DI PORTO SALVO (KM 30+400)**

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO



APRILE 2005



ANAS S.p.A.

Direzione Centrale Programmazione Progettazione

LAVORI DI COSTRUZIONE DELLA S.S.106 JONICA – CAT. B – MEGALOTTO 5

DAL RACCORDO DI REGGIO CALABRIA LOC. S.GREGORIO (KM 7+700)
ALLO SVINCOLO DI MELITO DI PORTO SALVO (KM 30+400)

PROGETTO PRELIMINARE

GRUPPO DI PROGETTAZIONE ANAS:

RESPONSABILE DI SETTORE
Dott. Arch. Giuseppe Barilà

RESPONSABILE DI ITINERARIO
Dott. Ing. Maurizio Mancinetti

RESPONSABILI TECNICI
Dott. Ing. Gianfranco Fusani Tracciati
Dott. Ing. Marco Mancina Geotecnica
Dott. Ing. Fulvio M. Soccodato Idraulica
Dott. Ing. Davide Di Pietro Strutture
Dott. Geol. Stefano Serangeli Geologia
Dott. Arch. Barbara Banchini Ambiente
Dott. Ing. Luigi Carrarini Impianti
Dott. Ing. Pierluigi Fabbro Espropri
Dott. Ing. Rita Rassa Computi
Geom. Adriano Straffi Computi

PROGETTISTA:

Dott. Ing. ANTONIO VALENTE
Ordine degli Ingegneri di Roma n° 20739

ASSISTENZA ALLA PROGETTAZIONE

A.T.I. :



R.T.P. S.r.l.
G. Progetti S.n.c.

IL RESPONSABILE DELLO
STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
Dott. Arch. Barbara Banchini
Ordine degli Architetti di Roma e
Prov. N° 14321

VISTO: IL RESP. DEL PROCEDIMENTO
Dott. Arch. GIUSEPPE BARILA'

DATA 15.12.2004

PROTOCOLLO N° 6724

STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

CODICE PROGETTO	NOME FILE	REVISIONE	FOGLIO	SCALA:
LO716E P 0301	L0716E_P_0301_T00_IA11_AMB_RE_01_A.DWG	B	01 DI 01	
D				
C				
B	REVISIONE A SEGUITO DI ISTRUTTORIA	APR-05	Dott. Rondinara Arch. Banchini Ing. Mancinetti	
A	EMISSIONE	OTT-04	Dott. Rondinara Arch. Banchini Ing. Mancinetti	
REV.	DESCRIZIONE	DATA	VERIFICATO	CONTROLLATO APPROVATO

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

GRUPPO DI LAVORO - STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE – QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

RESPONSABILE DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

Dott. Arch. Barbara Banchini
Laureata in Architettura ed iscritta all'Ordine degli Architetti di Roma e Provincia con il n° 14321

COORDINAMENTO GENERALE SIA

Dott. Geol. Andrea Rondinara
Laureato in Scienze Geologiche ed iscritto all'Albo Professionale dei Geologi della Regione Lazio in data 30/05/1994 con n° 921

Pianificazione di settore

Dott. Andrea Del Cimmuto
Laureato in Economia e Commercio

Pianificazione territoriale

Dott.ssa Alessia Bravo
Laureata in Scienze Geologiche

INDICE

1	IL PROGETTO NEL QUADRO DELLA SITUAZIONE ESISTENTE	4	6.6	Intesa Generale Quadro.....	44
1.1	Inquadramento dell'intervento.....	4	7	PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO COMUNALE	47
2	OBIETTIVI E MOTIVAZIONI DEL PROGETTO.....	10	7.1	Strumenti di pianificazione comunale.....	47
3	IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE TRASPORTISTICO NELL'AREA VASTA	13	7.2	Schede di sintesi delle interferenze con gli strumenti di pianificazione comunale.....	50
3.1	La rete stradale.....	14	8	IL REGIME VINCOLISTICO	81
3.2	La rete ferroviaria.....	16	8.1	Normativa di tutela delle aree protette - Livello nazionale.....	81
4	INTERVENTI CORRELATI IN CORSO DI REALIZZAZIONE	19	8.2	Normativa di tutela delle aree protette - Livello regionale e provinciale	88
	ANALISI DEGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE CORRELABILI DIRETTAMENTE O INDIRETTAMENTE AL PROGETTO	21	8.3	I vincoli ai sensi del D.L. 29-10-1999 n° 490 - Livello nazionale.....	89
5	PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO NAZIONALE	22	8.4	Il vincolo idrogeologico (Regio Decreto Lgs. n. 3267/1923)	90
5.1	Il piano generale dei trasporti	22	8.5	Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico Regione Calabria – Area 13	91
5.2	La programmazione ANAS.....	27	9	COERENZA DELL'INTERVENTO CON GLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E DI PIANIFICAZIONE	94
5.3	Legge Obiettivo	28	9.1	La pianificazione di settore.....	94
5.4	Primo Programma Infrastrutture Strategiche – Del. Cipe N°121/2001.....	28	9.2	La pianificazione territoriale	94
6	PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO REGIONALE.....	29	10	GRADO DI ATTUALITA' DEL PROGETTO E MODIFICHE APPORTATE DOPO LA SUA ORIGINALE CONCEZIONE	96
6.1	Il Piano Regionale dei Trasporti.....	29	11	ESITO DELLA CONFERENZA DI SERVIZI	96
6.2	Piano Stralcio di Bacino per l'assetto idrogeologico Regione Calabria.....	34	12	TEMPI DI ATTUAZIONE DELL'INTERVENTO E DELLE INFRASTRUTTURE COMPLEMENTARI.....	96
6.3	La pianificazione territoriale paesistica	39			
6.4	Il Programma Operativo Regionale	40			
6.5	Complemento di Programmazione	43			

1 IL PROGETTO NEL QUADRO DELLA SITUAZIONE ESISTENTE

1.1 Inquadramento dell'intervento

1.1.1 L'intervento

Il MEGALOTTO 5, oggetto del presente SIA, si inserisce all'interno del più vasto intervento che riguarda il progetto delle opere di costruzione e/o ammodernamento della S.S.106 "Jonica".

Tale itinerario attraversa complessivamente 85 Comuni, di cui 74 in Calabria, 6 in Basilicata, 5 in Puglia. La popolazione di questi Comuni è complessivamente di 1.112.113 abitanti. La seconda fascia di Comuni dell'immediato retroterra (che verrà interessata dal tracciato di progetto che si sposterà più a monte dell'attuale), ha una popolazione complessiva di 162.500 ab., numero molto più basso del precedente in ragione della molto minore densità demografica dei Comuni dell'entroterra.

Complessivamente, dunque, la Popolazione direttamente o quasi direttamente interessata dall'itinerario Jonico è di 1.274.613 ab..

L'obiettivo dell'intervento è quello di realizzare un adeguato asse infrastrutturale lungo il corridoio jonico in raddoppio al corridoio tirrenico costituito dall'autostrada A3 e dalla S.S. 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.

Il nuovo PGT, ha classificato la statale nello SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti), cioè nel sistema infrastrutturale multimodale di interesse nazionale per il cui eventuale adeguamento e/o potenziamento andranno destinate risorse nazionali ed europee.

La S.S. 106 è funzionalmente connessa all'A3 e alla S.S. 18 attraverso 8 grandi trasversali, che innervano tutto il territorio calabrese – lucano.

Più precisamente le strade statali:

- S.S. 281 S.G.C. Tirreno - Jonio
- S.S. 182 (delle Serre)
- S.S. 280 (dei due mari)
- S.S. 107 (Silana Crotonese)
- S.S. 283 (delle Terme Luigiane) e S.S. 534 (di Cammarata e degli Stombi)
- S.S. 481 (della Valle del Ferro)
- S.S. 598 (di fondo Valle D'Agri)
- S.S. 407 (Basentana)

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.

1.1.2 Il territorio attraversato

L'intero tracciato della S.S. 106 "Jonica" ricade, per la maggior parte, all'interno della regione Calabria, una porzione di territorio stretta tra due mari: il mar Tirreno ad ovest e il mar Jonio ad est e a sud, per una lunghezza complessiva di coste di circa 780 km, pari a circa il 19% delle coste italiane. La regione si allunga verso sud per circa 250 km con una caratteristica geografica caratterizzata dal fatto che nessuna località interna dista dal mare più di 50 km.

Solamente l'ultimo tratto di 75 Km attraversa la Basilicata e la Puglia, rispettivamente per 37Km e 38 Km.

1.1.2.1 IL TERRITORIO CALABRESE

La morfologia della Calabria è delineata in maniera forte dalla presenza dei massicci montuosi del Pollino, della Sila, e dalla struttura montuosa di raccordo Sila-Aspromonte costituita dalle Serre,

dal tavolato del Monte Poro e dall'Aspromonte. Questi rilievi costituiscono l'ultimo tratto degli Appennini, la cui sezione si distingue da tutte le altre sia per la natura delle rocce sia per la loro morfologia e ha costituito nel tempo una sorta di separazione fisica tra il versante orientale e occidentale.

Sul Tirreno le principali pianure prendono nome dai rispettivi golfi (piane di Sant'Eufemia e di Gioia); la più vasta area pianeggiante è affacciata però sullo Jonio, ed è rappresentata dalla piana di Sibari (180 kmq), formata dalle alluvioni del fiume Crati e del suo affluente Coscile.

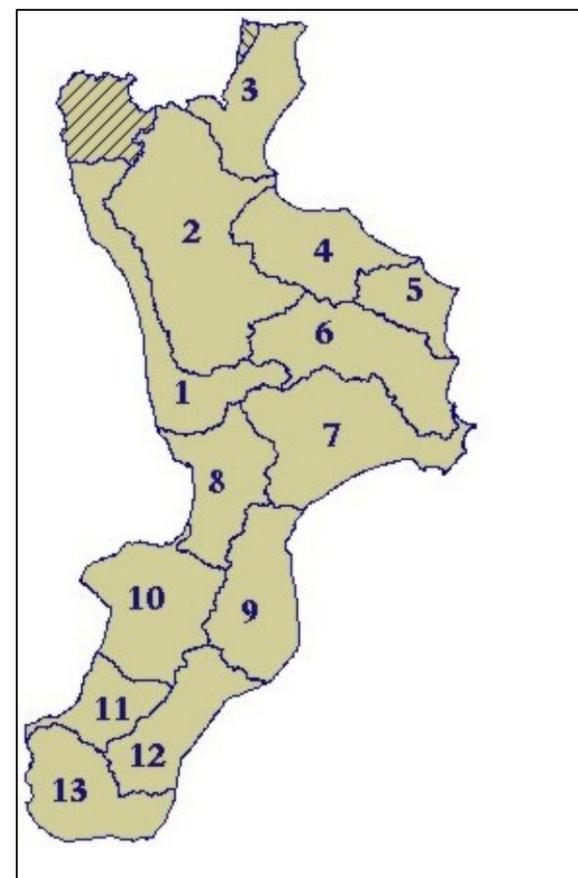
La pianura deriva il nome da una fiorente città fondata dai greci nell'VIII secolo a.C. Il Crati (81 km di lunghezza; 1470 kmq di bacino) è l'unico fiume della Calabria: nasce nella Sila e sfocia nella costa jonica dopo aver attraversato la piana di Sibari. Gli altri corsi d'acqua non solo hanno bacini limitati ma sono tutti soggetti a uno spiccato regime torrentizio, in quanto alimentati solo dalle piogge, alternando assolute magre estive a brevi e rovinose piene tardo invernali-primaverili.

A questo tipo di regime si connette la formazione delle cosiddette "fiumare", i larghi greti ghiaiosi che formano il fondo delle valli che dai rilievi interni scendono verso il mare. Completamente asciutte o al massimo ridotte a esigui rigagnoli per gran parte dell'anno, le fiumare durante le piene – perlopiù all'inizio della primavera – si riempiono all'improvviso d'acqua e scorrono con grande velocità inondando i terreni circostanti a valle.

Morfologicamente, la regione si divide in due sistemi territoriali costieri diversi fra loro fisicamente, ma ancora più distinti dalle realtà socio-economiche e culturali dei centri. Il territorio assume un carattere generale di territorio montuoso (il 60% circa è posto al di sopra della quota di 300 metri s.l.m.) consistente per circa il 44% di territori di montagna, 49% di collina, 7% di pianura, e disegnato da un reticolo idrografico trasversale allo sviluppo longitudinale della Regione, costituito da 1002 corsi d'acqua (con superficie maggiore di 0.5 Kmq), i cui bacini conferiscono al mare lungo 739 Km di costa.

A partire da questa schematica descrizione dell'assetto geomorfologico, si comprende come gli ambiti più importanti, entro i quali misurare efficacemente le variabili morfologiche e naturalistico-ambientali, sono definiti dai bacini, principali e secondari.

A partire da questi si è da tempo consolidata una articolazione più analitica degli ambiti geo-fisici della regione attraverso l'individuazione, all'interno della L.R. n. 35/1996 di tredici "aree programma", definite come insieme omogeneo di più bacini idrografici elementari (cfr. PAI Autorità di Bacino Regione Calabria). La scelta delle aree programma operata dalla legge regionale risponde alla specificità della geologia, della morfologia, delle caratteristiche morfometriche ed idrografiche della Calabria (a suo tempo essa ha inoltre sviluppato corrispondenze significative con alcune esperienze di pianificazione, tra le quali il Piano Regolatore di Massima della Calabria redatto nel 1957 in attuazione della legge n. 1177/1956).



"Aree programma"

Dall'individuazione delle "aree programma" emergono in particolare gli elementi di confine e di limite di diversi ambiti geo-morfologici della struttura fisica calabrese, riassumibili come segue:

- il versante sud del Pollino, tra il confine regionale, le aree 2 e 3 e il Bacino interregionale dei fiumi Lao e Noce;
- la valle del Crati e la piana di Sibari, aree 2 e 3;
- lo spartiacque appenninico sottolineato dalla sequenza nord-sud composta dalla catena costiera tirrenica, che delimita l'area 1 dall'area 2, dalla struttura di raccordo delle Serre, che delimita le aree 8 e 9, dall'Aspromonte, aree 9, 10, 11, 12;
- il complesso silano, variamente caratterizzato nelle tre unità della Sila piccola, Sila grande e Sila Greca (comprese tra le aree 2, 4 e 6);
- la zona collinare di Crotona e del Marchesato, aree 5, 6, 7;
- la piana di Lamezia e l'istmo di Catanzaro, aree 7 e 8;
- le Serre, area 9;
- l'altopiano del Poro e la piana di Gioia Tauro, area 10;
- la pianura costiera jonica, aree 9 e 12;
- la struttura terminale, verso lo stretto di Messina, dell'Aspromonte, area 13.

Dal punto di vista della tutela e della valorizzazione delle risorse ambientali, la Regione Calabria, nell'ambito dell'attuazione delle nuove politiche regionali di Sviluppo Sostenibile legate alla programmazione dei Fondi Comunitari del Programma Operativo Regionale, ha di recente approvato le "Linee di Indirizzo per la costituzione delle Rete Ecologica Regionale".

L'iniziativa, da attuarsi attraverso l'implementazione Progetto Integrato Strategico (PIS), prevede un collegamento con altre iniziative simili attualmente in atto in ambito nazionale quali: APE (Appennino Parco d'Europa), ITACA, CIP e INFEA.

La RER si configura come una Infrastruttura naturale e ambientale che persegue il fine di interrelazionare e di connettere gli ambiti territoriali dotati di una maggiore presenza di naturalità.

All'interno di questo progetto internazionale, la Regione ospita tre parchi nazionali che interessano le aree interne afferenti ai tre massicci montuosi del Pollino, dell'Aspromonte e della Sila.

- il Parco Nazionale della Sila, il Parco Nazionale dell'Aspromonte ed il Parco Nazionale del Pollino;
- il Parco Regionale Naturale delle Serre.

In particolare, il Parco del Pollino, che si sviluppa per metà in Calabria e per metà in Basilicata, risulta attualmente il più esteso d'Italia sia per superficie, complessivamente di 200.000 ettari, sia per numero di comuni interessati (53 in tutto, di cui 33 calabresi), sia per quantità di popolazione insediata.

Sul territorio calabrese sono inoltre riconosciute una serie di aree protette di diverse tipologie:

- le Riserve Naturali Statali di Coturelle-Piccione, Cropani Micone, Gallopane, Gariglione Pisarello, Gole del Raganello, Golia Corvo, dei Giganti della Sila, Iona, Serra della Guardia, Macchia della Giumenta-S. Salvatore, Marchesale, Poverella Villaggio Mancuso, Serra Nicolino-Pian d'Albero, Tasso-Camigliatello, Trenta Coste, Valle del Fiume Argentino, Valle del Fiume Lao e la Riserva marina di Capo Rizzuto;
- le Riserve Naturali Regionali della Foce del Crati e del Tarsia;
- la zona umida del Bacino dell'Angitola.

La superficie complessiva delle aree protette esistenti è di circa 250.000 ettari, pari al 16% dell'intero territorio regionale. A questi complessi di valore naturalistico fa principalmente riferimento la strutturazione della "Rete ecologica regionale", in relazione alle principali emergenze segnalate dal programma Natura 2000, delineata all'interno del POR Calabria 2000-2006.

A queste vanno infine aggiunte le aree naturali che formeranno la Rete Natura 2000, vale a dire i Siti di Interesse Comunitario (SIC) e le Zone di Protezione Speciale (ZPS).

1.1.2.2 IL TERRITORIO LUCANO

La Basilicata si estende per 9992 kmq e conta 609.596 (1995) abitanti, con una densità che è tra le più basse tra tutte le regioni italiane.

Di forma irregolare, confina ad ovest con la Campania, a nord e ad est con la Puglia, a sud con la Calabria e, solo per brevi tratti, si affaccia sui mari Jonio e Tirreno. Se si esclude la stretta pianura costiera che si affaccia sul golfo di Taranto, il territorio è quasi prevalentemente montuoso, con rilievi superiori ai 2000 metri.

I principali complessi montuosi che caratterizzano l'aspro paesaggio della regione sono:

- l'Appennino lucano, che inizia in Campania alla Sella di Conza (700 m) e termina in Calabria al Passo dello Scalone (740 m), dove si alternano foreste e calanchi con l'aspetto (Val d'Agri);
- il massiccio del Pollino, dove sorge il Parco Nazionale;
- la catena del Sirino, in provincia di Potenza, comprende il monte omonimo e il monte Papa circondato da due laghetti (Remmo e Zapano);
- Il Monte Vulture, un vulcano spento, che si caratterizza per la presenza dei laghi di Monticchio che originariamente erano due crateri separati da una stretta lingua di terra.

Sul territorio lucano sono inoltre riconosciute una serie di parchi e riserve naturali di diverse tipologie:

- Parchi nazionali: Parco nazionale del Pollino, Parco nazionale della Val d'Agri e del Lagonegrese;
- Parchi regionali: Chiese rupestri del materano, Gallipoli Cognato e piccole dolomiti Lucane;
- Riserve naturali statali: Marinella Stomana, Metaponto, Monte Croccia, Agromonte-Spacciaboschi, Coste Castello, Grotticelle i Pisconi, Rubbio;
- Riserve naturali regionali: Bosco Pantano di Policoro, S. Giuliano, Abetina di Laurenzana, lago di Laudemio, lago Pantano di Pignola, lago piccolo di Monticchio.

Nella provincia di Potenza, uno dei più alti capoluoghi di regione, il paesaggio è caratterizzato da estesi boschi di cerri, agrifogli e faggi. In prossimità di Matera lo scenario cambia, e alle montagne si sostituiscono zone collinari e pianeggianti, tra queste la piana ionica - sul litorale ionico (circa

40 km) - terra ricca di agrumeti, frutteti, orti e giardini. Quest'area gravita per lo più sul Metapontino, mentre alle spalle del litorale, quasi al confine con la Calabria, si trova il Bosco di Policoro, che conserva alcune centinaia di ettari di verde.

Nell'area ionica – area attraversata dalla SS. 106 - spicca la famosa Murgia Materna il cui paesaggio, arido e brullo, è formato da calcari bianco-lunari, ricchi di fenomeni carsici e di grotte naturali, scavato da gole e gravine.

In generale, in tutta la regione il quadro della mobilità risulta lacunoso e al suo interno la rete stradale svolge un ruolo strategico sostanzialmente a causa dell'assenza di valide alternative di trasporto. La S.S. 106 jonica realizza – così – una dorsale importante di attraversamento del territorio lucano.

Il suo tracciato si sviluppa lungo tutta la costa ionica e lambisce o attraversa una 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.

1.1.2.3 IL TERRITORIO PUGLIESE

La Puglia, regione bene individuata geograficamente come poche, confina con la Basilicata (fiume Bradano) e col Molise (fiume Fortore). Grazie alla presenza dei porti di Bari, Brindisi e Taranto, è diventata una delle regioni del Mezzogiorno più industrializzate.

Dal punto di vista geografico, è un territorio prevalentemente pianeggiante, sul quale si erge un unico rilievo: il monte Gargano, dalla morfologia brulla solo a volte ricoperta da foreste a strapiombo su un mare che offre singolari insenature e porti naturali.

È caratterizzata dalla mancanza di acque superficiali (tanto che Orazio la definì *siticolosa Apulia*) ma è comunque ricca di abbondanti acque sotterranee che determinano fenomeni carsici dalla spettacolare bellezza come inghiottitoi, doline, gravine, grotte, depressioni e avvallamenti.

Il paesaggio si articola in vasti panorami caratterizzati da terre rosse, da alberi centenari di dimensioni imponenti, di calcari affioranti, di letti torrentizi asciutti e di estese pianure coltivate.

Originariamente la regione era ricoperta da una ricca e intricata vegetazione di alberi di querce in cui il famosissimo imperatore svevo Federico II, nel medioevo, trovava le condizioni favorevoli per la caccia con il falcone: in quel tempo erano presenti molte varietà di querce come ad esempio la vallonea, il fragno, il farnetto e la quercia spinosa.

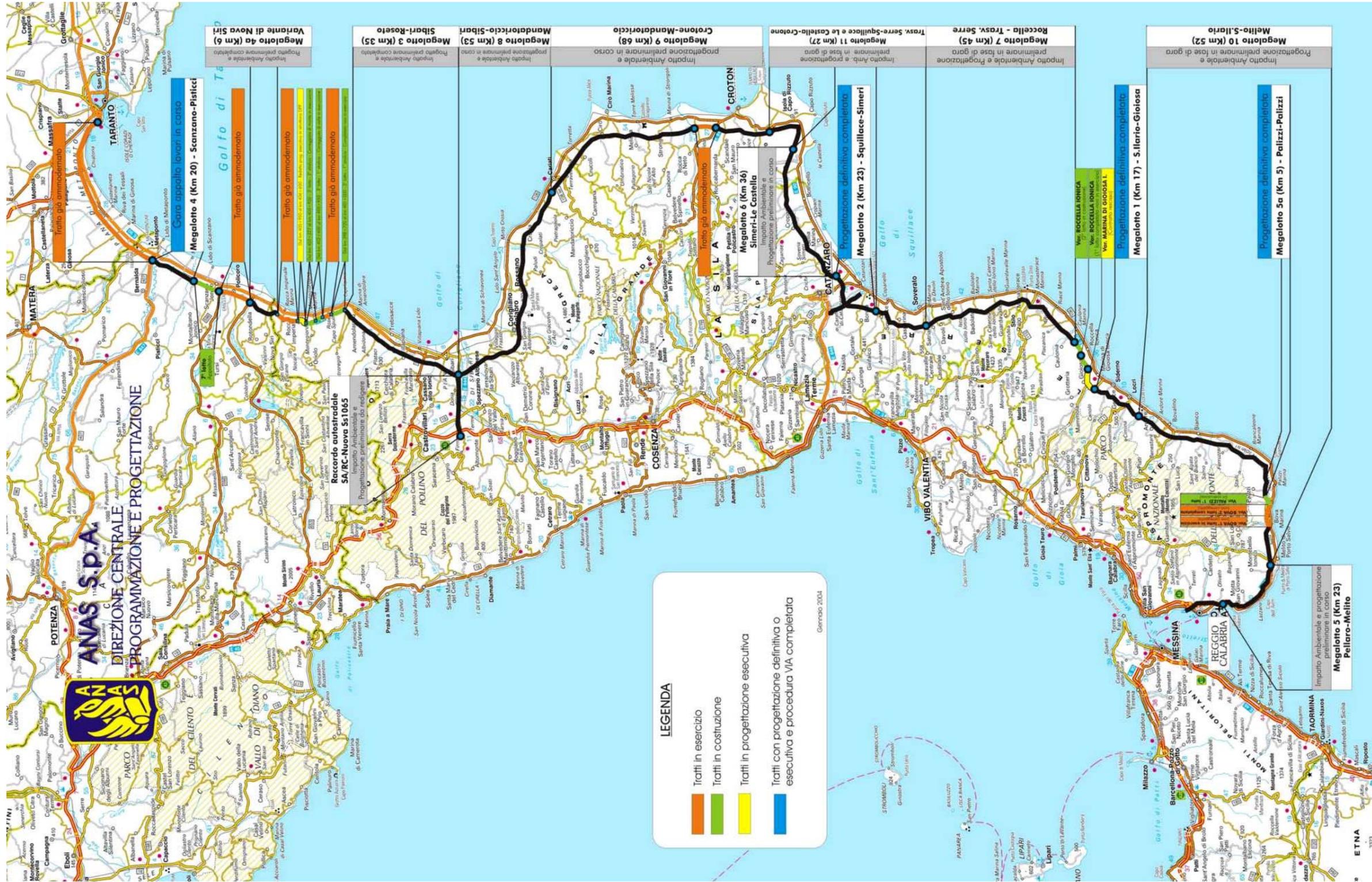
Dal punto di vista ambientale la Puglia può essere suddivisa in cinque zone ben definite e abbastanza diversificate: l'Appennino dauno, il Gargano, il Tavoliere, le Murge ed il Salento.

Sul territorio lucano sono inoltre riconosciute una serie di parchi, riserve naturali e aree protette di diverse tipologie:

- Parchi nazionali: Parco nazionale dell'Alta Murgia, Parco nazionale del Gargano;
- Parchi regionali: Lama Balice;
- Riserve naturali statali: Torre Guaceto, Falascone, Foresta Umbra, il Monte, Ischitella e Carpino, Isola di Varano lago di Lesina, Masseria Combattenti, monte Barone, Palude di Frattarolo, Saline di Margherita di Savoia, le Cesine, S. Cataldo, Murge orientali, Stornara;
- Zone umide: Torre Guaceto;
- Aree protette marine: Riserva marina delle Isole Tremiti, Riserva marina di Porto Cesareo;
- altre aree protette: Bosco delle Pianelle.

1.1.3 Stato della progettazione

La figura successiva evidenzia la suddivisione dell'intera S.S. 106 in più lotti per ognuno dei quali è evidenziato lo stato di avanzamento della progettazione.



2 OBIETTIVI E MOTIVAZIONI DEL PROGETTO

Il tracciato dell'attuale S.S. 106 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 S.S. 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 sbarraccio 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 S.S. 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 S.S.106), 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 S.S. 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 S.S. 106 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’impellente esigenza di realizzare l’ammodernamento della statale in questione è divenuto ancor più vincolante per la futura realizzazione del ponte sullo stretto di Messina. In tale ottica sono stati individuati alcuni interventi da attuare urgentemente tra il 2000 ed il 2012 per poter migliorare l’infrastrutturazione dei nodi di collegamento con il futuro ponte. Tra tali opere rientra l’adeguamento agli standard Anas della Salerno – Reggio Calabria, della Messina Palermo e della S.S. Jonica.

L’obiettivo di realizzare l’ammodernamento della S.S. 106 è rilevabile anche nel Nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Logistica:

“...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 S.S. 106 Jonica...*”

La realizzazione dell’ammodernamento della S.S. 106 è dettato, inoltre, dalla notevole rischiosità del percorso attuale. In base ai dati del 2000 forniti dall’Acil la S.S. 106 è collocata al quarto posto per rischio d’incidentalità rispetto alle altre strade statali disseminate sul territorio nazionale.

Codice Strada	Denominazione strada	TM std	IG	I/Km	RI	RM
SS 162	della Valle Caudina	-0,32	25,5	3,66	8,82	0,57
SS 038 dir/a	dello Stelvio	-0,39	23,3	3,18	7,65	0,47
SS 148	Pontina	-0,19	34,1	2,90	6,98	0,77
SS 106 ter	Jonica	-0,71	0,0	2,63	6,34	0,00
SS 072	di San Marino	-0,34	25,0	2,56	6,17	0,55
SS 036	del Lago di Como e dello Spluga	-0,35	28,2	2,46	5,94	0,53
SS 032	Ticinese	-0,09	45,5	2,37	5,71	0,92
SS 571	Helvia Recina	-0,55	10,2	2,22	5,34	0,23
SS 013 racc	Pontebbana	0,07	47,6	2,20	5,30	1,15
SS 014 bis	di Mestre	-0,28	31,2	2,14	5,16	0,63
Totale Italia		-0,03	45,4	0,41	1,00	1

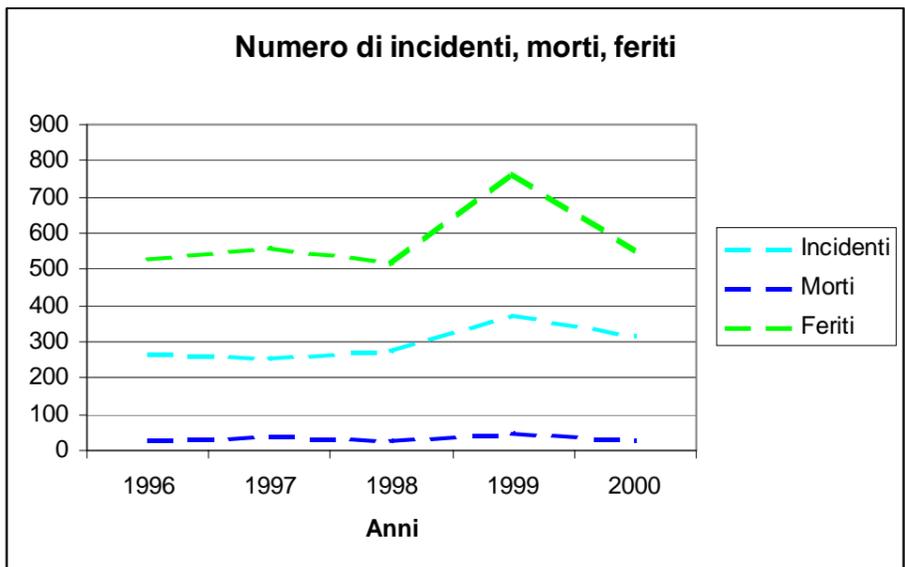
Fonte: dati Aci, 2000; www.aci.it

Dalla tabella sottostante è, inoltre, possibile evidenziare il numero di incidenti, di feriti e di morti verificatisi tra il 1996 ed il 2000 sulla S.S. 106. In particolare sono stati messi in evidenza quelli verificatisi tra la progressiva chilometrica 460 e la 491 relativi al tratto oggetto del presente studio.

	Incidenti				
	2000	1999	1998	1997	1996
Km 460-491	13	16	17	10	13
Totale Ionica	315	370	274	256	264
	Morti				
	2000	1999	1998	1997	1996
Km 460-491	2	2	1	2	1
Totale Ionica	28	48	28	34	28
	Feriti				
	2000	1999	1998	1997	1996
Km 460-491	14	24	27	13	35
Totale Ionica	551	766	517	560	529

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

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



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

Peraltro - 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.

3 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.

Tab. 1 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” Confindustri, 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.

Nel rispetto delle priorità proposte dall'Unione Europea si colloca il Piano Regionale dei Trasporti, presentato dalla Regione Calabria che definisce alcuni obiettivi fondamentali:

a) 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;

b) 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);

c) il sostegno alla politica degli investimenti pubblici e alla mobilitazione di investitori privati per l'ammodernamento delle reti e dei servizi;

d) 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;

e) 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.

Lo stato attuale dell'assetto viario, imperniato su un asse centrale (l'autostrada Salerno-Reggio), due litoranee (la S.S. 106 lungo lo Jonio, e la S.S. 18 lungo il Tirreno), nonché su più trasversali est-ovest, è quella scaturita dal primo Piano Generale dei Trasporti (previsto dalla legge 15 giugno 1984, n. 245 ed approvato mediante il D.P.C.M. del 10.4.1986), Piano che riproponeva –

inoltre – la realizzazione dell'Autostrada Sibari-Taranto quale primo tratto della direttrice per Reggio Calabria, che a sud di Sibari avrebbe dovuto proseguire mediante il potenziamento della S.S. 106.

Parallelamente, i piani ferroviari italiani del dopoguerra (Piano Quinquennale del 1958, Piano Decennale del 1962, Piano Ponte del 1973, Programma di Interventi Straordinari del 1974, Piano Materiale Rotabile del 1981) hanno per lungo tempo concentrato l'intervento in Calabria sul raddoppio della linea tirrenica, trascurando le linee trasversali e la litoranea.

Solo con il Programma Integrativo del 1981 (Legge 12.2.1981, n. 17), ed il successivo Programma di Reintegro, previsto dalla legge finanziaria 1987 (legge 22.12.1986, n. 910), insieme ad ulteriori interventi per il potenziamento dei collegamenti ferroviari dell'Italia meridionale e insulare, vennero avviati interventi sulla Cosenza-Sibari, oggi in corso di completamento.

3.1 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 presenta un'estensione complessiva di km. 1.087, ed è costituita fondamentalmente da due dorsali longitudinali Nord-Sud - la S.S. 18 sul versante tirrenico e la S.S. 106 sul versante jonico - e da sette direttrici trasversali lungo l'asse Est-Ovest, per come meglio appresso specificato.

3.1.1 La classificazione delle strade

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.

Le caratteristiche extraurbane di vario livello sono fissate da apposite norme redatte dal Consiglio Nazionale delle Ricerche, così come specificato nella tabella:

TIPO DI STRADA	I	II	III	IV	V	VI
Numero di corsie	4	4	4	2	2	2
Larg. corsie (m)	3.75	3.75	3.50	3.75	3.50	3.00
larg. banchine (m)	3.00	3.00	1.75	1.50	1.25	1.00
Larg. tot (m)	25.00	23.00	18.60	10.50	9.50	8.00
Intervallo di velocità (km/h)	110-140	90-120	80-100	80-100	60-80	40-60

La classificazione funzionale della rete tiene conto delle indicazioni dell'Unione Europea e del Piano per la Viabilità di Grande Comunicazione, redatto ai sensi della Legge 12 agosto 1982, n.531.

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

Ai sensi della Legge 12 agosto 1982, n. 531, in Calabria sono state classificate di grande comunicazione le seguenti infrastrutture viarie:

1. Autostrade e raccordi autostradali

- Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria, con estesa nel territorio regionale di Km. 294.688
- Raccordo autostradale di Reggio Calabria, dallo svincolo A3 di Reggio Calabria presso Villa Laganà all'innesto con la S.S. 106 presso Arangea inferiore, di Km. 5.512

2. Strade statali, strade di grande comunicazione, raccordi autostradali

- direttrici longitudinali
 - S.S. 18 Tirrena inferiore;
 - S.S. 106 Jonica;
 - S.S. 522 di Tropea.
- direttrici trasversali (elencate da Nord a Sud)
 - S.S. 481 della Valle del Ferro, dalla Basilicata (Sinnica) alla S.S. 106 Jonica presso Roseto Capo Spulico;
 - S.S. 504 di Mormanno, dallo svincolo di Mormanno della A3 a Scalea (S.S. 18);
 - S.S. 105 - Castrovillari - Torre Cerchiara - Villapiana Lido;
 - S.S. 534 di Cammarata e degli Stompi, dallo svincolo di Firmo della A3 alla S.S. 106 (Museo di Sibari);
 - S.S. 18 - Sangineto – S. Agata D'Esaro - Roggiano A3;
 - S.S. 283 Strada delle Terme, dalla S.S. 18 (Guardia Piemontese) all'innesto con la S.S. 534 presso Cassano Jonio;
 - S.S. 107 Paola - Cosenza - Camigliatello – Crotona;
 - S.S. 278 Amantea (S.S. 18)- Lago – Cosenza;
 - S.S. 280 Raccordo autostradale Lamezia Terme (A3)- Catanzaro Lido (S.S. 106), con diramazione per Catanzaro centro e Siano;
 - S.S. 182 Trasversale delle Serre, Tropea - A3- Serra San Bruno - Soverato (S.S. 106);

- S.S. 281 del Passo della Limina, dall'innesto con la S.S. 18 presso Rosarno all'innesto con la S.S. 106 a Marina di Gioiosa Jonica;
- S.S. 112 d'Aspromonte, Bovalino (S.S. 106) -Plati - S. Cristina d'Aspromonte - Bagnara Calabria;
- S.S. 184 di Gambarie, da Gallico (Reggio Calabria) a Gambarie.

Il Piano regionale dei trasporti individua, inoltre, una viabilità di secondo livello, costituita dalle arterie di rilevanza regionale, che dovranno assolvere alla funzione di adduzione e distribuzione del traffico diretto e proveniente dalla rete di primo livello, ovvero di penetrazione nei nodi urbani e nelle aree di interesse turistico.

La rete di secondo livello è costituita dai seguenti itinerari:

- S.S. 19 dal confine regionale a Catanzaro;
- S.S. 105 da Sant'Agata D'Esaro a Firmò;
- S.S. 534 dal Firmò all'A3;
- Tarsia - Diga di Tarsia - Valle del Crati - bivio Cantinella - sulla S.S. 106;
- Sibari - Acri – Sila;
- Longobucco – S.S. 106 - mare, lungo il Trionto;
- Altilia (A3) Colosimi - Bivio Spineto - Villaggio Palumbo -.San Giovanni in Fiore;
- S.S. 18 - Aiello Calabro - Grimaldi - Piano Lago;
- Cirò marina - Cirò - Umbriatico – Sila;
- Crotone - Cutro - Roccabernarda - Petilia – Mesoraca;
- S.S. 107 da svincolo Cotronei - Cotronei - Sila (località Trepidò);
- Nicastro-Altilia;
- Catanzaro - Cafarda - Villaggio Racisi - Bivio Spineto - Lorica - Silvana Mansio;

- Collegamenti S.S. 280 – S.S. 206- Girifalco - Nuova Università;
- Collegamento S.S. 18 - porto di Vibo;
- Collegamento agglomerato industriale di Vibo: anello collegante A3 - trasversale delle Serre -Aeroporto di Vibo e porto di Vibo;
- Serra San Bruno - Mongiana - Croce Ferrata - Passo della Limina - Passo del Mercante - Zillastro –Montalto;
- Cinquefrondi - Polistena- Taurianova - Oppido Mamertina - Cosoleto - Delianuova – Gambarie;
- Bagnara – Delianova;
- Villa San Giovanni - Campo Calabro - San Roberto - Pitima con innesto sulla S.S. 183;
- Sant'Eufemia d'Aspromonte – S.S. 183 per Gambarie, lungo la Provinciale;
- San Luca - Polsi – Gambarie;
- Melito Porto Salvo – Gambarie.

3.2 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.

	<i>Km ferrovia totali</i>		<i>Km ferrovia totali</i>
1 Piemonte	1959,1	12 Abruzzi	688,2
2 Lombardia	1874,7	13 Umbria	531,6
3 Sicilia	1562,1	14 Liguria	524,3
4 Puglia	1524,3	15 Friuli-Venezia Giulia	503,9
5 Toscana	1500,6	16 Basilicata	477
6 Emilia-Romagna	1400,5	17 Trentino-Alto Adige	434,5
7 Lazio	1249,4	18 Marche	386
8 Campania	1214,6	19 Molise	250,3
9 Veneto	1150,3	20 Bolzano	229,85
10 Calabria	1092,3	21 Trento	137,6
11 Sardegna	1045,1	22 Valle D'Aosta	82,9

Fonte: nostra elaborazione dati Isfort 1996, www.isfort.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.

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 Ionica: 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 - Lametia - 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
- Linea
- Trasversale Paola - Cosenza – Sibari
- Trasversale Lamezia – 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 Lametia (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.

Si prevede inoltre, in considerazione dell'esistenza di idonei presupposti strutturali ed in vista dell'ampliamento dell'aeroporto, la creazione di un centro merci intermodale presso la Stazione di Lamezia Terme. La creazione centri merci è prevista a Crotona, nella Sibaritide, nel Vibonese e nella Locride, in relazione alle locali produzioni agricole ed industriali.

4 INTERVENTI CORRELATI IN CORSO DI REALIZZAZIONE

L'intervento si inserisce all'interno di un quadro più esteso di interventi in corso di realizzazione contenuti negli obiettivi dei piani di settore di livello regionale, nazionale e internazionale (cfr. paragrafi successivi).

Più esattamente questi riguardano i lavori di ammodernamento della A3 SA-RC e della S.S. 18 Tirrenica (corridoio Tirrenico) e quelli sulle S.S. 182 delle Serre Calabre, S.S. 280 dei due Mari e S.S. 283 delle Terme Luigiane, elementi indispensabili per il funzionamento a "rete" dell'intero sistema infrastrutturale regionale.

Tra gli interventi correlati all'ammodernamento della S.S. 106 Megalotto 5, il programma triennale dell'Anas 2002-2004 prevede l'ammodernamento del collegamento tra la S.S. 106 ed il casello autostradale di Taranto.

Inoltre, l'ammodernamento della S.S. 106 è, come già detto in precedenza, strettamente correlato alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, infatti, l'accessibilità al ponte dei veicoli e dei mezzi ferroviari è garantita dall'eliminazione delle strozzature rilevate negli interventi che dovranno essere eseguiti tra il 2001 ed il 2012 ovvero:

- sul versante ferroviario, il completamento della galleria dei Peloritani e il raddoppio o l'adeguamento degli itinerari Salerno - Reggio Calabria – Messina - Palermo con le diramazioni programmate;
- sul versante della grande viabilità stradale, oltre al completamento dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria, quello dell'autostrada Messina - Palermo, della S.S. 106 Jonica, della Catania – Siracusa e della Siracusa – Gela.

Nella tabella seguente sono elencati alcuni dei lavori correlati in corso di realizzazione ed il relativo costo dello stesso.

Strada	Titolo	Euro (in mln)	Avviato
SS.N.106 JONICA	S.S.106-LAV.AMMODERNAMENTO ED ADEGUAMENTO DEL TRATTO KM 393+840 E 410+040 - LOTTO 2: TRA I KM 398+720 E 403+070-STRALCIO TRA I KM 398+720 E 401+000===	18.70	✓
SS.N.106 JONICA	SS.N.106-AMMODERNAMENTO ED ADEGUAMENTO TRATTO COMPRESO TRA I KM 393+840 E 410+040 - 3° LOTTO-TRA I KM 402+400 E 405+950 1° STRALCIO -	48.12	✓

	CARREGGIATA DI VALLE.		
SS.N.106 JONICA	SS 106-LAVORI AMMOD.TO E ADEGUAMENTO TRA I KM 393+840 (AMENDOLARA E 410+040 (ROCCA IMPERIALE) 3° LOTTO TRA I KM 403+227 E 405+950-2° STRALCIO-CARREGGIATA DI MONTE	39.02	✓
SS.N.283 DELLE TERME LUIGIANE	SS 283 -PROG.ESEC.VO COSTRUZ. 3° TRONCO STRADA DELLE TERME DA INNESTO CON SS 533 (S.MARCO ARGENTANO) ALLO SVINCOLO SPEZZANO T. AUT./SA-RC-LOTTO 1°	21.44	✓
SS.N.283 DELLE TERME LUIGIANE	SS 283-PROG.ESEC.VO COSTR.NE 3°TRONCO STRADA DELLE TERME DA SS 533(S.MARCO ARGENTANO) ALLO SVINC.SPEZZANO TERME A/SA-RC LOTTO II: DA INNESTO S.P.ROGGIANO G.A SPEZ.T=	0.00	✓
SS.N.283 DELLE TERME LUIGIANE	SS 283-LAVORI ADEGUAM.TO 4° E 5° TRONCO STRADA DELLE TERME DALLO SVINC.SPEZZANO ALBANESE AUT.SA-RC A INNESTO CON SS 534LOTTO 3° KM 46+973 E 5 2+477 =	1.18	✓
SS.N.109 BIS DELLA PICCOLA SILA	S.S.N.109/BIS. PROGETTO DEI LAVORI OCCORENTI PER IL MIGLIORAMENTO DELL'INNESTO TRA LA S.S.N.109 E LA S.S.N.19/IV.	3.16	✓
SS.N.182 DELLE SERRE CALABRE	182-TRASVERSALE DELLE SERRE-LOTTO I-TRONCO I DA VZZANO ALLA SP FONDO VALLE MESIMA-LAVORI COMPLETAMENTO TRA SP FONDO VALLE MESIMA E VIADOTTO SIUME SCORNARI =	0.00	✓
DELLE CALABRIE	PROGETTO ESECUTIVO DELL'OPERA DI ATTRAVERSAMENTO DELLA VALLATA DEL MUSOFALO IN CATANZARO CON COLLEGAMENTO ALLA TANGENZIALE EST	16.49	✓
SS.N.280 DEI DUE MARI	SS 280-LAV.CONFER.TO CARATT.CHE AUT.LI TRATTO KM 6+100 E 18+200- COMPL.TO TRATTO KM 10+450 E 11+900 COMPRESO COSTR.PONTE FIUME AMATO-TRONCO BIVIO BELLAFEMMINA-REGAZZ.=	18.20	✓
SS.N.106 JONICA	SS 106-COMPLETAMENTO AMMODERNAMENTO TRA I KM 42+000 E 48+000 COMPRESA VARIANTE ESTERNA ABITATO BOVA MARINA-COSTRUZIONE SVINCOLO AL KM 42+000=	2.88	✓
SS.N.106 JONICA	SS 106-LAVORI DI COMPLETAMENTO DELLA VARIANTE ESTERNA AGLI ABITATI DI BOVA MARINA E POLIZZI.=	3.99	✓
SS.N.18 TIRRENA INFERIORE	S.S. 18 LAVORI DI COSTRUZIONE DI UN OPERA D'ARTE E CORRELATIVA VARIANTE IN SOSTITUZIONE DEL PONTE DISSESTATO SITO AL KM.422+800	1.65	✓
SS.N.19 DELLE CALABRIE	ESECUZIONE DEI LAVORI DI OPERE DI PROTEZIONE E CONSOLIDAMENTO DEL C.S. COMPRESO TRA I KM.359+000 E 361+300	0.00	
SS.N.182 DELLE SERRE CALABRE	TRASVERSALE DELLE SERRE. TRONCO 5 LOTTO 3/BIS: CAMPO GAGLIATO - PETRIZZI	0.00	
A3 SALERNO - REGGIO CALABRIA	AUTOSTRADA SA-RC.LAVORI PER AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO AL-LE NORME CNR/80 TIPO B-TRONCO 1°-TRATTO 1°-LOTTO 2°- SEDENORD DAL KM 8+000 AL KM 13+000 - CORSIA NORD	30.06	✓
A3 SALERNO - REGGIO CALABRIA	AUT. SA-RC LAVORI AMMOD.TO E AEDG.TO TIPO 1/B-NORME CNR/80 TRONCO 1° TRATTO 2° LOTTO 1° 2 STR. DAL 13+000 AL KM. 16+890	14.06	✓
A3 SALERNO - REGGIO CALABRIA	AUT.SA-R. :LAV.AD.TO NORME CNR/80-TIPO 1/B-TRONCO 1 - TRATTO 2°-LOTTO UNICO DAL KM 13+500 AL KM 23+000 - 1° STR.: DAL KM 16+890 AL KM 22+400	26.34	✓
A3 SALERNO - REGGIO CALABRIA	AUT.SA-RC. LAV.ADEG.TO NORMECNR/80 TIPO 1/B-TRONCO I - TRATTO 3°-LOTTO UNICO DAL KM 23+000 AL KM 30+000	31.82	✓
A3 SALERNO - REGGIO CALABRIA	AUT.SA-RC. LAVORI ADEGUAMENTO NORME CNR/80 TIPO 1/B.TRONCO 1TRATTO 4 LOTTO UNICO KM.30+000-36+000.	21.82	✓

A3 SALERNO - REGGIO CALABRIA	AUTOSTRADA SA-RC.LAVORI PER AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO AL-LE NORME CNR/80 -TIPO B-TRONCO 1°-TRATTO 4°- LOTTO 1° BIS-DAL KM 36+000 AL KM 37+500	15.43	✓
A3 SALERNO - REGGIO CALABRIA	AUTOSTRADA SA-RC . LAVORI DI AMMODERNAMENTO 1/B DELLE NORME CNR /80. TRONCO 1 TRATTO 5 LOTTO 1 DAL KM.500 AL KM.40+500	19.78	✓
A3 SALERNO - REGGIO CALABRIA	AUT.SA-RC. TRONCO 1 - TRATTO 5 - LOTTO 3 DAL KM. 44+100 AL KM. 47+800. PROGETTO ESECUTIVO PER I LAVORI DI AMMODERNAMENTO ED ADEGUAMENTO AL TIPO 1/B DELLE NORME CNR/80.	142.80	✓
A3 SALERNO - REGGIO CALABRIA	AUTOSTRADA SA-RC - LAVORI PER L'AMMODERNAMENTO E L'ADEGUAMENTO ALLE NORME CNR/80 TIPO 1/A - TRONCO 1 TRATTO 6 LOTTO 2 DAL KM. 82+329,73 AL KM. 88+656,92	39.03	✓
A3 SALERNO - REGGIO CALABRIA	AUTOSTRADA SA-RC - LAVORI DI AMMODERNAMENTO ED ADEGUAMENTO AL TIPO 1/A DELLE NORME CNR/80 MEDIANTE LA COSTRUZIONE DELLA CORSIA DI EMERGENZA E L'ALLARGAMENTO DELLO SPARTITRAFFICO. TRONCO 1 TRATTO 6 LOTTO 3 - DAL KM. 88+500 AL KM. 103+900	60.33	✓
A3 SALERNO - REGGIO CALABRIA	AUTOSTRADA SA-RC - LAVORI PER L'AMMODERNAMENTO E L'ADEGUAMENTO NORME CNR/80 TIPO 1/A - TRONCO 1 TRATTO 6 LOTTO 4 DAL KM. 103+840 AL KM. 108+000	15.08	✓
A3 SALERNO - REGGIO CALABRIA	AUT.SA-RC:LAV.ADEG.TO NORME CNR TIPO 1/A MEDIANTE COSTR.NE CORSIA EMERGENZA = TRONCO II-TRATTO 5-LOTTO 4 KM 253+700 AL KM 258+200	33.16	✓
A3 SALERNO - REGGIO CALABRIA	AUTOSTRADA:RA-RC-LAVORI RISANAMENTO TRAVATA METALLICA DELVIADOTTO "ITALIA" AL KM 157+150	7.22	✓
A3 SALERNO - REGGIO CALABRIA	TRONCO 2 - TRATTO 3 - LOTTO 1 DAL KM.185+000 AL KM.193+900	0.00	

ANALISI DEGLI STRUMENTI DI PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE CORRELABILI DIRETTAMENTE O INDIRECTAMENTE 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.

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, invece, sulla Regione Calabria un vincolo definito con Regio Decreto n° 3267/1923 e – più recentemente – un Piano di Assetto Idrogeologico di livello regionale, analizzato di seguito.

La Regione non ha redatto Piani delle attività estrattive e né un Piano di risanamento e di tutela della qualità dell'aria; inoltre anche a livello provinciale non esiste alcuno strumento di programmazione.

C'è, inoltre, da segnalare l'assenza sul territorio regionale dello strumento del Piano Territoriale Paesistico.

A causa dei ritardi nella sua approvazione, il Ministero dei BB.AA. 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 Ministero per i beni culturali e ambientali 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 motivo, lo studio dei vincoli (cfr. capitolo 8) 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 8.4).

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 S.S. 106 di progetto, quella di livello comunale verrà elaborata nell'ambito di ciascun megalotto.

5 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO NAZIONALE

5.1 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 Pedeappenninico 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 (vedi paragrafo successivo).

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..

5.1.1 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 idroviani.

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).

5.1.1.1 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 S.S. 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 S.S.1 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 S.S. 106 da Reggio Calabria a Taranto, dalla A14 da Taranto a Cesena, tronco di SGC Cesena-Ravenna e dalla S.S. 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.

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

5.1.2 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 S.S. 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 S.S. 106) che attraversano l'intera regione e fungono da nodo e collegamento con le altre regioni del sud Italia.

5.2 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 S.S. 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 S.S. 182 "Trasversale delle Serre", l'adeguamento dello svincolo tra la S.S. 18 "Tirrena inferiore" e la S.S. 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.

Sulla base delle risorse sono stati elaborati gli interventi riassunti in schede divise per Regioni, dalle quali risultano gli interventi sulla statale 182 delle Serre e 18 Tirrenica e quattro interventi sulla S.S. 106 tutti all'interno del Quadro Comunitario di Sostegno.

	SS	Interventi
Ex Programma Triennale 2001 - 2003		
1	182	SS 182 "Trasversale delle Serre" Tronco 5° Lotto 3/bis: Campo Gagliato - Petrizzi
Ex Area di Inseribilità		
2	182	SS 182 "Trasversale delle Serre" - Tronco IV" da bivio Montecucco a bivio Chiaravalle Centro - Lotto 1" da bivio Montecucco a svincolo Simbario
Nuove opere		
3	182	SS 182 Tronco IV" da bivio Montecucco a bivio Chiaravalle Centro - Lotto 2" da svincolo Simbario a svincolo Novalba di Cardinale
4	182	SS 182 Tronco IV" da bivio Montecucco a bivio Chiaravalle Centro - Lotto 3" stralcio 1" da svincolo Novalba di Cardinale a svincolo Chiaravalle centro
5	18	SS 18 "Tirrena Inferiore" Adeguamento dello svincolo SS 18 e SS 107 presso l'abitato di Paola
Quadro Comunitario di Sostegno (QCS)		
6	106	ITINERARIO TARANTO - REGGIO CALABRIA SS 106 Tratto Palizzi - Caulonia Lotto 6" Sant'Illario - Locri
7	106	ITINERARIO TARANTO - REGGIO CALABRIA SS 106 Tratto Palizzi - Caulonia Lotto 7" Locri - Siderno
8	106	ITINERARIO TARANTO - REGGIO CALABRIA SS 106 Tratto Palizzi - Caulonia Lotto 8" Siderno - Marina di Gioiosa
9	106	ITINERARIO TARANTO - REGGIO CALABRIA Tratto Amendolara - Roseto Capo Spulico Lotto 1" - Stralcio 1"

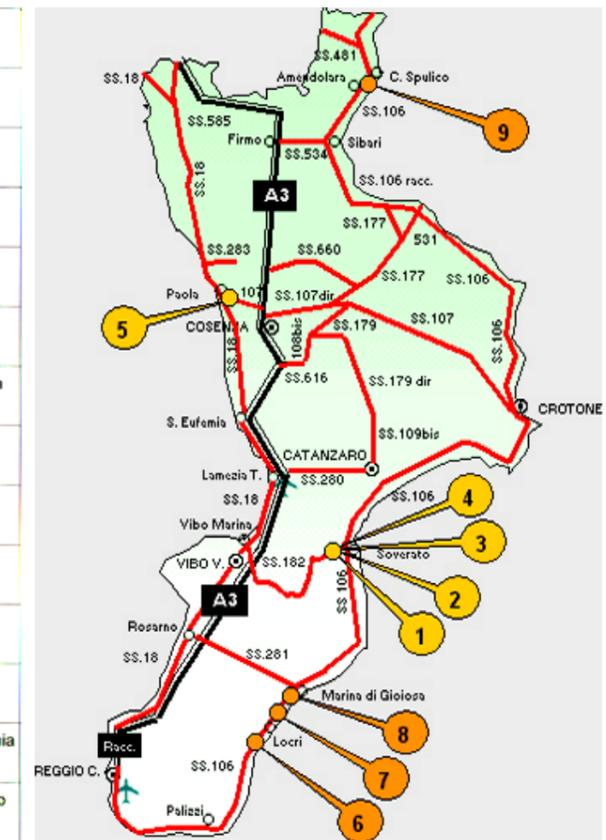


Tabella degli interventi previsti

5.3 Legge Obiettivo

L'art. 1 della Legge Obiettivo n° 443 del 21-12-2001 attribuisce al Governo la delega in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi (Del. N°121/2001) per il rilancio delle attività produttive.

Il Governo, cioè, "...nel rispetto delle attribuzioni costituzionali delle regioni, individua le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese".

Attraverso tale strumento si è realizzata la possibilità di costruire un quadro normativo specifico, finalizzato alla celere realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti necessarie - così come individuate dal 1° Programma delle infrastrutture strategiche - riformando le procedure per la valutazione di impatto ambientale (VIA) e l'autorizzazione integrata ambientale, introducendo un regime speciale anche in deroga alla legge n. 109/94 e successive modificazioni.

5.4 Primo Programma Infrastrutture Strategiche – Del. Cipe N°121/2001

Il 1° Programma delle infrastrutture strategiche è approvato ai sensi dell'art. 1 comma 1 della legge n°443/2001, legge obiettivo. L'art. 2 della suddetta legge ne accelera le procedure in virtù di un loro effettivo "(...) carattere strategico e di preminente interesse nazionale per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese (...)"

L'obiettivo è quello di realizzare in dieci anni almeno 80 opere considerate strategiche per il Paese per investimenti complessivi per 236 mila miliardi.

La valutazione delle proposte di promotori di un progetto è affidata al CIPE, insieme ai Presidenti delle Regioni interessate dai progetti. Compete al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la cura delle istruttorie e il supporto necessario per l'attività del Cipe, anche attraverso una apposita struttura di *advisor* e commissari straordinari.

I passaggi per la realizzazione delle opere prevedono la localizzazione e l'individuazione di quelle strategiche e lo stanziamento di risorse in Finanziaria, l'arrivo al Cipe delle schede redatte dal ministero e il confronto con i Beni Culturali e Ambientali e con gli enti locali sul territorio.

Entro sei mesi devono essere prese le decisioni sulle modalità di realizzazione. Nel caso di un conflitto paralizzante è il Cipe a trasformarsi in "mediatore". L'opera strategica, complessivamente, partirà non oltre 13 mesi dalla sua approvazione al Cipe. (sei mesi per l'approvazione del progetto preliminare e sette mesi per l'approvazione del progetto definitivo ("6+7").

La conferenza dei servizi e' chiamata a discuterle entro sette mesi dopo il confronto con gli Enti Locali. Alla fine di questo percorso arriverà il finanziamento, definito in Finanziaria.

Il Programma delle infrastrutture iscritte tra quelle strategiche e prioritarie è disposto in allegato alla delibera sub 1). Al suo interno è riportata una prima valutazione dei dati di costo e degli importi disponibili già esistenti per i singoli investimenti inclusi nel programma, mentre negli altri allegati sono riportati gli interventi divisi per categoria delle opere.

In particolare nell'allegato 2 si trova l'elenco delle opere relative agli interventi trasportistici articolato per Regione ed inclusivo degli altri interventi solo ai fini dell'accelerazione delle procedure.

All'interno di questo elenco "interventi strategici di preminente interesse nazionale", sotto Regione Calabria si trova:

4. Calabria – Corridoio Jonico: tratta calabrese Taranto-Sibari-Reggio Calabria

Tale intervento è considerato all'interno dell'elenco di cui all'allegato 2 "(...) parte di sottoinsieme infrastrutturale, il cui insieme rappresenta la griglia di priorità delle reti infrastrutturali".

6 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO REGIONALE

6.1 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 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.

6.1.1 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.

6.1.2 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.

6.1.2.1 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

Diretrici longitudinali

- S.S. -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)

- **S.S. 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 S.S. 106 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)

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

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

(Grado di priorità: elevato)

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

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

(Grado di priorità: elevato)

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

Si propone l'adeguamento alla Sezione: III CNR

(Grado di priorità: elevato)

- S.S. 534 di Cammarata e degli Stompi dallo svincolo di Firmo della A3, alla S.S. 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 IICNR tra l'innesto con la Strada delle Terme e la S.S. 106.

(Grado di priorità: elevato)

- S.S. 18- Sanguineto - 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)

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

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

(Grado di priorità: elevato)

- S.S. 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)

- S.S. 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)

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

È 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 S.S. 106 a Catanzaro Lido.

- il collegamento diretto con la A3, bypassando l'area di svincolo di Lamezia Terme. Per il completamento delle strade di servizio, occorre eseguire:

- o il collegamento della località Palazzo con la S.S. 18 (svincolo aeroporto);
- o il collegamento dell'area Sarrottino con la sponda sinistra del fiume Corace.

(Grado di priorità: elevato)

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

La Trasversale delle Serre sarà l'unica strada di grande comunicazione che collegherà la provincia di Vibo Valentia con la S.S. 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 S.S. 106.

Sezione:IV CNR.

(Grado di priorità: elevato)

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

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

Sezione:IV CNR

(Grado di priorità: elevato)

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

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)

- S.S. 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)

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

(Grado di priorità: elevato)

6.1.2.2 Rete di secondo livello

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

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

- S.S. 19.

6.2 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 (cfr. fig. "Aree programma").

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 persegue le finalità del DL 180/8 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;
- fotointerpretazione 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 Km² 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 delle 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
- Restrangimento 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

6.2.1.1.1 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 $T=20\div50$, $100\div200$ e $300\div500$ anni;
- 2) i criteri geomorfologici, per tener conto dell'andamento plano-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 $T=20\div50$ 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 $T=100\div200$ 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).

6.2.1.1.2 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.

6.2.1.1.3 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 S.S. 18 e la linea ferroviaria tirrenica.

Per ciò che concerne la S.S. 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.

6.3 **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 (D. Lgs 490/99) 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.

La Regione Calabria non ha recepito la L. 142/90 e, dunque, le procedure di formazione e di approvazione del PTCP non sono disciplinate. Inoltre il Piano, consegnato nel luglio del 1995, ha subito notevoli i ritardi nelle procedure di adozione da parte della Regione. Ciò ha portato alla nomina di un commissario ad *acta* ministeriale che ne sta valutando i contenuti.

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.

6.4 Il Programma Operativo Regionale

Il Programma Operativo Regionale Calabria 2000-2006, approvato con decisione della Commissione europea C(2000)2345 dell'8 agosto 2000, mira a costruire un modello di sviluppo socio-economico autonomo e sostenibile dal punto di vista ambientale, incentrato sulla valorizzazione e il potenziamento delle risorse locali, umane, materiali e immateriali.

Aprire la Calabria a relazioni territoriali vaste e articolate e ricostruire identità regionale e coesione sociale sono i due capisaldi del modello di sviluppo che il Programma vuole perseguire.

Il POR, in coerenza con quanto previsto nel QCS (Quadro Comunitario di Sostegno), si articola su sei Assi prioritari, corrispondenti alle grandi aree di intervento assunte come riferimento nel definire le scelte di investimento da realizzare nel periodo di programmazione, più un Asse dedicato all'assistenza tecnica:

- Asse I Valorizzazione delle risorse naturali e ambientali (Risorse Naturali);
- Asse II Valorizzazione delle risorse culturali e storiche (Risorse culturali);
- Asse III Valorizzazione delle risorse umane (Risorse Umane);
- Asse IV Potenziamento e valorizzazione dei sistemi locali di sviluppo (Sistemi Locali di Sviluppo);
- Asse V Miglioramento della qualità delle città, delle istituzioni locali e della vita associata (Città);
- Asse VI Rafforzamento delle reti e nodi di servizio (Reti e Nodi di Servizio);
- Assistenza tecnica.

Le risorse finanziarie attribuite al Programma ammontano a circa 5.863,163 milioni di euro, comprensivi della quota comunitaria, nazionale (Stato e Regione) e privata.

Il progetto in questione è interessato dall'Asse VI, relativo al rafforzamento delle reti e dei nodi di servizio.

L'Asse VI si suddivide in tre misure:

- 6.1 Reti e sistemi di collegamento esterno;
- 6.2 Reti e sistemi regionali;
- 6.3 Società dell'informazione.

Le misure 6.1 e 6.2 sono quelle strettamente attinenti alle tematiche relative allo studio in questione.

6.4.1 Asse VI

Relativamente all'asse VI, il Documento descrive l'assetto attuale del sistema dei trasporti calabrese, tanto in termini di infrastrutture quanto in termini di servizi, definendo l'analisi dei bisogni e delle potenzialità.

Da qui emergono limiti strutturali, funzionali ed organizzativi, fattori di congestione, che contrastano con la necessità di rendere più fluidi gli spostamenti di persone e merci, di ridurre le distanze, di migliorare l'accessibilità, la sicurezza.

Il sistema delle infrastrutture regionali, e ancor più il sistema dei servizi di trasporto, sono tra i più modesti del Mezzogiorno. La povertà di questi sistemi non emergerebbe compiutamente se misurata solo in termini di dotazione chilometrica di strade o di ferrovia; indicatori di altra natura, comunque di tipo quantitativo, possono essere più significativi. Sono da segnalare, in particolare, quelli che danno un riscontro del livello di offerta di trasporto e quelli che esprimono il livello di servizio, l'efficienza, l'efficacia del trasporto, tutti indicatori derivanti dall'analisi dell'interazione fra offerta e domanda di trasporto.

L'innalzamento dei livelli di servizio dell'itinerario autostradale attraverso i lavori di ammodernamento dell'A3 non è reputato sufficiente a realizzare la copertura del territorio; infatti le condizioni critiche diffuse della S.S. 106 (attraversamento di molti tratti urbani, presenza di

numerosi colli di bottiglia, inadeguatezza geometrica, elevati tassi di incidentalità) da una parte e l'incompleta magliatura della rete viaria primaria e l'assenza di nodi autoportuali dall'altra rendono impossibile descrivere tale sistema di collegamenti come una "rete" infrastrutturale.

Le linee ferroviarie non offrono standard adeguati alle odierne esigenze (passeggeri e merci) a causa di criticità localizzate di tracciato, d'impianto e di esercizio, ma anche per carenze organizzative e scarsa dotazione di mezzi di trasporto, mancanza di allacci a siti strategici per lo sviluppo economico, insufficienza delle infrastrutture e dei servizi di trasporto in alcune aree a rilevante peso insediativo, mentre alcuni vincoli strutturali giocano un ruolo penalizzante sull'accessibilità ai nodi della rete (tre aeroporti e numerosi porti) e sull'integrazione fra le reti.

Da ciò, il Documento individua la necessità di realizzare il potenziamento e la qualificazione delle reti di trasporto regionali, attraverso la costruzione di connessioni strutturali tra nodi (aeroporti, interporti e porti) in modo da ottenere reti plurimodali che agevolino ed incrementino l'interscambio di merci e la mobilità delle persone realizzando infrastrutture e servizi per la mobilità attraverso un sistema integrato delle modalità di trasporto, che consenta capacità adeguata ed efficienza in termini di rapidità di spostamento, comodità ed economicità complessiva. L'orientamento è quello di ricercare l'integrazione fisica e funzionale delle reti di trasporto.

D'altra parte il Documento rileva una serie di elementi nuovi che potranno condizionare in positivo, se opportunamente considerati, l'assetto del sistema dei trasporti calabrese; fra questi:

- le strategie del nuovo Piano Generale dei Trasporti che contemplano un recupero del *gap* strutturale delle regioni meridionali rispetto alle regioni settentrionali;
- il corpus normativo che si è andato delineando negli ultimi anni, per regolamentare la materia; in relazione al quale si possono citare, a scala regionale, il Piano Regionale dei Trasporti e la Legge regionale n.23/99 sul Trasporto Pubblico Locale;
- l'emergere di poli dei trasporti calabresi di rilevanza nazionale o internazionale, quali il centro intermodale di Gioia Tauro e il polo dello Stretto, con i conseguenti riflessi sull'intero sistema dei trasporti calabrese;
- l'emergere di un ruolo attivo della Calabria su scala internazionale, in primo luogo su scala euromediterranea;
- la prospettiva di un migliore inserimento della Calabria nelle reti di trasporto interregionali, valorizzando il rapporto con la Sicilia a Sud e con le altre regioni del Mezzogiorno e nelle reti di trasporto europee e mediterranee attraverso modalità di trasporto equilibrate, con un'attenzione specifica al cabotaggio per la movimentazione delle merci;

- la vivacità degli operatori dei trasporti calabresi testimoniata da sensibili tassi di crescita della mobilità in vari comparti (trasporto aereo, movimentazione marittima anche sui porti minori, autotrasporto e perfino trasporto ferroviario);
- una crescita dei centri di competenza e della cultura nel settore dei trasporti che coinvolge le forze sociali ad un elevato livello di maturità.

Priorità

Sulla base delle analisi precedenti e dell'analisi swot di settore, riportata nel documento di valutazione ex-ante, è possibile individuare le seguenti priorità / criticità che devono essere affrontate nel periodo di programmazione 2000-2006:

- Completamento di opere strategiche per lo sviluppo economico, con precedenza per le arterie stradali principali (A3 e S.S. 106), i nodi portuali, aeroportuali e autoportuali e le relative connessioni di rete.
- Riorganizzazione e potenziamento dei servizi di trasporto pubblico e merci.
- Rimozione delle maggiori criticità delle reti.
- Riequilibrio modale in aree urbane o conurbate, mediante sostegno a modi di trasporto ecologici e impiego di nuove tecnologie, interventi previsti da strumenti quali PUT, PUM, Piani di Trasporto.
- Interventi capaci di favorire l'ulteriore crescita di aree o filiere produttive.
- Creazione/potenziamento di strutture capaci di agevolare la gestione e la programmazione degli interventi nel comparto dei trasporti.

Strategie e linee di intervento

Le linee strategiche possono farsi derivare dal quadro di riferimento di sintesi prima riportato e dagli orientamenti programmatici nazionali e regionali. La strategia di base è quella dell'integrazione fisica e funzionale delle reti di trasporto. In particolare ci si riferisce all'integrazione:

- fra reti di trasporto nazionali e reti locali (superamento di criticità infrastrutturali, completamento opere incompiute, potenziamento e riqualificazione di alcuni assi strategici, raccordo stradale e ferroviario di nodi strategici come quelli portuali);

- fra modi di trasporto diversi (integrazione nel trasporto pubblico regionale e urbano fra gomma e ferro, fra linee urbane e linee extraurbane, fra percorsi marittimi, aerei e terrestri; intermodalità merci);
- fra reti infrastrutturali diverse (trasporti/telecomunicazioni, viabilità/reti ambientali, intermodalità/merci, ecc.);
- fra sistema di trasporto e territorio, attraverso la promozione di opere capaci di proporsi come occasioni di valorizzazione di aree economicamente vivaci, di riqualificazione ambientale, di sviluppo turistico ed imprenditoriale.

La realizzazione di un sistema integrato della mobilità impone un superamento della logica degli interventi frammentari, e una logica di progettazione di sistema, ovvero un disegno degli interventi attraverso un'analisi di reattività del sistema di trasporto regionale nel suo complesso, e valutazioni d'impatto globali sulla collettività. Due esigenze significative sono strettamente correlate alla politica dell'integrazione:

- la concentrazione delle risorse sui nodi (aree, poli, macrozone omogenee) e su componenti infrastrutturali strategiche;
- la gerarchizzazione delle scelte.

Concretamente il POR distingue le opere di valenza interregionale o nazionale per le quali ritiene opportuno un impegno programmatico centrale sia relativamente ai fondi ordinari che quelli strutturali del PON Trasporti, dalle opere di potenziamento e ammodernamento delle infrastrutture regionali per le quali ritiene importante operare attraverso strumenti di programmazione ordinaria.

Ai grandi enti di settore (ANAS, FS, etc.) viene chiesto di avviare nuove modalità di rapporto con gli attori dello sviluppo regionale, che prevedano una programmazione partenariale degli interventi. In questo contesto si colloca l'Accordo di Programma Quadro sui Trasporti, nell'ambito dell'Intesa Istituzionale di Programma tra Regione Calabria e Governo nazionale, che pone particolare attenzione all'ammodernamento della Strada Statale 106 .

Il Documento pone l'accento in particolare sulla necessità di investimenti in grado di favorire il superamento di fenomeni di isolamento, tipici della fascia jonica e delle aree interne, in coerenza e continuità con le indicazioni del Piano Generale dei Trasporti (PGT) che suggeriscono di distinguere le diverse realtà territoriali.

Le linee di intervento attraverso le quali si realizzano le strategie degli assi prioritari del programma per il conseguimento dei relativi obiettivi specifici, sono organizzate dal Documento all'interno di specifiche misure.

Obiettivi Specifici di Riferimento

- Rafforzare il collegamento di nodi e terminali a livello locale con le reti nazionali, al fine di agevolare i flussi di merci, risorse finanziarie e capitale umano da e verso il Mezzogiorno (con particolare attenzione, soprattutto nel settore delle merci, al legame fra dotazione e articolazione delle infrastrutture (reti e nodi) e qualità e articolazione dei servizi erogabili), nel rispetto degli standard di sicurezza e in materia di inquinamento atmosferico e acustico, degli obiettivi di riduzione delle emissioni di anidride carbonica (accordi di Kyoto) e dei criteri di minimizzazione degli impatti sulle aree naturali e sul paesaggio.
- Realizzare e adeguare i collegamenti dei nodi alle reti nazionali e internazionali (collegamento delle città con gli aeroporti, collegamento di aree in fase di forte sviluppo e di città capoluogo con la rete ferroviaria nazionale), nel rispetto degli obiettivi di riduzione delle emissioni e dei criteri di minimizzazione degli impatti ambientali.
- Perseguire l'innovazione dei metodi gestionali delle reti materiali e immateriali, ottimizzare l'uso delle infrastrutture disponibili e massimizzare gli effetti derivanti dal loro potenziamento, elevandone qualità, efficienza e sicurezza in un contesto generale di trasparenza di gestione e di apertura al mercato (nel trasporto pubblico locale, nei porti, ecc.).

Descrizione delle linee di intervento

- *Completamento di raccordi viari strategici e potenziamento di alcuni assi stradali primari*; è necessario procedere al potenziamento di alcuni assi primari (S.S. 106, S.S. 18 e viabilità trasversale Jonio-Tirreno), per migliorare l'accessibilità territoriale interconnettere le reti primarie con quelle secondarie;
- *Realizzazione/correzione di alcuni elementi infrastrutturali ferroviari strategici*; è necessario apportare alcune limitate modifiche di tracciato e varianti d'infrastruttura e d'impianto sulla direttrice jonico-adriatica per consentire una valida alternativa all'istadamento dei treni merci da Gioia Tauro verso Nord;
- *Potenziamento delle infrastrutture e dei servizi sui tre principali aeroporti*; è necessario migliorare le infrastrutture degli aeroporti (aerostazioni, parcheggi auto e parcheggi velivoli, raccordi viari e ferroviari alle reti principali) e i servizi (trasporto pubblico di adduzione e di

scambio, sistemi informativi e di assistenza, custodia veicoli, ecc.). I finanziamenti verranno erogati solo previo accertamento del rispetto della direttiva handling e del principio della parità di trattamento tra tutte le compagnie aeree operanti negli scali;

- *Attivazione di nuovi servizi di trasporto aereo sulla dimensione interregionale e internazionale;* è necessario supportare e sostenere, con adeguati interventi sulle infrastrutture e sui servizi, la possibilità di creare nuove rotte aeree centrate sugli aeroporti calabresi (collegamenti euromediterranei con la Tunisia, la Grecia, Malta; collegamenti con altre città del Mezzogiorno quali Napoli, Bari, Palermo o con altre regioni del Centro Nord Italia). I finanziamenti verranno erogati solo previo accertamento del rispetto della direttiva handling e del principio della parità di trattamento tra tutte le compagnie aeree operanti negli scali;
- *Adeguamento delle infrastrutture portuali e sostegno all'attivazione di nuovi servizi nautici regolari (cabotaggio e passeggeri);* è necessario sostenere, con adeguati interventi sulle infrastrutture e sui servizi, il potenziamento e l'attivazione di nuovi servizi di trasporto via mare, tanto nel comparto passeggeri quanto in quello merci;

Organizzazione del sistema logistico regionale; è necessario predisporre e potenziare le aree di raccolta e smistamento delle merci e sviluppare sistemi di gestione per una efficiente organizzazione logistica nel comparto distributivo delle merci. Nella strutturazione su scala gerarchica del sistema logistico regionale, sono da considerare prioritarie in questa misura le azioni volte a potenziare la piattaforma intermodale di Gioia Tauro e l'aeroporto di Lamezia Terme come cargo center.

6.5 Complemento di Programmazione

L'articolazione del POR Calabria in progetti integrati mira a favorire una piena applicazione all'assetto programmatico dei principi del Piano.

I progetti integrati sono quindi uno strumento operativo di attuazione della strategia regionale, delle linee di intervento (territoriali, settoriali e di filiera) e dei metodi (concertazione, collaborazione pubblico-privato) esplicitati nel Programma Operativo della Regione Calabria.

Le fasi e le attività principali attraverso le quali si attuano le specifiche misure del POR Calabria e le relative attività sono riportate nelle singole schede di misura del Complemento di Programmazione.

MISURA 6.1 – reti e sistemi di collegamento esterno (FERS)

La misura si riferisce alle componenti del sistema dei trasporti finalizzati ai collegamenti con l'esterno che, in quanto tali, sono strettamente correlati con le politiche di programmazione nazionale. Gli interventi previsti in questa misura sono complementari ed integrativi con quelli previsti nel Piano Generale dei Trasporti (PGT) che verranno realizzati utilizzando le risorse del PON Trasporti e altre risorse nazionali.

La coerenza e l'integrazione degli interventi previsti dalla misura, con quelli che dovranno essere realizzati nel PON Trasporti e a valere sugli altri programmi ordinari nazionali di intervento, è garantita dalla stipula dell'Accordo di Programma Quadro 'Trasporti' tra la Regione Calabria e il Governo nazionale.

Azione 6.1.a - Completamento di raccordi viari strategici e potenziamento di alcuni assi stradali primari

Gli interventi previsti in questa azione sono finalizzati a migliorare l'accessibilità territoriale e ad interconnettere le reti primarie con quelle secondarie. Questi interventi devono essere complementari ed integrativi a quelli previsti dal PON Trasporti e più in generale programmati, all'interno del Piano Generale dei Trasporti, utilizzando risorse nazionali. Gli interventi previsti sono relativi ai due assi stradali primari regionali che sono l'Autostrada A3 e la S.S. 106.

- Autostrada A3 – Tratto nel territorio della regione Calabria

L'ammodernamento in atto dell'autostrada A3 potrà produrre ricadute ancora più significative sul territorio regionale se integrato con interventi volti a favorire l'allaccio funzionale con il territorio attraversato. Il POR Calabria prevede a tal fine, anche sulla base di alcuni studi di fattibilità in corso di realizzazione, le seguenti tipologie di interventi:

- Interventi finalizzati a migliorare le connessioni dell'infrastruttura primaria con quelle secondarie;
- Raccordi locali, anche con sistemi di trasporto pubblico;
- Qualificazione delle stazioni di servizio su standard avanzati in modo da rendere il percorso turisticamente attraente;
- Raccordi ottimali con centri di scambio merci e passeggeri strategici (porti, aeroporti, autoporti, etc.);

- Impianti e tecnologie per il controllo dei traffici, la sicurezza e la manutenzione (in raccordo con il PON Sicurezza).

Questi interventi, per i quali si attende la conclusione degli specifici studi di fattibilità ed è in corso una ricognizione della progettazione esecutiva già realizzata, sono candidati ad assumere la caratteristica di “invarianza” ed essere attuati nel primo periodo di programmazione.

- SS. 106 – Tratto nel territorio della regione Calabria

La S.S. 106 non è ancora inserita fra le reti TEN europee anche se la richiesta di inserimento, recentemente formulata dallo Stato italiano, è alla valutazione dei Servizi della Commissione. Gli investimenti richiesti per l'adeguamento della S.S. 106 alle caratteristiche CNR Tipo III sono ingenti e vanno inseriti all'interno di un quadro di programmazione per la realizzazione delle opere di medio periodo.

Nel breve periodo, oltre ad interventi specifici su singoli tratti prioritari di adeguamento alle caratteristiche CNR Tipo III, si possono prevedere le seguenti tipologie di interventi finalizzati ad elevare i livelli di servizio, ad accorciare le distanze temporali fra aree considerate tradizionalmente periferiche e poli forti, anche attraverso interventi articolati per scale di priorità, ma in una concezione organica:

- Omogeneizzare le caratteristiche geometriche;
- Eliminare le criticità distribuite su tutto il territorio regionale;
- Migliorare le condizioni di mobilità nei centri urbani costieri.

In primo luogo si ritiene necessario intervenire sui tronchi che presentano le maggiori criticità, in rapporto a parametri quantitativi quali:

- i livelli di traffico attuali;
- il grado di saturazione, ovvero il rapporto flusso/capacità;
- il numero di Km in area urbana;
- il tasso di incidentalità;
- la velocità media di transito.

Gli interventi da realizzare devono essere selezionati sulla base di uno studio di fattibilità, inteso come Progetto di Sistema Viario, orientato a produrre i maggiori effetti benefici possibili sulla collettività, basato sulla conoscenza della domanda di trasporto attuale e di previsione, capace di

definire e valutare proposte alternative di tracciato e di sezione, e di pervenire quindi a stime affidabili dei costi delle opere.

MISURA 6.2 – Reti e sistemi regionali (FESR)

La misura è finalizzata al potenziamento e alla qualificazione delle reti e dei nodi di trasporto a dimensione regionale-locale. Gli interventi previsti da questa misura sono complementari ed integrativi con quelli descritti nella Misura 6.1 e con quelli individuati nel Piano Generale dei Trasporti (PGT) realizzati attraverso le risorse del PON Trasporti e altre risorse nazionali

Azione 6.2.b – Infrastrutture e servizi di trasporto a sostegno della mobilità a scala sub-regionale

- Completamento dell'armatura viaria di secondo livello.

Il raccordo fra le direttrici primarie costiere (A3 e S.S. 106) potrà essere migliorato attraverso interventi localizzati su alcuni percorsi trasversali esistenti; appare opportuno puntare alla qualificazione di tali percorsi ed alla loro integrazione piuttosto che alla costruzione di nuove infrastrutture ad eccezione di quelle esplicitamente individuate negli strumenti di programmazione. Gli interventi saranno mirati in primo luogo alla velocizzazione degli itinerari e all'innalzamento dei livelli di sicurezza della circolazione stradale.

6.6 Intesa Generale Quadro

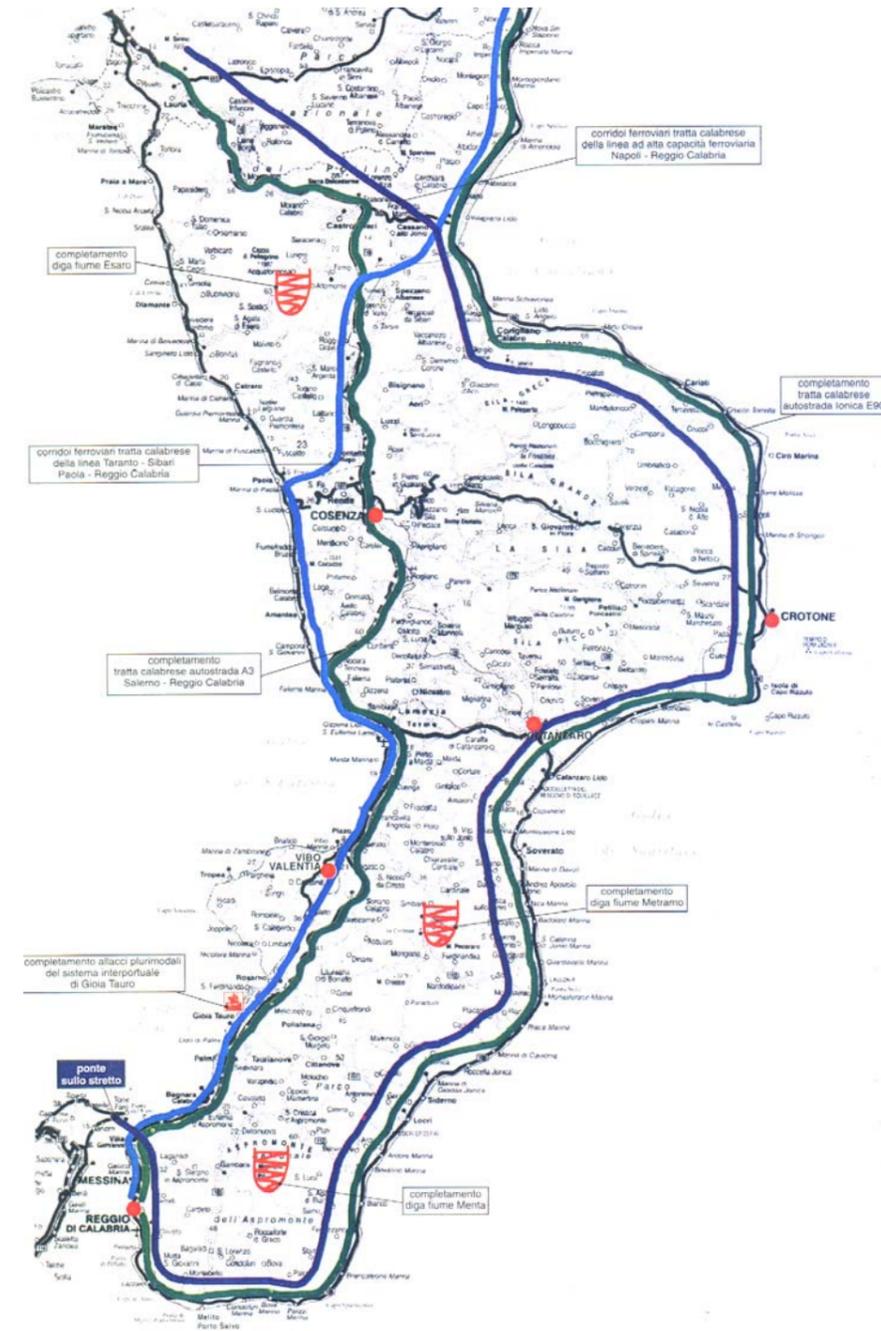
La sottoscrizione dell'Intesa Generale Quadro sulle grandi opere della Calabria (2002) tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e la Regione Calabria rappresenta l'impegno del Governo a realizzare nel prossimo decennio opere indispensabili a tutto il Mezzogiorno.

Le grandi opere hanno lo scopo di completare i corridoi autostradali e ferroviari adriatico-jonico e tirrenico fino a Reggio Calabria dove convergono verso il nodo dell'opera del ponte sullo Stretto di Messina.

Attraverso il Documento si riconosce a tali opere una valenza e un contesto non solo nazionale ma addirittura europea e internazionale poiché rappresenta la connessione attraverso la Sicilia al continente Africano.

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 ed opportuna collaborazione con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio.

7 PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE A LIVELLO COMUNALE

7.1 Strumenti di pianificazione comunale

Il tracciato di progetto della S.S. 106, da realizzarsi in una nuova sede, attraversa i comuni di Reggio Calabria (periferia meridionale), Motta san Giovanni, Montebello Jonico, Melito di Porto Salvo ed il comune Nuovo di Roghudi – Megalotto 5 –. Tali comuni appartengono tutti all'ambito amministrativo della Provincia di Reggio Calabria.

Il fenomeno dell'insediamento abitativo nel nostro sistema appare abbastanza articolato, sia per le variabili che presenta nella sua composizione sia per le trasformazioni urbane al quale è andato soggetto negli anni.

Gli strumenti urbanistici cui si è fatto riferimento sono di seguito elencati:

- Reggio Calabria: Piano Regolatore Generale, vigente: D.P.G.R. 377/75, D.P.G.R. 914/85, D.P.G.R. 1153/91;
- Motta S. Giovanni: Programma di Fabbricazione, n. decreto 471 del 01/01/1973;
- Montebello Jonico: Piano Regolatore Generale, n. decreto 1635 del 30/11/1994;
- Melito Porto Salvo: Programma di Fabbricazione, n. decreto 1131 del 01/01/1982, sostituito dal nuovo Piano Regolatore Generale approvato i primi di Giugno del 2003, ma ancora in attesa delle approvazioni di 500 osservazioni occorse.

Per quanto concerne il centro abitato di Roghudi Nuovo, esso è stato edificato di recente per accogliere la popolazione di Roghudi evacuata a seguito delle forti alluvioni che tra il 1970 ed il 1973 minarono pericolosamente la sicurezza del vecchio centro abitato. Per l'azzonamento del territorio nuovo è stato utilizzato il Programma di Fabbricazione, n. decreto 635 del 19/06/1987. Il Territorio comunale di Roghudi Nuovo è contenuto all'interno del territorio comunale di Melito di Porto Salvo e viene intercettato marginalmente dall'infrastruttura di progetto.

Nella "Carta del mosaico dei Piani Regolatori Comunali", allegata, le voci di legenda utilizzate corrispondono alle zonizzazioni territoriali individuate ed accorpate per affinità in base ai relativi Piani Regolatori Generali e Piani di Fabbricazione; ottenendo così una classificazione per zone:

- B Residenziale di completamento;
- C1 Residenziale di espansione;
- C2 Residenziale a ricettività turistica;
- D Attività produttive di tipo secondario (artigianale, commerciale ed industriale);
- E Zona agricola;
- F Attrezzature/servizi;
- T Turistica.

Inoltre, sono state individuate e distinte le zone a carattere speciale:

- Zona destinata a parco/verde pubblico;
- Zona E2 "zona agricola di valore paesaggistico";
- Zona A.S.I.;
- Aree di rispetto (cimiteriale, stradale...);
- Aree vincolate (difesa geomorfologica dell'abitato/vincolo archeologico/aree costiere soggette a tutela).

Nel paragrafo successivo vengono riepilogate ed analizzate le destinazioni d'uso dei vari Piani Regolatori Generali e/o Piani di Fabbricazione, per ciascun comune ricadente all'interno della fascia interessata dall'intervento in progetto. Le indicazioni di Piano sono state riportate nell'elaborato grafico "Mosaico dei Piani Regolatori Comunali". Di seguito vengono riepilogate, per ciascun Comune, le destinazioni d'uso previste dai vari Piani Regolatori Generali, all'interno della fascia interessata dalla soluzione progettuale in esame nel presente Studio.

7.1.1 Piano Regolatore Generale di Reggio Calabria

Il P.R.G. di Reggio Calabria, nel suo sviluppo a sud del centro abitato ed in corrispondenza dell'inizio dell'intervento di progetto, prevede una implementazione delle zone destinate alle attività produttive di tipo secondario, anche di quelle destinate alle attrezzature (portuali) ed ai servizi, con l'interposizione di zone destinate a parco o a verde pubblico.

Più a sud della località Mortara, in direzione Pellaro-Bocale ed in posizione più arretrata rispetto alla costa, vi sono anche zone di espansione, zone turistico-residenziali e di completamento (quest'ultima posta al confine con Motta San Giovanni in località Campoli).

In sintesi, il tracciato attraversa in larga parte la zona agricola (E), subordinatamente le zone industriali ed alcune porzioni di territorio destinato a verde pubblico. Importante notare che l'infrastruttura attraverserà anche una parte del territorio comunale destinata a zona residenziale C di espansione (dalla progr. Km 0+500 al Km 1+250 circa) ed alcune aree adibite ad uso turistico-residenziale (dalla progr. Km 3+500 fino alla progr. Km 5+800 circa), ma soltanto con soluzione progettuale di tipo sotterraneo (in galleria).

Rispetto al tracciato attuale, la nuova infrastruttura proprio per l'elevato sviluppo in sotterraneo renda nulle le implicazioni inerenti la compatibilità con le destinazioni d'uso sia agricole, residenziali e/o turistico-residenziali previste per aree non fisicamente interferite in superficie.

7.1.2 Programma di Fabbricazione di Motta San Giovanni

Il P.d.F. del Comune di Motta San Giovanni articola gran parte della sua zonizzazione, a ridosso della costa, con zone di completamento, attività produttive, attrezzature e servizi e zone destinate a parco/verde pubblico, di cui una propaggine si sviluppa nell'entroterra a ridosso della fiumara di Lazzaro, mentre il resto del territorio è zona agricola.

Il tracciato progettuale percorre l'entroterra del Comune di San Giovanni, destinato prevalentemente all'agricoltura, eccezion fatta per una porzione di territorio posta nell'immediato intorno della fiumara di Lazzaro (o San Vincenzo). Innanzitutto, due modeste interferenze si riscontrano alle progr. Km: 6+850 circa e 7+850 circa, ove il tracciato progettuale attraversa, nel primo caso in viadotto una porzione di territorio destinato a verde pubblico, mentre nel secondo caso intercetta un'area residenziale (B) di completamento. Se, in quest'ultimo caso l'interferenza è

mitigabile dalla presenza della galleria con cui l'infrastruttura attraversa il comune di Motta San Giovanni, nel primo caso invece, l'attraversamento è in viadotto.

Se nell'attraversare la zona E del territorio, il tracciato non interferisce poi molto, visto lo sviluppo di lunghe gallerie, diversa è l'articolazione in superficie nei pressi della fiumara di Lazzaro.

Infatti, in tale area il tracciato, all'altezza della progr. Km 8+300 circa attraversa *p.p.* in viadotto un'area a verde pubblico per poi entrare in galleria e successivamente attraversare in viadotto la fiumara di Lazzaro. Alla fine di tale viadotto, il tracciato intercetta un'area industriale, oltre la quale si sviluppa lo svincolo di Lazzaro, quasi del tutto in zona agricola.

7.1.3 Piano Regolatore Generale di Montebello Jonico

Il P.R.G. del Comune di Montebello Jonico prevede un'ampia zona turistica in destra orografica della fiumara di Molaro, mentre in sinistra vi è l'area A.S.I. occupata dalle Officine Omega. A nord-est di tali zone si trova un'area di modesta estensione con destinazioni d'uso di espansione (C - prevalentemente) ed affiancata da una piccola zona di completamento (B) con annessa zona ad attrezzature/servizi.

Proseguendo verso S-SE, è prevalente l'area a vocazione agricola con alcune frazioni (ad esempio: Acone, Monte La Guardia, Caracciolino, ecc...) che hanno destinazioni d'uso di completamento ed espansione e con piccole aree destinate ad attrezzature o servizi (Caracciolino).

L'opera di progetto attraversa prevalentemente il suolo comunale nella zona territoriale omogenea "E" agricola e soltanto alla progr. Km 14+200 circa, interferirebbe con un'area residenziale di completamento, ma il passaggio in sotterraneo rende pressochè nulla l'interferenza.

7.1.4 Piano Regolatore Generale di Melito di Porto Salvo

Il P.R.G. del Comune di Melito di Porto Salvo, nella porzione del corridoio di studio, si articola in porzioni di aree di completamento immerse in zone agricole e/o contigue con zone destinate a parco/verde pubblico, oppure adiacenti a modeste aree destinate ad attività produttive di tipo

secondario (commerciale, artigianale, industriale). Restano altresì contenute all'interno di più vaste zone agricole, piccoli insediamenti destinati alla ricettività turistica.

Anche in questo caso il tracciato, percorrendo un corridoio molto più interno, attraversa prevalentemente aree agricole con tre attraversamenti particolari:

al Km 18+000, ove interferisce con alcune piccole aree residenziali (B);

al Km 18+500, ove si sovrappone ad un'area destinata a verde pubblico;

al Km 20+500, ove il tracciato attraversa un'area industriale ed un'area a verde pubblico poste sulle sponde della fiumara di Melito.

Se nel primo caso, il tracciato è in galleria, nel secondo e nel terzo caso la tipologia dell'opera di attraversamento è quella del viadotto, con annesso uno svincolo in sinistra orografica della fiumara di Melito; pertanto, l'infrastruttura interferisce maggiormente nell'ultimo tratto, poiché oltre all'attraversamento in viadotto di un'area soggetta a tutela (SIC), lo svincolo di progetto è in piena area destinata a verde pubblico.

7.1.5 Programma di Fabbricazione di Roghudi Nuovo

Il P.d.F. del Comune di Roghudi Nuovo è articolato in una zona meridionale prevalentemente urbanizzata ed una settentrionale denominata "montana" su cui prevale la predisposizione agricola e che viene soltanto marginalmente lambita dal corridoio infrastrutturale in esame (corsia stradale a valle-lato mare).

Da quanto sopra riportato, il nuovo tracciato della S.S. 106 sposta la fascia di rispetto e di inedificazione (parallela alla strada di circa 40 m per lato) rispetto all'attuale sede stradale (parallela alla costa) più a monte, nell'entroterra contribuendo ad apportare delle modifiche ai Piani Regolatori nelle previsioni di sviluppo edilizio, compensate dal fatto che per un buon 70% l'infrastruttura si articola in area agricola zona "E". Restano alcune aree "critiche", ma con sviluppo modesto, eccezion fatta per le aree residenziali turistico-ricettive presso Reggio Calabria ed altre zone di completamento (nei restanti comuni escluso Roghudi Nuovo). Tali interferenze sono mitigate dalla tipologia adottata dai Progettisti, poiché il tracciato è prevalentemente in sotterraneo.

7.2 Schede di sintesi delle interferenze con gli strumenti di pianificazione comunale

Soluzione progettuale prescelta.

COMUNE	ZONA da PRG	PROGRESSIVA tracciato	TIPOLOGIA tracciato	N.T.A.	COERENZA
Reggio Calabria	VP - Verde pubblico	Carreggiata sud della Bretella di raccordo – località Mortara fino alla grande curva a destra	Raso/trincea/rilevato	<p>Le aree a verde pubblico sono destinate alla formazione di giardini pubblici, completamente ineditabili.</p> <p>Potrà solo essere consentita, in forma precaria la installazione di strutture pubblicitarie provvisorie, chioschi per la vendita di attrezzature per il gioco dei bambini.</p> <p>In tali zone, in sede di adozione di strumento urbanistico preventivo di esecuzione, di iniziativa pubblica, può essere prevista, in aree che si presentino particolarmente idonee, la creazione di impianti sportivi pubblici e di attività che abbiano il carattere di iniziativa pubblica e di pubblico interesse.</p> <p>Siffatti impianti non devono però pregiudicare né l'agibilità del parco da parte del pubblico, né le caratteristiche ambientali.</p> <p>In tali circostanze, la formulazione degli indici edilizi è demandata allo strumento urbanistico preventivo di esecuzione.</p>	Non coerenza soprattutto in virtù della tipologia (raso/trincea/rilevato) delle opere in progetto.
	F Zona per attrezzature/servizi	Carreggiata nord della Bretella di racc. fino alla riunificazione delle carreggiate N-S	Raso/trincea/rilevato	<p>In tali aree è consentito l'insediamento di attività rivolte ad assicurare alla comunità sia servizi relativi alla sua vita sociale culturale sia servizi di tipo tecnico rispondenti alle definizioni ed alle finalità emergenti ai punti precedenti contrassegnati con la lettera A/c - D - E - F e G (delle NTA).</p> <p>Superficie minima 15% dell'area e comunque corrispondente ad una dotazione commisurata alle esigenze delle attività insediate. Poiché i servizi possono essere di vario tipo si riportano brevemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aree per attrezzature scolastiche di grado superiore; 2. Attrezzature sanitarie ed assistenziali; 3. Attrezzature tecnologiche; 4. Attrezzature a carattere annuario; 5. Aree per le attrezzature sportive ed il tempo libero. 	Pur non escludendo a priori la realizzazione di un'infrastruttura viaria, andrà considerata l'ipotesi di una variante al P.R.G., prestando particolare attenzione alla pianificazione delle attrezzature scolastiche o di attrezzature sanitarie ed assistenziali.
	B Zona resid. di completamento	Carreggiata nord della Bretella di racc. fino alla riunificazione delle carreggiate N-S: tratto di massima curvatura	Raso/trincea/rilevato	<p>Comprende le parti di territorio comunale totalmente o parzialmente edificate che non presentino carattere di interesse storico-artistico e di particolare pregio ambientale. Gli spazi privati aperti ed adiacenti agli spazi pubblici e quelli derivanti da arretramenti devono essere sistemati.</p> <p>In tale zona omogenea B non sono ammesse, di norma, cortili chiusi. Nell'ipotesi in cui un intervento di rinnovo edilizio parziale venga ad originare spazi chiusi o semichiusi, la formazione di tali spazi viene disciplinata dagli articoli del regolamento edilizio relativo ai cortili.</p>	L'area interessata è di minima estensione, pertanto, non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale.

Reggio Calabria	D Zona di attività produttive di tipo secondario	Carreggiate N-S della Bretella di racc. – dallo svincolo di PRG fino a imbocco sud della galleria	Raso/trincea/rilevato e galleria	<p>Destinazioni specifiche in relazione alle attività industriali e commerciali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - edifici ed attrezzature per l'attività industriale; - magazzini, depositi anche commerciali, silos, rimesse, ed esposizioni commerciali e dei prodotti dell'industria; - esercizi pubblici e negozi; - laboratori di ricerca e di analisi; - officine. <p>Destinazioni consentite in relazione alle predette attività:</p> <ul style="list-style-type: none"> - edifici ed attrezzature di natura ricreativa e sociale al servizio degli addetti all'industria e al commercio; - uffici direzionali ed amministrativi dell'industria e del commercio anche se non direttamente connessi alle unità produttive presenti nella zona; - servizi di interesse pubblico o connessi con le attività insediate; - abitazioni del personale di custodia. <p>Nelle zone industriali e commerciali devono essere garantiti spazi di parcheggio in area privata in aggiunta ai parcheggi di zona.</p>	<p>La non coerenza è limitata alla tipologia delle opere: maggiore per gli attraversamenti a raso/trincea/rilevato, pressoché nulla per l'attraversamento in galleria.</p> <p>Tuttavia, l'area interferita presenta uno sviluppo modesto rispetto all'estensione dell'intera Zona D.</p>
	VP - Verde pubblico	Bretella di racc. – dallo svincolo di PRG fino a sbocco galleria	Galleria	<p>Le aree a verde pubblico sono destinate alla formazione di giardini pubblici, completamente inedificabili.</p> <p>Potrà solo essere consentita, in forma precaria la installazione di strutture pubblicitarie provvisorie, chioschi per la vendita di attrezzature per il gioco dei bambini.</p> <p>In tali zone, in sede di adozione di strumento urbanistico preventivo di esecuzione, di iniziativa pubblica, può essere prevista, in aree che si presentino particolarmente idonee, la creazione di impianti sportivi pubblici e di attività che abbiano il carattere di iniziativa pubblica e di pubblico interesse.</p> <p>Siffatti impianti non devono però pregiudicare né l'agibilità del parco da parte del pubblico, né le caratteristiche ambientali.</p> <p>In tali circostanze, la formulazione degli indici edilizi è demandata allo strumento urbanistico preventivo di esecuzione.</p>	<p>Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.</p>

Reggio Calabria	E Zona agricola	Bretella di racc. – dallo svincolo di PRG fino a sbocco galleria	Galleria	Definita come “Zona per attività primarie”: <u>Destinazioni specifiche</u> : Fabbricati rurali per il ricovero e l'allevamento di animali, per il ricovero di macchine agricole, per la conservazione dei prodotti agricoli, concimaie, silos, fabbricati per la conservazione e trasformazione dei prodotti agricoli. <u>Destinazioni consentite</u> : Abitazioni rurali, e - su parere favorevole del Consiglio Comunale - industrie estrattive e cave, attrezzature sportive, turistiche e ricreative pubbliche e private, impianti tecnologici o servizi di interesse pubblico che richiedono localizzazioni isolate. Per quanto afferisce alle cave ed alle industrie estrattive, le aree interessate, a mente di quanto disposto dall'Art. 10 L. 28.1.1977 n. 10, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.
	E Zona agricola	Inizio Megalotto 5 Km 0+000 ÷ a 0+500	Viadotto, galleria, viadotto	Definita come “Zona per attività primarie”: <u>Destinazioni specifiche</u> : Fabbricati rurali per il ricovero e l'allevamento di animali, per il ricovero di macchine agricole, per la conservazione dei prodotti agricoli, concimaie, silos, fabbricati per la conservazione e trasformazione dei prodotti agricoli. <u>Destinazioni consentite</u> : Abitazioni rurali, e - su parere favorevole del Consiglio Comunale - industrie estrattive e cave, attrezzature sportive, turistiche e ricreative pubbliche e private, impianti tecnologici o servizi di interesse pubblico che richiedono localizzazioni isolate. Per quanto afferisce alle cave ed alle industrie estrattive, le aree interessate, a mente di quanto disposto dall'Art. 10 L. 28.1.1977 n. 10, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate.	La non coerenza si esplica per i tratti all'aperto, ma di minore entità per le soluzioni progettuali in viadotto.
	C Zona resid. di espansione	da Km 0+500 ÷ a 1+000	Galleria	Comprende le parti del territorio inedificate, ma destinate allo sviluppo dell'abitato, oppure edificate al di sotto dei limiti di superficie coperta e di densità edilizia di cui alla zona omogenea B.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.
	E Zona agricola	da Km 1+000 ÷ a 3+900 circa	Galleria, raso/trincea/rilevato e viadotto	Definita come “Zona per attività primarie”: <u>Destinazioni specifiche</u> : Fabbricati rurali per il ricovero e l'allevamento di animali, per il ricovero di macchine agricole, per la conservazione dei prodotti agricoli, concimaie, silos, fabbricati per la conservazione e trasformazione dei prodotti agricoli. <u>Destinazioni consentite</u> : Abitazioni rurali, e - su parere favorevole del Consiglio Comunale - industrie estrattive e cave, attrezzature sportive, turistiche e ricreative pubbliche e private, impianti tecnologici o servizi di interesse pubblico che richiedono localizzazioni isolate. Per quanto afferisce alle cave ed alle industrie estrattive, le aree interessate, a mente di quanto disposto dall'Art. 10 L. 28.1.1977 n. 10, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate.	<u>Galleria</u> : coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.

Reggio Calabria	VP - Verde pubblico	da Km 1+000 ÷ a 3+900 circa	Galleria, raso/trincea/rilevato e viadotto	<p>Le aree a verde pubblico sono destinate alla formazione di giardini pubblici, completamente inedificabili.</p> <p>Potrà solo essere consentita, in forma precaria la installazione di strutture pubblicitarie provvisorie, chioschi per la vendita di attrezzature per il gioco dei bambini.</p> <p>In tali zone, in sede di adozione di strumento urbanistico preventivo di esecuzione, di iniziativa pubblica, può essere prevista, in aree che si presentino particolarmente idonee, la creazione di impianti sportivi pubblici e di attività che abbiano il carattere di iniziativa pubblica e di pubblico interesse.</p> <p>Siffatti impianti non devono però pregiudicare né l'agibilità del parco da parte del pubblico, né le caratteristiche ambientali.</p> <p>In tali circostanze, la formulazione degli indici edilizi è demandata allo strumento urbanistico preventivo di esecuzione.</p>	<p><u>Galleria</u>: coerenza.</p> <p><u>Raso/trincea/rilevato</u>: non coerenza.</p> <p><u>Viadotto</u>: non coerenza, ma di minore entità.</p>
	CTR - Zona C turistico-residenziale	da Km 3+900 circa ÷ a 4+500	Galleria	<p>Comprende le parti del territorio inedificate, ma destinate allo sviluppo dell'abitato, oppure edificate al di sotto dei limiti di superficie coperta e di densità edilizia di cui alla zona omogenea B.</p>	<p>Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.</p>
	E Zona agricola	da Km 4+500 ÷ a 5+900	Galleria e viadotto	<p>Definita come "Zona per attività primarie": <u>Destinazioni specifiche</u>: Fabbricati rurali per il ricovero e l'allevamento di animali, per il ricovero di macchine agricole, per la conservazione dei prodotti agricoli, concimaie, silos, fabbricati per la conservazione e trasformazione dei prodotti agricoli. <u>Destinazioni consentite</u>: Abitazioni rurali, e - su parere favorevole del Consiglio Comunale - industrie estrattive e cave, attrezzature sportive, turistiche e ricreative pubbliche e private, impianti tecnologici o servizi di interesse pubblico che richiedono localizzazioni isolate. Per quanto afferisce alle cave ed alle industrie estrattive, le aree interessate, a mente di quanto disposto dall'Art. 10 L. 28.1.1977 n. 10, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate.</p>	<p><u>Galleria</u>: coerenza.</p> <p><u>Viadotto</u>: non coerenza, ma di minore entità, rispetto allo sviluppo di tipologie come raso/trincea/rilevato.</p>
	CTR - Zona C turistico-residenziale	intorno al Km 5+300	Galleria	<p>Comprende le parti del territorio inedificate, ma destinate allo sviluppo dell'abitato, oppure edificate al di sotto dei limiti di superficie coperta e di densità edilizia di cui alla zona omogenea B.</p>	<p>Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.</p>

Motta San Giovanni	E Zona agricola	da Km 5+900 ÷ a 8+300	Galleria, viadotto e raso/trincea/rilevato	Le zone agricole comprendono le aree destinate all'esercizio dell'attività agricola e delle altre attività connesse al settore agricolo. In queste zone oltre alla manutenzione ordinaria, straordinaria ed alla ristrutturazione edilizia, la demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti, sono ammessi anche ampliamenti. Nelle zone omogenee E sono ammessi interventi, previo parere favorevole del Consiglio Comunale per industrie estrattive e cave. Le aree interessate, a monte di quanto disposto dall'art. 10, L.10/1/77, n.10 e art.8 della L.R. 23/90, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate. Il progetto relativo alla sistemazione dei luoghi deve essere sottoposto all'approvazione dell'Amministrazione Comunale e realizzabile mediante intervento edilizio diretto.	<u>Galleria</u> : coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
	VP - Verde pubblico	intorno al Km 6+800	Viadotto	Le aree a verde pubblico sono destinate a tempo libero. In esse saranno curate le alberature esistenti e la posa a dimora di nuove piantumazioni per la creazione di parchi e giardini. Inoltre potranno essere ubicate attrezzature per lo svago, chioschi, bar, teatri all'aperto, impianti sportivi all'aperto, ect...	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto allo sviluppo di tipologie come raso/trincea/rilevato.
	B Zona resid. di completamento	intorno al Km 7+900	Galleria	In tale zona sono ammessi edifici in prevalenza residenziali, attività commerciali ed artigiane, attività piccolo industriali, non nocive e non moleste, residenze alberghiere e sopralberghiere, residenze collettive a carattere normale e a carattere speciale, servizi connessi alla residenza, servizi connessi alle attività turistiche. Ogni intervento, deve avere per scopo, la conservazione delle caratteristiche urbane consolidate, costituite, oltre che dai caratteri formali, dall'unitarietà urbanistica e funzionale dell'insieme.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.
	VP - Verde pubblico	da Km 8+300 ÷ a 8+900 circa	Viadotto e galleria	Le aree a verde pubblico sono destinate a tempo libero. In esse saranno curate le alberature esistenti e la posa a dimora di nuove piantumazioni per la creazione di parchi e giardini. Inoltre potranno essere ubicate attrezzature per lo svago, chioschi, bar, teatri all'aperto, impianti sportivi all'aperto, ect...	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto allo sviluppo di tipologie come raso/trincea/rilevato. <u>Galleria</u> : coerenza.
	D Zona di attività produttive di tipo secondario	da Km 8+400 ÷ a 8+600 circa	Galleria	Zone destinate alla conservazione ed alla creazione di insediamenti industriali o ad essi assimilati; per le aree estrattive: qualunque utilizzazione di tipo industriale sia preceduta da uno studio di sistemazione paesaggistico-ambientale dell'area.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.

Motta San Giovanni	E Zona agricola	intorno al Km 8+700	Viadotto	Le zone agricole comprendono le aree destinate all'esercizio dell'attività agricola e delle altre attività connesse al settore agricolo. In queste zone oltre alla manutenzione ordinaria, straordinaria ed alla ristrutturazione edilizia, la demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti, sono ammessi anche ampliamenti. Nelle zone omogenee E sono ammessi interventi, previo parere favorevole del Consiglio Comunale per industrie estrattive e cave. Le aree interessate, a monte di quanto disposto dall'art. 10, L.10/1/77, n.10 e art.8 della L.R. 23/90, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate. Il progetto relativo alla sistemazione dei luoghi deve essere sottoposto all'approvazione dell'Amministrazione Comunale e realizzabile mediante intervento edilizio diretto.	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto allo sviluppo di tipologie come raso/trincea/rilevato.	
	B Zona resid. di completamento	Carreggiata a valle, intorno al Km 8+700	Viadotto	In tale zona sono ammessi edifici in prevalenza residenziali, attività commerciali ed artigiane, attività piccolo industriali, non nocive e non moleste, residenze alberghiere e sopralberghiere, residenze collettive a carattere normale e a carattere speciale, servizi connessi alla residenza, servizi connessi alle attività turistiche. Ogni intervento, deve avere per scopo, la conservazione delle caratteristiche urbane consolidate, costituite, oltre che dai caratteri formali, dall'unitarietà urbanistica e funzionale dell'insieme.	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto allo sviluppo di tipologie come raso/trincea/rilevato. Inoltre, l'area attraversata è di modesta estensione (solo carreggiata a valle).	
	F Zona per attrezzature/servizi	da Km 8+900 ÷ a 9+050 circa	Viadotto raso/trincea/rilevato	e	Tali zone comprendono le aree per attrezzature a carattere urbano e sono destinate a quelle attività rivolte ad assicurare alla comunità, sia i servizi di tipo sociale-culturale, sia a servizi di tipo tecnico e ambientale.	<u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
	D Zona di attività produttive di tipo secondario	da Km 9+050 ÷ a 9+200 circa	Viadotto raso/trincea/rilevato	e	Zone destinate alla conservazione ed alla creazione di insediamenti industriali o ad essi assimilati; per le aree estrattive: qualunque utilizzazione di tipo industriale sia preceduta da uno studio di sistemazione paesaggistico-ambientale dell'area.	<u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
	C Zona resid. di espansione	Carreggiata a monte, intorno al Km 9+050	Raso/trincea/rilevato		Sono costituite da aree destinate a nuovi complessi insediativi, che risultano inedificate o nelle quali l'edificazione preesistente non raggiunga i limiti di superficie e densità da essere classificata come zona territoriale B.	<u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza; tuttavia l'area interessata è di modesta estensione (solo carreggiata a monte).

Studio di Impatto Ambientale

Quadro di Riferimento Programmatico

Motta San Giovanni	E Zona agricola	da Km 9+200 ÷ a 11+200 circa	Viadotto, galleria e raso/trincea/rilevato	Le zone agricole comprendono le aree destinate all'esercizio dell'attività agricola e delle altre attività connesse al settore agricolo. In queste zone oltre alla manutenzione ordinaria, straordinaria ed alla ristrutturazione edilizia, la demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti, sono ammessi anche ampliamenti. Nelle zone omogenee E sono ammessi interventi, previo parere favorevole del Consiglio Comunale per industrie estrattive e cave. Le aree interessate, a monte di quanto disposto dall'art. 10, L.10/1/77, n.10 e art.8 della L.R. 23/90, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate. Il progetto relativo alla sistemazione dei luoghi deve essere sottoposto all'approvazione dell'Amministrazione Comunale e realizzabile mediante intervento edilizio diretto.	<u>Galleria</u> : coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
Montebello Jonico	E Zona agricola	da Km 11+200 ÷ a 17+500 circa	Viadotto, galleria e raso/trincea/rilevato	Sono zone destinate prevalentemente all'esercizio dell'attività agricola propriamente detta o di quella connessa con la difesa del territorio e con la tutela delle caratteristiche morfologiche ed ambientali.	<u>Galleria</u> : coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
	B Zona resid. di completamento	intorno al Km 14+250 circa	Galleria	In tali zone è consentito l'intervento edilizio diretto, tramite rilascio di concessioni: nelle zone con particolare conformazione geomorfologica è necessario che ogni progetto sia corredato da specifica relazione geologico-tecnica con la previsione in dettaglio delle eventuali opere occorrenti all'utilizzazione dell'area ed ottenere il benessere del competente Ufficio del Genio Civile.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.
Melito di Porto Salvo	E Zona agricola	da Km 17+500 circa ÷ a 21+000	Viadotto, galleria e raso/trincea/rilevato	Si tratta di aree destinate agli usi della coltivazione. In questa zona sono ammesse solo abitazioni di coloro che sono addetti all'attività agricola.	<u>Galleria</u> : coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
	B Zona resid. di completamento	da Km 17+800 ÷ a 18+000	Galleria	Completamento e rinnovamento a carattere residenziale. In questa zona vi si possono costruire, sia i lotti liberi, sia in sostituzione di quelli esistenti, nel rispetto dei tracciati stradali esistenti.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.

Studio di Impatto Ambientale

Quadro di Riferimento Programmatico

Melito di Porto Salvo	VP - Verde pubblico	intorno al Km 18+400	Viadotto	Riserve a parco. Queste aree vengono riservate allo scopo di potere costruire un pubblico parco di verde.	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto allo sviluppo di tipologie come raso/trincea/rilevato, soprattutto se si considera che l'attraversamento pressoché ortogonale, ne limita l'interferenza ad una porzione molto ridotta di territorio rispetto all'estensione dell'intera Zona VP.
	D Zona di attività produttive di tipo secondario	intorno al Km 20+400	Viadotto	Artigianale commerciali. In questa zona verranno localizzati fabbricati artigianali, commerciali, officine, che non risultino nocive, inquinanti, rumorose o comunque pericolose per la vista degli abitanti.	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto allo sviluppo di tipologie come raso/trincea/rilevato.
	VP - Verde pubblico	da Km 20+600 ÷ a 21+000 circa	Viadotto, raso/trincea/rilevato ed imbocco nord galleria della carreggiata a valle	Riserve a parco. Queste aree vengono riservate allo scopo di potere costruire un pubblico parco di verde da acquisire secondo la stessa prassi prevista per le zone di attrezzature pubbliche.	<u>Imbocco galleria</u> : non coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
	F Zona per attrezzature/servizi	intorno al Km 20+900	Raso/trincea/rilevato ed imbocco nord galleria della carreggiata a monte	In queste aree verranno localizzato i servizi pubblici e le attrezzature per le attività collettive (scuole, giochi bambini, uffici, parcheggi, verde attrezzato) così come prescritto dal D.M. 2/4/1968 n. 1444. I suoli saranno espropriati dal Comune attraverso i meccanismi legali previsti dalle leggi vigenti.	<u>Imbocco galleria</u> : non coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza.
Roghudi Nuovo	E Zona agricola	intorno al Km 19+000	Galleria	Comprende le parti del territorio destinate ad usi agricoli, escluse quelle in cui, fermo restando il carattere agricolo delle stesse, il frazionamento della proprietà richieda insediamenti da considerare come Zona C.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.

Soluzione progettuale: Alternativa n. 1

COMUNE	ZONA da PRG	PROGRESSIVA tracciato	TIPOLOGIA tracciato	N.T.A.	COERENZA
Reggio Calabria	F Zona per attrezzature/servizi	Bretella di raccordo – località Mortara dal Km -2+500 al Km -2+000	Raso/trincea/rilevato	<p>In tali aree è consentito l'insediamento di attività rivolte ad assicurare alla comunità sia servizi relativi alla sua vita sociale culturale sia servizi di tipo tecnico rispondenti alle definizioni ed alle finalità emergenti ai punti precedenti contrassegnati con la lettera A/c - D - E - F e G (delle NTA).</p> <p>Superficie minima 15% dell'area e comunque corrispondente ad una dotazione commisurata alle esigenze delle attività insediate. Poiché i servizi possono essere di vario tipo si riportano brevemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aree per attrezzature scolastiche di grado superiore; 2. Attrezzature sanitarie ed assistenziali; 3. Attrezzature tecnologiche; 4. Attrezzature a carattere annonario; 5. Aree per le attrezzature sportive ed il tempo libero. 	Non coerenza soprattutto in virtù della tipologia (raso/trincea/rilevato) delle opere in progetto.
	B Zona resid. di completamento	Bretella di raccordo dal Km -2+000 al Km -1+000 circa	Galleria	<p>Comprende le parti di territorio comunale totalmente o parzialmente edificate che non presentino carattere di interesse storico-artistico e di particolare pregio ambientale. Gli spazi privati aperti ed adiacenti agli spazi pubblici e quelli derivanti da arretramenti devono essere sistemati.</p> <p>In tale zona omogenea B non sono ammesse, di norma, cortili chiusi. Nell'ipotesi in cui un intervento di rinnovo edilizio parziale venga ad originare spazi chiusi o semichiusi, la formazione di tali spazi viene disciplinata dagli articoli del regolamento edilizio relativo ai cortili.</p>	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.
	F Zona per attrezzature/servizi	Bretella di raccordo dal Km -1+000 al Km -0+500 circa	Galleria	<p>In tali aree è consentito l'insediamento di attività rivolte ad assicurare alla comunità sia servizi relativi alla sua vita sociale culturale sia servizi di tipo tecnico rispondenti alle definizioni ed alle finalità emergenti ai punti precedenti contrassegnati con la lettera A/c - D - E - F e G (delle NTA).</p> <p>Superficie minima 15% dell'area e comunque corrispondente ad una dotazione commisurata alle esigenze delle attività insediate. Poiché i servizi possono essere di vario tipo si riportano brevemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aree per attrezzature scolastiche di grado superiore; 2. Attrezzature sanitarie ed assistenziali; 3. Attrezzature tecnologiche; 4. Attrezzature a carattere annonario; 5. Aree per le attrezzature sportive ed il tempo libero. 	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.

Reggio Calabria	E Zona agricola	Bretella di raccordo dal Km-0+500 al Km -0+000 circa	Galleria	<p>Definita come "Zona per attività primarie": <u>Destinazioni specifiche</u>: Fabbricati rurali per il ricovero e l'allevamento di animali, per il ricovero di macchine agricole, per la conservazione dei prodotti agricoli, concimaie, silos, fabbricati per la conservazione e trasformazione dei prodotti agricoli.</p> <p><u>Destinazioni consentite</u>: Abitazioni rurali, e - su parere favorevole del Consiglio Comunale - industrie estrattive e cave, attrezzature sportive, turistiche e ricreative pubbliche e private, impianti tecnologici o servizi di interesse pubblico che richiedono localizzazioni isolate. Per quanto afferisce alle cave ed alle industrie estrattive, le aree interessate, a mente di quanto disposto dall'Art. 10 L. 28.1.1977 n. 10, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate.</p>	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.
	VP - Verde pubblico	Inizio Megalotto nei pressi della progr. Km 0+200	Viadotto	<p>Le aree a verde pubblico sono destinate alla formazione di giardini pubblici, completamente inedificabili.</p> <p>Potrà solo essere consentita, in forma precaria la installazione di strutture pubblicitarie provvisorie, chioschi per la vendita di attrezzature per il gioco dei bambini.</p> <p>In tali zone, in sede di adozione di strumento urbanistico preventivo di esecuzione, di iniziativa pubblica, può essere prevista, in aree che si presentino particolarmente idonee, la creazione di impianti sportivi pubblici e di attività che abbiano il carattere di iniziativa pubblica e di pubblico interesse.</p> <p>Siffatti impianti non devono però pregiudicare né l'agibilità del parco da parte del pubblico, né le caratteristiche ambientali.</p> <p>In tali circostanze, la formulazione degli indici edilizi è demandata allo strumento urbanistico preventivo di esecuzione.</p>	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto allo sviluppo di tipologie come raso/trincea/rilevato.
	E Zona agricola	Km 0+000 circa ÷ Km 1+000	Raso/trincea/rilevato, viadotto e galleria	<p>Definita come "Zona per attività primarie": <u>Destinazioni specifiche</u>: Fabbricati rurali per il ricovero e l'allevamento di animali, per il ricovero di macchine agricole, per la conservazione dei prodotti agricoli, concimaie, silos, fabbricati per la conservazione e trasformazione dei prodotti agricoli.</p> <p><u>Destinazioni consentite</u>: Abitazioni rurali, e - su parere favorevole del Consiglio Comunale - industrie estrattive e cave, attrezzature sportive, turistiche e ricreative pubbliche e private, impianti tecnologici o servizi di interesse pubblico che richiedono localizzazioni isolate. Per quanto afferisce alle cave ed alle industrie estrattive, le aree interessate, a mente di quanto disposto dall'Art. 10 L. 28.1.1977 n. 10, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate.</p>	<p><u>Galleria</u>: coerenza.</p> <p><u>Raso/trincea/rilevato</u>: non coerenza.</p> <p><u>Viadotto</u>: non coerenza, ma di minore entità.</p>

Reggio Calabria	F Zona per attrezzature/servizi	Intorno al Km 0+600 circa	Galleria	<p>In tali aree è consentito l'insediamento di attività rivolte ad assicurare alla comunità sia servizi relativi alla sua vita sociale culturale sia servizi di tipo tecnico rispondenti alle definizioni ed alle finalità emergenti ai punti precedenti contrassegnati con la lettera A/c - D - E - F e G (delle NTA).</p> <p>Superficie minima 15% dell'area e comunque corrispondente ad una dotazione commisurata alle esigenze delle attività insediate. Poiché i servizi possono essere di vario tipo si riportano brevemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aree per attrezzature scolastiche di grado superiore; 2. Attrezzature sanitarie ed assistenziali; 3. Attrezzature tecnologiche; 4. Attrezzature a carattere annonario; 5. Aree per le attrezzature sportive ed il tempo libero. 	<p>Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.</p> <p>Tuttavia la non coerenza si esplica con valori inadeguati di franco rispetto al sovrastante piano campagna (ove è ubicato il cimitero).</p>
	VP - Verde pubblico	da Km 1+000 ÷ a 1+750	Raso/trincea/rilevato, viadotto e galleria	<p>Le aree a verde pubblico sono destinate alla formazione di giardini pubblici, completamente inedificabili.</p> <p>Potrà solo essere consentita, in forma precaria la installazione di strutture pubblicitarie provvisorie, chioschi per la vendita di attrezzature per il gioco dei bambini.</p> <p>In tali zone, in sede di adozione di strumento urbanistico preventivo di esecuzione, di iniziativa pubblica, può essere prevista, in aree che si presentino particolarmente idonee, la creazione di impianti sportivi pubblici e di attività che abbiano il carattere di iniziativa pubblica e di pubblico interesse.</p> <p>Siffatti impianti non devono però pregiudicare né l'agibilità del parco da parte del pubblico, né le caratteristiche ambientali.</p> <p>In tali circostanze, la formulazione degli indici edilizi è demandata allo strumento urbanistico preventivo di esecuzione.</p>	<p><u>Galleria</u>: coerenza.</p> <p><u>Raso/trincea/rilevato</u>: non coerenza.</p> <p><u>Viadotto</u>: non coerenza, ma di minore entità.</p>
	C Zona resid. di espansione	Intorno al Km 1+000 circa	Viadotto	<p>Comprende le parti del territorio inedificate, ma destinate allo sviluppo dell'abitato, oppure edificate al di sotto dei limiti di superficie coperta e di densità edilizia di cui alla zona omogenea B.</p>	<p><u>Viadotto</u>: non coerenza, ma di minore entità, rispetto allo sviluppo di tipologie come raso/trincea/rilevato.</p>

Reggio Calabria	E Zona agricola	da Km 1+500 ÷ a 1+700 circa	Galleria	Definita come "Zona per attività primarie": <u>Destinazioni specifiche</u> : Fabbricati rurali per il ricovero e l'allevamento di animali, per il ricovero di macchine agricole, per la conservazione dei prodotti agricoli, concimaie, silos, fabbricati per la conservazione e trasformazione dei prodotti agricoli. <u>Destinazioni consentite</u> : Abitazioni rurali, e - su parere favorevole del Consiglio Comunale - industrie estrattive e cave, attrezzature sportive, turistiche e ricreative pubbliche e private, impianti tecnologici o servizi di interesse pubblico che richiedono localizzazioni isolate. Per quanto afferisce alle cave ed alle industrie estrattive, le aree interessate, a mente di quanto disposto dall'Art. 10 L. 28.1.1977 n. 10, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.
	E Zona agricola	da Km 1+750 circa ÷ a 3+750 circa	Raso/trincea/rilevato, viadotto e galleria	Definita come "Zona per attività primarie": <u>Destinazioni specifiche</u> : Fabbricati rurali per il ricovero e l'allevamento di animali, per il ricovero di macchine agricole, per la conservazione dei prodotti agricoli, concimaie, silos, fabbricati per la conservazione e trasformazione dei prodotti agricoli. <u>Destinazioni consentite</u> : Abitazioni rurali, e - su parere favorevole del Consiglio Comunale - industrie estrattive e cave, attrezzature sportive, turistiche e ricreative pubbliche e private, impianti tecnologici o servizi di interesse pubblico che richiedono localizzazioni isolate. Per quanto afferisce alle cave ed alle industrie estrattive, le aree interessate, a mente di quanto disposto dall'Art. 10 L. 28.1.1977 n. 10, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate.	<u>Galleria</u> : coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
	C Zona resid. di espansione	intorno al Km 3+000	Raso/trincea/rilevato, viadotto e galleria	Comprende le parti del territorio inedificate, ma destinate allo sviluppo dell'abitato, oppure edificate al di sotto dei limiti di superficie coperta e di densità edilizia di cui alla zona omogenea B.	<u>Galleria</u> : coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
	CTR - Zona C turistico-residenziale	intorno al Km 3+750	Galleria	Comprende le parti del territorio inedificate, ma destinate allo sviluppo dell'abitato, oppure edificate al di sotto dei limiti di superficie coperta e di densità edilizia di cui alla zona omogenea B.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.

Studio di Impatto Ambientale

Quadro di Riferimento Programmatico

	E Zona agricola	da Km 3+800 al Km 5+000	Galleria e viadotto	Definita come "Zona per attività primarie": <u>Destinazioni specifiche</u> : Fabbricati rurali per il ricovero e l'allevamento di animali, per il ricovero di macchine agricole, per la conservazione dei prodotti agricoli, concimaie, silos, fabbricati per la conservazione e trasformazione dei prodotti agricoli. <u>Destinazioni consentite</u> : Abitazioni rurali, e - su parere favorevole del Consiglio Comunale - industrie estrattive e cave, attrezzature sportive, turistiche e ricreative pubbliche e private, impianti tecnologici o servizi di interesse pubblico che richiedono localizzazioni isolate. Per quanto afferisce alle cave ed alle industrie estrattive, le aree interessate, a mente di quanto disposto dall'Art. 10 L. 28.1.1977 n. 10, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate.	<u>Galleria</u> : coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto allo sviluppo di tipologie come raso/trincea/rilevato.
	CTR - Zona C turistico-residenziale	da Km 4+250 al Km 4+700	Galleria	Comprende le parti del territorio inedificate, ma destinate allo sviluppo dell'abitato, oppure edificate al di sotto dei limiti di superficie coperta e di densità edilizia di cui alla zona omogenea B.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.
Motta San Giovanni	E Zona agricola	da Km 5+000 circa ÷ a 7+500	Galleria, viadotto e raso/trincea/rilevato	Le zone agricole comprendono le aree destinate all'esercizio dell'attività agricola e delle altre attività connesse al settore agricolo. In queste zone oltre alla manutenzione ordinaria, straordinaria ed alla ristrutturazione edilizia, la demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti, sono ammessi anche ampliamenti. Nelle zone omogenee E sono ammessi interventi, previo parere favorevole del Consiglio Comunale per industrie estrattive e cave. Le aree interessate, a monte di quanto disposto dall'art. 10, L.10/1/77, n.10 e art.8 della L.R. 23/90, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate. Il progetto relativo alla sistemazione dei luoghi deve essere sottoposto all'approvazione dell'Amministrazione Comunale e realizzabile mediante intervento edilizio diretto.	<u>Galleria</u> : coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
	VP - Verde pubblico	intorno al Km 6+050	Viadotto	Le aree a verde pubblico sono destinate a tempo libero. In esse saranno curate le alberature esistenti e la posa a dimora di nuove piantumazioni per la creazione di parchi e giardini. Inoltre potranno essere ubicate attrezzature per lo svago, chioschi, bar, teatri all'aperto, impianti sportivi all'aperto, ect...	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto allo sviluppo di tipologie come raso/trincea/rilevato.
	B Zona resid. di completamento	intorno al Km 7+050	Galleria	In tale zona sono ammessi edifici in prevalenza residenziali, attività commerciali ed artigiane, attività piccolo industriali, non nocive e non moleste, residenze alberghiere e sopralberghiere, residenze collettive a carattere normale e a carattere speciale, servizi connessi alla residenza, servizi connessi alle attività turistiche. Ogni intervento, deve avere per scopo, la conservazione delle caratteristiche urbane consolidate, costituite, oltre che dai caratteri formali, dall'unitarietà urbanistica e funzionale dell'insieme.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.

Motta San Giovanni	VP - Verde pubblico	da Km 7+500 ÷ a 8+050 circa	Viadotto, galleria, raso/trincea/rilevato	Le aree a verde pubblico sono destinate a tempo libero. In esse saranno curate le alberature esistenti e la posa a dimora di nuove piantumazioni per la creazione di parchi e giardini. Inoltre potranno essere ubicate attrezzature per lo svago, chioschi, bar, teatri all'aperto, impianti sportivi all'aperto, ect...	<u>Galleria</u> : coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
	D Zona di attività produttive di tipo secondario	da Km 7+650 ÷ a 7+850 circa	Galleria	Zone destinate alla conservazione ed alla creazione di insediamenti industriali o ad essi assimilati; per le aree estrattive: qualunque utilizzazione di tipo industriale sia preceduta da uno studio di sistemazione paesaggistico-ambientale dell'area.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.
	E Zona agricola	intorno al Km 7+900	Viadotto	Le zone agricole comprendono le aree destinate all'esercizio dell'attività agricola e delle altre attività connesse al settore agricolo. In queste zone oltre alla manutenzione ordinaria, straordinaria ed alla ristrutturazione edilizia, la demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti, sono ammessi anche ampliamenti. Nelle zone omogenee E sono ammessi interventi, previo parere favorevole del Consiglio Comunale per industrie estrattive e cave. Le aree interessate, a monte di quanto disposto dall'art. 10, L.10/1/77, n.10 e art.8 della L.R. 23/90, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate. Il progetto relativo alla sistemazione dei luoghi deve essere sottoposto all'approvazione dell'Amministrazione Comunale e realizzabile mediante intervento edilizio diretto.	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto allo sviluppo di tipologie come raso/trincea/rilevato.
	B Zona resid. di completamento	intorno al Km 7+900	Viadotto	In tale zona sono ammessi edifici in prevalenza residenziali, attività commerciali ed artigiane, attività piccolo industriali, non nocive e non moleste, residenze alberghiere e sopralberghiere, residenze collettive a carattere normale e a carattere speciale, servizi connessi alla residenza, servizi connessi alle attività turistiche. Ogni intervento, deve avere per scopo, la conservazione delle caratteristiche urbane consolidate, costituite, oltre che dai caratteri formali, dall'unitarietà urbanistica e funzionale dell'insieme.	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto allo sviluppo di tipologie come raso/trincea/rilevato.
	F Zona per attrezzature/servizi	da Km 8+100 ÷ a 8+200 circa	Viadotto e raso/trincea/rilevato	Tali zone comprendono le aree per attrezzature a carattere urbano e sono destinate a quelle attività rivolte ad assicurare alla comunità, sia i servizi di tipo sociale-culturale, sia a servizi di tipo tecnico e ambientale.	<u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto allo sviluppo di tipologie come raso/trincea/rilevato.

Studio di Impatto Ambientale

Quadro di Riferimento Programmatico

Motta San Giovanni	D Zona di attività produttive di tipo secondario	da Km 8+200 ÷ a 8+400 circa	Viadotto e raso/trincea/rilevato	Zone destinate alla conservazione ed alla creazione di insediamenti industriali o ad essi assimilati; per le aree estrattive: qualunque utilizzazione di tipo industriale sia preceduta da uno studio di sistemazione paesaggistico-ambientale dell'area.	<u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto allo sviluppo di tipologie come raso/trincea/rilevato.
	C Zona resid. di espansione	Carreggiata a monte, intorno al Km 8+100	Raso/trincea/rilevato	Sono costituite da aree destinate a nuovi complessi insediativi, che risultano inedificate o nelle quali l'edificazione preesistente non raggiunga i limiti di superficie e densità da essere classificata come zona territoriale B.	<u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. Tuttavia l'area interferita è di modesta entità.
	E Zona agricola	da Km 8+400 ÷ a 10+400 circa	Viadotto, galleria e raso/trincea/rilevato	Le zone agricole comprendono le aree destinate all'esercizio dell'attività agricola e delle altre attività connesse al settore agricolo. In queste zone oltre alla manutenzione ordinaria, straordinaria ed alla ristrutturazione edilizia, la demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti, sono ammessi anche ampliamenti. Nelle zone omogenee E sono ammessi interventi, previo parere favorevole del Consiglio Comunale per industrie estrattive e cave. Le aree interessate, a monte di quanto disposto dall'art. 10, L.10/1/77, n.10 e art.8 della L.R. 23/90, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate. Il progetto relativo alla sistemazione dei luoghi deve essere sottoposto all'approvazione dell'Amministrazione Comunale e realizzabile mediante intervento edilizio diretto.	<u>Galleria</u> : coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
Montebello Jonico	E Zona agricola	da Km 10+400 ÷ a 16+600 circa	Viadotto, galleria e raso/trincea/rilevato	Sono zone destinate prevalentemente all'esercizio dell'attività agricola propriamente detta o di quella connessa con la difesa del territorio e con la tutela delle caratteristiche morfologiche ed ambientali.	<u>Galleria</u> : coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
	C Zona resid. di espansione	da Km 11+350 ÷ a 11+500 circa	Raso/trincea/rilevato	Il rilascio della concessione per l'edificazione, può avvenire solo previo intervento urbanistico preventivo che consiste nella predisposizione di piani particolareggiati di iniziativa comunale, piani di zona ex lege n.167/62, piani di lottizzazione convenzionata di iniziativa privata.	<u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza.
	B Zona resid. di completamento	intorno al Km 13+550 circa	Galleria	In tali zone è consentito l'intervento edilizio diretto, tramite rilascio di concessioni: nelle zone con particolare conformazione geomorfologica è necessario che ogni progetto sia corredato da specifica relazione geologico-tecnica con la previsione in dettaglio delle eventuali opere occorrenti all'utilizzazione dell'area ed ottenere il benestare del competente Ufficio del Genio Civile.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.

Studio di Impatto Ambientale

Quadro di Riferimento Programmatico

Melito di Porto Salvo	E Zona agricola	da Km 16+600 circa ÷ a 20+000	Viadotto, galleria e raso/trincea/rilevato	Si tratta di aree destinate agli usi della coltivazione. In questa zona sono ammesse solo abitazioni di coloro che sono addetti all'attività agricola.	<u>Galleria</u> : coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
	B Zona resid. di completamento	da Km 17+150 ÷ a 17+300 circa	Galleria e raso/trincea/rilevato	Completamento e rinnovamento a carattere residenziale. In questa zona vi si possono costruire, sia i lotti liberi, sia in sostituzione di quelli esistenti, nel rispetto dei tracciati stradali esistenti.	<u>Galleria</u> : coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza.
	VP - Verde pubblico	intorno al Km 17+450	Viadotto	Riserve a parco. Queste aree vengono riservate allo scopo di potere costruire un pubblico parco di verde da acquisire secondo la stessa prassi prevista per le zone di attrezzature pubbliche.	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità rispetto alle tipologie raso/trincea/rilevato.
	D Zona di attività produttive di tipo secondario	intorno al Km 19+500	Viadotto	Artigianale commerciali. In questa zona verranno localizzati fabbricati artigianali, commerciali, officine, che non risultino nocive, inquinanti, rumorose o comunque pericolose per la vista degli abitanti.	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità rispetto alle tipologie raso/trincea/rilevato.
	F Zona per attrezzature/servizi	intorno al Km 19+550	Viadotto	In queste aree verranno localizzato i servizi pubblici e le attrezzature per le attività collettive (scuole, giochi bambini, uffici, parcheggi, verde attrezzato) così come prescritto dal D.M. 2/4/1968 n. 1444. I suoli saranno espropriati dal Comune attraverso i meccanismi legali previsti dalle leggi vigenti.	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità rispetto alle tipologie raso/trincea/rilevato.
	VP - Verde pubblico	da Km 19+750 ÷ a 20+000	Viadotto, raso/trincea/rilevato ed imbocco nord galleria	Riserve a parco. Queste aree vengono riservate allo scopo di potere costruire un pubblico parco di verde da acquisire secondo la stessa prassi prevista per le zone di attrezzature pubbliche.	<u>Imbocco galleria</u> : non coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza.
	B Zona resid. di completamento	intorno al Km 20+000	Raso/trincea/rilevato	Completamento e rinnovamento a carattere residenziale. In questa zona vi si possono costruire, sia i lotti liberi, sia in sostituzione di quelli esistenti, nel rispetto dei tracciati stradali esistenti.	<u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza.
Roghudi Nuovo	E Zona agricola	dal Km 17+600 ÷ a 18+700	Galleria e raso/trincea/rilevato	Comprende le parti del territorio destinate ad usi agricoli, escluse quelle in cui, fermo restando il carattere agricolo delle stesse, il frazionamento della proprietà richieda insediamenti da considerare come Zona C.	<u>Galleria</u> : coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza.

Soluzione progettuale: Alternativa n. 2

COMUNE	ZONA da PRG	PROGRESSIVA tracciato	TIPOLOGIA tracciato	N.T.A.	COERENZA
Reggio Calabria	D Zona di attività produttive di tipo secondario	Bretella di raccordo tra l'attuale S.S. 106 e la porzione settentrionale della Fiumara di Valanidi; direzione Nord-Sud ed estensione lineare di circa 1,5 Km	Raso/trincea/rilevato	<p>Comprende le parti del territorio destinate a nuovi insediamenti produttivi (industriali, commerciali, artigianali, direzionali ed assimilari).</p> <p>Tale zona omogenea è individuata nel P.R.G. con la dizione "attività industriali, artigianali, terziarie direzionali, a destinazione mista, terziaria direzionale-residenziale". La volumetria destinata alla residenza degli esercenti attività professionali o terziarie direzionali non può superare un terzo della volumetria complessiva di intervento. Gli edifici destinati ad uffici devono assicurare nelle loro linee generali tipologie e disegni architettonici tipici della loro specifica destinazione.</p>	Non coerenza soprattutto in virtù della tipologia (raso/trincea/rilevato) delle opere in progetto.
Reggio Calabria	VP - Verde pubblico	Bretella di raccordo tra l'attuale S.S. 106 e la porzione settentrionale della Fiumara di Valanidi; direzione Nord-Sud ed estensione lineare di circa 1,5 Km	Raso/trincea/rilevato	<p>Le aree a verde pubblico sono destinate alla formazione di giardini pubblici, completamente inedificabili.</p> <p>Potrà solo essere consentita, in forma precaria la installazione di strutture pubblicitarie provvisorie, chioschi per la vendita di attrezzature per il gioco dei bambini.</p> <p>In tali zone, in sede di adozione di strumento urbanistico preventivo di esecuzione, di iniziativa pubblica, può essere prevista, in aree che si presentino particolarmente idonee, la creazione di impianti sportivi pubblici e di attività che abbiano il carattere di iniziativa pubblica e di pubblico interesse.</p> <p>Siffatti impianti non devono però pregiudicare né l'agibilità del parco da parte del pubblico, né le caratteristiche ambientali.</p> <p>In tali circostanze, la formulazione degli indici edilizi è demandata allo strumento urbanistico preventivo di esecuzione.</p>	Non coerenza soprattutto in virtù della tipologia (raso/trincea/rilevato) delle opere in progetto.
	F Zona per attrezzature/servizi	Bretella di raccordo tra l'attuale S.S. 106 e la porzione settentrionale della Fiumara di Valanidi; direzione Nord-Sud ed estensione lineare di circa 1,5 Km	Raso/trincea/rilevato	<p>In tali aree è consentito l'insediamento di attività rivolte ad assicurare alla comunità sia servizi relativi alla sua vita sociale culturale sia servizi di tipo tecnico rispondenti alle definizioni ed alle finalità emergenti ai punti precedenti contrassegnati con la lettera A/c - D - E - F e G (delle NTA).</p> <p>Superficie minima 15% dell'area e comunque corrispondente ad una dotazione commisurata alle esigenze delle attività insediate. Poiché i servizi possono essere di vario tipo si riportano brevemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aree per attrezzature scolastiche di grado superiore; 2. Attrezzature sanitarie ed assistenziali; 3. Attrezzature tecnologiche; 4. Attrezzature a carattere annuario; 5. Aree per le attrezzature sportive ed il tempo libero. 	Non coerenza soprattutto in virtù della tipologia (raso/trincea/rilevato) delle opere in progetto.

	B Zona resid. di completamento	Bretella di raccordo tra l'attuale S.S. 106 e la porzione settentrionale della Fiumara di Valanidi; direzione Nord-Sud ed estensione lineare di circa 1,5 Km	Raso/trincea/rilevato	<p>Comprende le parti di territorio comunale totalmente o parzialmente edificate che non presentino carattere di interesse storico-artistico e di particolare pregio ambientale. Gli spazi privati aperti ed adiacenti agli spazi pubblici e quelli derivanti da arretramenti devono essere sistemati.</p> <p>In tale zona omogenea B non sono ammesse, di norma, cortili chiusi. Nell'ipotesi in cui un intervento di rinnovo edilizio parziale venga ad originare spazi chiusi o semichiusi, la formazione di tali spazi viene disciplinata dagli articoli del regolamento edilizio relativo ai cortili.</p>	L'area interessata è di minima estensione, pertanto, non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale.
Reggio Calabria	VP - Verde pubblico	dal Km -1+500 al Km 0+300 circa	Galleria, viadotto e raso/trincea/rilevato	<p>Le aree a verde pubblico sono destinate alla formazione di giardini pubblici, completamente inedificabili.</p> <p>Potrà solo essere consentita, in forma precaria la installazione di strutture pubblicitarie provvisorie, chioschi per la vendita di attrezzature per il gioco dei bambini.</p> <p>In tali zone, in sede di adozione di strumento urbanistico preventivo di esecuzione, di iniziativa pubblica, può essere prevista, in aree che si presentino particolarmente idonee, la creazione di impianti sportivi pubblici e di attività che abbiano il carattere di iniziativa pubblica e di pubblico interesse.</p> <p>Siffatti impianti non devono però pregiudicare né l'agibilità del parco da parte del pubblico, né le caratteristiche ambientali.</p> <p>In tali circostanze, la formulazione degli indici edilizi è demandata allo strumento urbanistico preventivo di esecuzione.</p>	<p><u>Galleria</u>: coerenza.</p> <p><u>Viadotto</u>: non coerenza, ma di minore entità.</p> <p><u>Raso/trincea/rilevato</u>: non coerenza.</p>
	D Zona di attività produttive di tipo secondario	dal Km -1+700 al Km -0+800 circa	Galleria, viadotto e raso/trincea/rilevato	<p>Comprende le parti del territorio destinate a nuovi insediamenti produttivi (industriali, commerciali, artigianali, direzionali ed assimilari).</p> <p>Tale zona omogenea è individuata nel P.R.G. con la dizione "attività industriali, artigianali, terziarie direzionali, a destinazione mista, terziaria direzionale-residenziale". La volumetria destinata alla residenza degli esercenti attività professionali o terziarie direzionali non può superare un terzo della volumetria complessiva di intervento. Gli edifici destinati ad uffici devono assicurare nelle loro linee generali tipologie e disegni architettonici tipici della loro specifica destinazione.</p>	<p><u>Galleria</u>: coerenza.</p> <p><u>Viadotto</u>: non coerenza, ma di minore entità.</p> <p><u>Raso/trincea/rilevato</u>: non coerenza.</p>
	E Zona agricola	dal Km -0+800 al Km 0+300 circa	Galleria, viadotto e raso/trincea/rilevato	<p>Definita come "Zona per attività primarie": <u>Destinazioni specifiche</u>: Fabbricati rurali per il ricovero e l'allevamento di animali, per il ricovero di macchine agricole, per la conservazione dei prodotti agricoli, concimaie, silos, fabbricati per la conservazione e trasformazione dei prodotti agricoli. <u>Destinazioni consentite</u>: Abitazioni rurali, e - su parere favorevole del Consiglio Comunale - industrie estrattive e cave, attrezzature sportive, turistiche e ricreative pubbliche e private, impianti tecnologici o servizi di interesse pubblico che richiedono localizzazioni isolate. Per quanto afferisce alle cave ed alle industrie estrattive, le aree interessate, a mente di quanto disposto dall'Art. 10 L. 28.1.1977 n. 10, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate.</p>	<p><u>Galleria</u>: coerenza.</p> <p><u>Viadotto</u>: non coerenza, ma di minore entità.</p> <p><u>Raso/trincea/rilevato</u>: non coerenza.</p>

Reggio Calabria	E Zona agricola	dal Km 0+300 circa ÷ Km 2+900	Raso/trincea/rilevato, viadotto e galleria	Definita come "Zona per attività primarie": <u>Destinazioni specifiche</u> : Fabbricati rurali per il ricovero e l'allevamento di animali, per il ricovero di macchine agricole, per la conservazione dei prodotti agricoli, concimaie, silos, fabbricati per la conservazione e trasformazione dei prodotti agricoli. <u>Destinazioni consentite</u> : Abitazioni rurali, e - su parere favorevole del Consiglio Comunale - industrie estrattive e cave, attrezzature sportive, turistiche e ricreative pubbliche e private, impianti tecnologici o servizi di interesse pubblico che richiedono localizzazioni isolate. Per quanto afferisce alle cave ed alle industrie estrattive, le aree interessate, a mente di quanto disposto dall'Art. 10 L. 28.1.1977 n. 10, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate.	<u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità. <u>Galleria</u> : coerenza.
	C Zona resid. di espansione	intorno al Km 0+750 circa	Galleria	Comprende le parti del territorio inedificate, ma destinate allo sviluppo dell'abitato, oppure edificate al di sotto dei limiti di superficie coperta e di densità edilizia di cui alla zona omogenea B.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.
	VP - Verde pubblico	intorno al Km 0+800 e al Km 1+700 circa	Raso/trincea/rilevato, e galleria	Le aree a verde pubblico sono destinate alla formazione di giardini pubblici, completamente inedificabili. Potrà solo essere consentita, in forma precaria la installazione di strutture pubblicitarie provvisorie, chioschi per la vendita di attrezzature per il gioco dei bambini. In tali zone, in sede di adozione di strumento urbanistico preventivo di esecuzione, di iniziativa pubblica, può essere prevista, in aree che si presentino particolarmente idonee, la creazione di impianti sportivi pubblici e di attività che abbiano il carattere di iniziativa pubblica e di pubblico interesse. Siffatti impianti non devono però pregiudicare né l'agibilità del parco da parte del pubblico, né le caratteristiche ambientali. In tali circostanze, la formulazione degli indici edilizi è demandata allo strumento urbanistico preventivo di esecuzione.	<u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Galleria</u> : coerenza.
	C Zona resid. di espansione	dal Km 2+900 ÷ a 3+100 circa	Raso/trincea/rilevato e viadotto	Comprende le parti del territorio inedificate, ma destinate allo sviluppo dell'abitato, oppure edificate al di sotto dei limiti di superficie coperta e di densità edilizia di cui alla zona omogenea B.	<u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.

Reggio Calabria	E Zona agricola	da Km 3+100 ÷ a 3+750 circa	Viadotto, raso/trincea/rilevato e galleria	Definita come “Zona per attività primarie”: <u>Destinazioni specifiche</u> : Fabbricati rurali per il ricovero e l'allevamento di animali, per il ricovero di macchine agricole, per la conservazione dei prodotti agricoli, concimaie, silos, fabbricati per la conservazione e trasformazione dei prodotti agricoli. <u>Destinazioni consentite</u> : Abitazioni rurali, e - su parere favorevole del Consiglio Comunale - industrie estrattive e cave, attrezzature sportive, turistiche e ricreative pubbliche e private, impianti tecnologici o servizi di interesse pubblico che richiedono localizzazioni isolate. Per quanto afferisce alle cave ed alle industrie estrattive, le aree interessate, a mente di quanto disposto dall'Art. 10 L. 28.1.1977 n. 10, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate.	<u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità. <u>Galleria</u> : coerenza.
	CTR - Zona C turistico-residenziale	intorno al Km 3+800	Galleria	Comprende le parti del territorio inedificate, ma destinate allo sviluppo dell'abitato, oppure edificate al di sotto dei limiti di superficie coperta e di densità edilizia di cui alla zona omogenea B.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.
	E Zona agricola	dal Km 3+850 al Km 5+000	Galleria e viadotto	Definita come “Zona per attività primarie”: <u>Destinazioni specifiche</u> : Fabbricati rurali per il ricovero e l'allevamento di animali, per il ricovero di macchine agricole, per la conservazione dei prodotti agricoli, concimaie, silos, fabbricati per la conservazione e trasformazione dei prodotti agricoli. <u>Destinazioni consentite</u> : Abitazioni rurali, e - su parere favorevole del Consiglio Comunale - industrie estrattive e cave, attrezzature sportive, turistiche e ricreative pubbliche e private, impianti tecnologici o servizi di interesse pubblico che richiedono localizzazioni isolate. Per quanto afferisce alle cave ed alle industrie estrattive, le aree interessate, a mente di quanto disposto dall'Art. 10 L. 28.1.1977 n. 10, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate.	<u>Galleria</u> : coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto alle altre tipologie di tracciato all'aperto come raso/trincea/rilevato.
	CTR - Zona C turistico-residenziale	da Km 4+250 al Km 4+700	Galleria	Comprende le parti del territorio inedificate, ma destinate allo sviluppo dell'abitato, oppure edificate al di sotto dei limiti di superficie coperta e di densità edilizia di cui alla zona omogenea B.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.

Motta San Giovanni	E Zona agricola	da Km 5+000 circa ÷ a 7+500	Galleria, viadotto e raso/trincea/rilevato	Le zone agricole comprendono le aree destinate all'esercizio dell'attività agricola e delle altre attività connesse al settore agricolo. In queste zone oltre alla manutenzione ordinaria, straordinaria ed alla ristrutturazione edilizia, la demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti, sono ammessi anche ampliamenti. Nelle zone omogenee E sono ammessi interventi, previo parere favorevole del Consiglio Comunale per industrie estrattive e cave. Le aree interessate, a monte di quanto disposto dall'art. 10, L.10/1/77, n.10 e art.8 della L.R. 23/90, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate. Il progetto relativo alla sistemazione dei luoghi deve essere sottoposto all'approvazione dell'Amministrazione Comunale e realizzabile mediante intervento edilizio diretto.	<u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità. <u>Galleria</u> : coerenza.
	VP - Verde pubblico	intorno al Km 6+000	Viadotto	Le aree a verde pubblico sono destinate a tempo libero. In esse saranno curate le alberature esistenti e la posa a dimora di nuove piantumazioni per la creazione di parchi e giardini. Inoltre potranno essere ubicate attrezzature per lo svago, chioschi, bar, teatri all'aperto, impianti sportivi all'aperto, ect...	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto alle altre tipologie di tracciato all'aperto come raso/trincea/rilevato.
	B Zona resid. di completamento	intorno al Km 7+050	Galleria	In tale zona sono ammessi edifici in prevalenza residenziali, attività commerciali ed artigiane, attività piccolo industriali, non nocive e non moleste, residenze alberghiere e sopralberghiere, residenze collettive a carattere normale e a carattere speciale, servizi connessi alla residenza, servizi connessi alle attività turistiche. Ogni intervento, deve avere per scopo, la conservazione delle caratteristiche urbane consolidate, costituite, oltre che dai caratteri formali, dall'unitarietà urbanistica e funzionale dell'insieme.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.
	VP - Verde pubblico	da Km 7+500 ÷ a 8+050 circa	Viadotto, galleria, raso/trincea/rilevato	Le aree a verde pubblico sono destinate a tempo libero. In esse saranno curate le alberature esistenti e la posa a dimora di nuove piantumazioni per la creazione di parchi e giardini. Inoltre potranno essere ubicate attrezzature per lo svago, chioschi, bar, teatri all'aperto, impianti sportivi all'aperto, ect...	<u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità. <u>Galleria</u> : coerenza.
	D Zona di attività produttive di tipo secondario	da Km 7+650 ÷ a 7+850 circa	Galleria	Zone destinate alla conservazione ed alla creazione di insediamenti industriali o ad essi assimilati; per le aree estrattive: qualunque utilizzazione di tipo industriale sia preceduta da uno studio di sistemazione paesaggistico-ambientale dell'area.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.

Motta San Giovanni	E Zona agricola	intorno al Km 7+900	Viadotto	Le zone agricole comprendono le aree destinate all'esercizio dell'attività agricola e delle altre attività connesse al settore agricolo. In queste zone oltre alla manutenzione ordinaria, straordinaria ed alla ristrutturazione edilizia, la demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti, sono ammessi anche ampliamenti. Nelle zone omogenee E sono ammessi interventi, previo parere favorevole del Consiglio Comunale per industrie estrattive e cave. Le aree interessate, a monte di quanto disposto dall'art. 10, L.10/1/77, n.10 e art.8 della L.R. 23/90, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate. Il progetto relativo alla sistemazione dei luoghi deve essere sottoposto all'approvazione dell'Amministrazione Comunale e realizzabile mediante intervento edilizio diretto.	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto alle altre tipologie di tracciato all'aperto come raso/trincea/rilevato.
	B Zona resid. di completamento	intorno al Km 7+900 per la carreggiata a valle	Viadotto	In tale zona sono ammessi edifici in prevalenza residenziali, attività commerciali ed artigiane, attività piccolo industriali, non nocive e non moleste, residenze alberghiere e sopralberghiere, residenze collettive a carattere normale e a carattere speciale, servizi connessi alla residenza, servizi connessi alle attività turistiche. Ogni intervento, deve avere per scopo, la conservazione delle caratteristiche urbane consolidate, costituite, oltre che dai caratteri formali, dall'unitarietà urbanistica e funzionale dell'insieme.	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto alle altre tipologie di tracciato all'aperto come raso/trincea/rilevato.
	F Zona per attrezzature/servizi	da Km 8+100 ÷ a 8+200 circa	Viadotto e raso/trincea/rilevato	Tali zone comprendono le aree per attrezzature a carattere urbano e sono destinate a quelle attività rivolte ad assicurare alla comunità, sia i servizi di tipo sociale-culturale, sia a servizi di tipo tecnico e ambientale.	<u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
	D Zona di attività produttive di tipo secondario	da Km 8+200 ÷ a 8+400 circa	Viadotto e raso/trincea/rilevato	Zone destinate alla conservazione ed alla creazione di insediamenti industriali o ad essi assimilati; per le aree estrattive: qualunque utilizzazione di tipo industriale sia preceduta da uno studio di sistemazione paesaggistico-ambientale dell'area.	<u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
	C Zona resid. di espansione	Carreggiata a monte, intorno al Km 8+100	Raso/trincea/rilevato	Sono costituite da aree destinate a nuovi complessi insediativi, che risultano inedificate o nelle quali l'edificazione preesistente non raggiunga i limiti di superficie e densità da essere classificata come zona territoriale B.	<u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza.

Motta San Giovanni	E Zona agricola	da Km 8+400 ÷ a 10+400 circa	Viadotto, galleria e raso/trincea/rilevato	Le zone agricole comprendono le aree destinate all'esercizio dell'attività agricola e delle altre attività connesse al settore agricolo. In queste zone oltre alla manutenzione ordinaria, straordinaria ed alla ristrutturazione edilizia, la demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti, sono ammessi anche ampliamenti. Nelle zone omogenee E sono ammessi interventi, previo parere favorevole del Consiglio Comunale per industrie estrattive e cave. Le aree interessate, a monte di quanto disposto dall'art. 10, L.10/1/77, n.10 e art.8 della L.R. 23/90, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate. Il progetto relativo alla sistemazione dei luoghi deve essere sottoposto all'approvazione dell'Amministrazione Comunale e realizzabile mediante intervento edilizio diretto.	<u>Raso/trincea/rilevato:</u> non coerenza. <u>Viadotto:</u> non coerenza, ma di minore entità. <u>Galleria:</u> coerenza.
Montebello Jonico	E Zona agricola	da Km 10+400 ÷ a 16+600 circa	Viadotto, galleria e raso/trincea/rilevato	Sono zone destinate prevalentemente all'esercizio dell'attività agricola propriamente detta o di quella connessa con la difesa del territorio e con la tutela delle caratteristiche morfologiche ed ambientali.	<u>Raso/trincea/rilevato:</u> non coerenza. <u>Viadotto:</u> non coerenza, ma di minore entità. <u>Galleria:</u> coerenza.
	C Zona resid. di espansione	da Km 11+350 ÷ a 11+500 circa	Raso/trincea/rilevato	Il rilascio della concessione per l'edificazione, può avvenire solo previo intervento urbanistico preventivo che consiste nella predisposizione di piani particolareggiati di iniziativa comunale, piani di zona ex lege n.167/62, piani di lottizzazione convenzionata di iniziativa privata.	<u>Raso/trincea/rilevato:</u> non coerenza.
	B Zona resid. di completamento	intorno al Km 13+550 circa	Galleria	In tali zone è consentito l'intervento edilizio diretto, tramite rilascio di concessioni: nelle zone con particolare conformazione geomorfologica è necessario che ogni progetto sia corredato da specifica relazione geologico-tecnica con la previsione in dettaglio delle eventuali opere occorrenti all'utilizzazione dell'area ed ottenere il benessere del competente Ufficio del Genio Civile.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.
Melito di Porto Salvo	E Zona agricola	da Km 16+600 circa ÷ a 20+000	Viadotto, galleria e raso/trincea/rilevato	Si tratta di aree destinate agli usi della coltivazione. In questa zona sono ammesse solo abitazioni di coloro che sono addetti all'attività agricola.	<u>Raso/trincea/rilevato:</u> non coerenza. <u>Viadotto:</u> non coerenza, ma di minore entità. <u>Galleria:</u> coerenza.
	B Zona resid. di completamento	da Km 17+000 ÷ a 17+200	Raso/trincea/rilevato e galleria	Completamento e rinnovamento a carattere residenziale. In questa zona vi si possono costruire, sia i lotti liberi, sia in sostituzione di quelli esistenti, nel rispetto dei tracciati stradali esistenti.	<u>Raso/trincea/rilevato:</u> non coerenza. <u>Galleria:</u> coerenza.

Studio di Impatto Ambientale

Quadro di Riferimento Programmatico

Melito di Porto Salvo	VP - Verde pubblico	intorno al Km 17+500 circa a 17+700	Viadotto	Riserve a parco. Queste aree vengono riservate allo scopo di potere costruire un pubblico parco di verde da acquisire secondo la stessa prassi prevista per le zone di attrezzature pubbliche.	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto alle altre tipologie di tracciato all'aperto come raso/trincea/rilevato.
	D Zona di attività produttive di tipo secondario	intorno al Km 19+600	Viadotto	Artigianale commerciali. In questa zona verranno localizzati fabbricati artigianali, commerciali, officine, che non risultino nocive, inquinanti, rumorose o comunque pericolose per la vista degli abitanti.	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto alle altre tipologie di tracciato all'aperto come raso/trincea/rilevato.
	F Zona per attrezzature/servizi	intorno al Km 19+650	Viadotto	In queste aree verranno localizzato i servizi pubblici e le attrezzature per le attività collettive (scuole, giochi bambini, uffici, parcheggi, verde attrezzato) così come prescritto dal D.M. 2/4/1968 n. 1444. I suoli saranno espropriati dal Comune attraverso i meccanismi legali previsti dalle leggi vigenti.	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto alle altre tipologie di tracciato all'aperto come raso/trincea/rilevato.
	VP - Verde pubblico	da Km 19+800 ÷ a 20+000	Viadotto, raso/trincea/rilevato	Riserve a parco. Queste aree vengono riservate allo scopo di potere costruire un pubblico parco di verde da acquisire secondo la stessa prassi prevista per le zone di attrezzature pubbliche.	<u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
Roghudi Nuovo	E Zona agricola	intorno al Km 18+250	Galleria	Comprende le parti del territorio destinate ad usi agricoli, escluse quelle in cui, fermo restando il carattere agricolo delle stesse, il frazionamento della proprietà richieda insediamenti da considerare come Zona C.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.

Soluzione progettuale: Alternativa n. 3

COMUNE	ZONA da PRG	PROGRESSIVA tracciato	TIPOLOGIA tracciato	N.T.A.	COERENZA
Reggio Calabria	E Zona agricola	dal Km 0+000 al Km 1+000 circa	Galleria, viadotto e raso/trincea/rilevato	Definita come "Zona per attività primarie": <u>Destinazioni specifiche</u> : Fabbricati rurali per il ricovero e l'allevamento di animali, per il ricovero di macchine agricole, per la conservazione dei prodotti agricoli, concimaie, silos, fabbricati per la conservazione e trasformazione dei prodotti agricoli. <u>Destinazioni consentite</u> : Abitazioni rurali, e - su parere favorevole del Consiglio Comunale - industrie estrattive e cave, attrezzature sportive, turistiche e ricreative pubbliche e private, impianti tecnologici o servizi di interesse pubblico che richiedono localizzazioni isolate. Per quanto afferisce alle cave ed alle industrie estrattive, le aree interessate, a mente di quanto disposto dall'Art. 10 L. 28.1.1977 n. 10, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate.	<u>Galleria</u> : coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
	VP - Verde pubblico	intorno al Km 0+200	Viadotto	Le aree a verde pubblico sono destinate alla formazione di giardini pubblici, completamente inedificabili. Potrà solo essere consentita, in forma precaria la installazione di strutture pubblicitarie provvisorie, chioschi per la vendita di attrezzature per il gioco dei bambini. In tali zone, in sede di adozione di strumento urbanistico preventivo di esecuzione, di iniziativa pubblica, può essere prevista, in aree che si presentino particolarmente idonee, la creazione di impianti sportivi pubblici e di attività che abbiano il carattere di iniziativa pubblica e di pubblico interesse. Siffatti impianti non devono però pregiudicare né l'agibilità del parco da parte del pubblico, né le caratteristiche ambientali. In tali circostanze, la formulazione degli indici edilizi è demandata allo strumento urbanistico preventivo di esecuzione.	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto alle altre tipologie di tracciato all'aperto come raso/trincea/rilevato.
	F Zona per attrezzature/servizi	intorno al Km 0+600	Galleria	In tali aree è consentito l'insediamento di attività rivolte ad assicurare alla comunità sia servizi relativi alla sua vita sociale culturale sia servizi di tipo tecnico rispondenti alle definizioni ed alle finalità emergenti ai punti precedenti contrassegnati con la lettera A/c - D - E - F e G (delle NTA). Superficie minima 15% dell'area e comunque corrispondente ad una dotazione commisurata alle esigenze delle attività insediate. Poiché i servizi possono essere di vario tipo si riportano brevemente: 1. Aree per attrezzature scolastiche di grado superiore; 2. Attrezzature sanitarie ed assistenziali; 3. Attrezzature tecnologiche; 4. Attrezzature a carattere anonario; 5. Aree per le attrezzature sportive ed il tempo libero.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria. Tuttavia la non coerenza si esplica con valori inadeguati di franco rispetto al sovrastante piano campagna (ove è ubicato il cimitero).

Studio di Impatto Ambientale

Quadro di Riferimento Programmatico

Reggio Calabria	C Zona resid. di espansione	intorno al Km 1+000 circa; prevalentemente la carreggiata a valle	Viadotto	Comprende le parti del territorio inedificate, ma destinate allo sviluppo dell'abitato, oppure edificate al di sotto dei limiti di superficie coperta e di densità edilizia di cui alla zona omogenea B.	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto alle altre tipologie di tracciato all'aperto come raso/trincea/rilevato.
	VP - Verde pubblico	dal Km 0+950 al Km 1+400 circa	Viadotto e raso/trincea/rilevato	<p>Le aree a verde pubblico sono destinate alla formazione di giardini pubblici, completamente inedificabili.</p> <p>Potrà solo essere consentita, in forma precaria la installazione di strutture pubblicitarie provvisorie, chioschi per la vendita di attrezzature per il gioco dei bambini.</p> <p>In tali zone, in sede di adozione di strumento urbanistico preventivo di esecuzione, di iniziativa pubblica, può essere prevista, in aree che si presentino particolarmente idonee, la creazione di impianti sportivi pubblici e di attività che abbiano il carattere di iniziativa pubblica e di pubblico interesse.</p> <p>Siffatti impianti non devono però pregiudicare né l'agibilità del parco da parte del pubblico, né le caratteristiche ambientali.</p> <p>In tali circostanze, la formulazione degli indici edilizi è demandata allo strumento urbanistico preventivo di esecuzione.</p>	<p><u>Raso/trincea/rilevato</u>: non coerenza.</p> <p><u>Viadotto</u>: non coerenza, ma di minore entità.</p>
	E Zona agricola	dal Km 1+400 circa ÷ Km 2+900	Raso/trincea/rilevato, viadotto e galleria	Definita come "Zona per attività primarie": <u>Destinazioni specifiche</u> : Fabbricati rurali per il ricovero e l'allevamento di animali, per il ricovero di macchine agricole, per la conservazione dei prodotti agricoli, concimaie, silos, fabbricati per la conservazione e trasformazione dei prodotti agricoli. <u>Destinazioni consentite</u> : Abitazioni rurali, e - su parere favorevole del Consiglio Comunale - industrie estrattive e cave, attrezzature sportive, turistiche e ricreative pubbliche e private, impianti tecnologici o servizi di interesse pubblico che richiedono localizzazioni isolate. Per quanto afferisce alle cave ed alle industrie estrattive, le aree interessate, a mente di quanto disposto dall'Art. 10 L. 28.1.1977 n. 10, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate.	<p><u>Galleria</u>: coerenza.</p> <p><u>Raso/trincea/rilevato</u>: non coerenza.</p> <p><u>Viadotto</u>: non coerenza, ma di minore entità.</p>

Studio di Impatto Ambientale

Quadro di Riferimento Programmatico

Reggio Calabria	VP - Verde pubblico	intorno al Km 1+800 circa	Raso/trincea/rilevato, e galleria	<p>Le aree a verde pubblico sono destinate alla formazione di giardini pubblici, completamente inedificabili.</p> <p>Potrà solo essere consentita, in forma precaria la installazione di strutture pubblicitarie provvisorie, chioschi per la vendita di attrezzature per il gioco dei bambini.</p> <p>In tali zone, in sede di adozione di strumento urbanistico preventivo di esecuzione, di iniziativa pubblica, può essere prevista, in aree che si presentino particolarmente idonee, la creazione di impianti sportivi pubblici e di attività che abbiano il carattere di iniziativa pubblica e di pubblico interesse.</p> <p>Siffatti impianti non devono però pregiudicare né l'agibilità del parco da parte del pubblico, né le caratteristiche ambientali.</p> <p>In tali circostanze, la formulazione degli indici edilizi è demandata allo strumento urbanistico preventivo di esecuzione.</p>	<p><u>Galleria</u>: coerenza.</p> <p><u>Raso/trincea/rilevato</u>: non coerenza.</p> <p><u>Viadotto</u>: non coerenza, ma di minore entità.</p>
	C Zona resid. di espansione	intorno al Km 2+900 circa	Raso/trincea/rilevato e viadotto	<p>Comprende le parti del territorio inedificate, ma destinate allo sviluppo dell'abitato, oppure edificate al di sotto dei limiti di superficie coperta e di densità edilizia di cui alla zona omogenea B.</p>	<p><u>Raso/trincea/rilevato</u>: non coerenza.</p> <p><u>Viadotto</u>: non coerenza, ma di minore entità.</p>
	E Zona agricola	dal Km 3+000 ÷ a 3+800 circa	Viadotto, raso/trincea/rilevato e galleria	<p>Definita come "Zona per attività primarie": <u>Destinazioni specifiche</u>: Fabbricati rurali per il ricovero e l'allevamento di animali, per il ricovero di macchine agricole, per la conservazione dei prodotti agricoli, concimaie, silos, fabbricati per la conservazione e trasformazione dei prodotti agricoli. <u>Destinazioni consentite</u>: Abitazioni rurali, e - su parere favorevole del Consiglio Comunale - industrie estrattive e cave, attrezzature sportive, turistiche e ricreative pubbliche e private, impianti tecnologici o servizi di interesse pubblico che richiedono localizzazioni isolate. Per quanto afferisce alle cave ed alle industrie estrattive, le aree interessate, a mente di quanto disposto dall'Art. 10 L. 28.1.1977 n. 10, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate.</p>	<p><u>Galleria</u>: coerenza.</p> <p><u>Raso/trincea/rilevato</u>: non coerenza.</p> <p><u>Viadotto</u>: non coerenza, ma di minore entità.</p>
	CTR - Zona C turistico-residenziale	intorno al Km 3+850	Galleria	<p>Comprende le parti del territorio inedificate, ma destinate allo sviluppo dell'abitato, oppure edificate al di sotto dei limiti di superficie coperta e di densità edilizia di cui alla zona omogenea B.</p>	<p>Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.</p>

Studio di Impatto Ambientale

Quadro di Riferimento Programmatico

Reggio Calabria	E Zona agricola	dal Km 3+850 al Km 5+000 circa	Galleria e viadotto	Definita come "Zona per attività primarie": <u>Destinazioni specifiche</u> : Fabbricati rurali per il ricovero e l'allevamento di animali, per il ricovero di macchine agricole, per la conservazione dei prodotti agricoli, concimaie, silos, fabbricati per la conservazione e trasformazione dei prodotti agricoli. <u>Destinazioni consentite</u> : Abitazioni rurali, e - su parere favorevole del Consiglio Comunale - industrie estrattive e cave, attrezzature sportive, turistiche e ricreative pubbliche e private, impianti tecnologici o servizi di interesse pubblico che richiedono localizzazioni isolate. Per quanto afferisce alle cave ed alle industrie estrattive, le aree interessate, a mente di quanto disposto dall'Art. 10 L. 28.1.1977 n. 10, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate.	<u>Galleria</u> : coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto alle altre tipologie di tracciato all'aperto come raso/trincea/rilevato.
	CTR - Zona C turistico-residenziale	da Km 4+200 al Km 4+700 circa	Galleria	Comprende le parti del territorio inedificate, ma destinate allo sviluppo dell'abitato, oppure edificate al di sotto dei limiti di superficie coperta e di densità edilizia di cui alla zona omogenea B.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.
Motta San Giovanni	E Zona agricola	da Km 5+000 circa ÷ a 7+500	Galleria, viadotto e raso/trincea/rilevato	Le zone agricole comprendono le aree destinate all'esercizio dell'attività agricola e delle altre attività connesse al settore agricolo. In queste zone oltre alla manutenzione ordinaria, straordinaria ed alla ristrutturazione edilizia, la demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti, sono ammessi anche ampliamenti. Nelle zone omogenee E sono ammessi interventi, previo parere favorevole del Consiglio Comunale per industrie estrattive e cave. Le aree interessate, a monte di quanto disposto dall'art. 10, L.10/1/77, n.10 e art.8 della L.R. 23/90, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate. Il progetto relativo alla sistemazione dei luoghi deve essere sottoposto all'approvazione dell'Amministrazione Comunale e realizzabile mediante intervento edilizio diretto.	<u>Galleria</u> : coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
	VP - Verde pubblico	intorno al Km 6+000	Viadotto	Le aree a verde pubblico sono destinate a tempo libero. In esse saranno curate le alberature esistenti e la posa a dimora di nuove piantumazioni per la creazione di parchi e giardini. Inoltre potranno essere ubicate attrezzature per lo svago, chioschi, bar, teatri all'aperto, impianti sportivi all'aperto, ect...	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto alle altre tipologie di tracciato all'aperto come raso/trincea/rilevato.
	B Zona resid. di completamento	intorno al Km 7+050	Galleria	In tale zona sono ammessi edifici in prevalenza residenziali, attività commerciali ed artigiane, attività piccolo industriali, non nocive e non moleste, residenze alberghiere e sopralberghiere, residenze collettive a carattere normale e a carattere speciale, servizi connessi alla residenza, servizi connessi alle attività turistiche. Ogni intervento, deve avere per scopo, la conservazione delle caratteristiche urbane consolidate, costituite, oltre che dai caratteri formali, dall'unitarietà urbanistica e funzionale dell'insieme.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.

Motta San Giovanni	VP - Verde pubblico	da Km 7+500 ÷ a 8+100 circa	Viadotto, galleria, raso/trincea/rilevato	Le aree a verde pubblico sono destinate a tempo libero. In esse saranno curate le alberature esistenti e la posa a dimora di nuove piantumazioni per la creazione di parchi e giardini. Inoltre potranno essere ubicate attrezzature per lo svago, chioschi, bar, teatri all'aperto, impianti sportivi all'aperto, ect...	<u>Galleria</u> : coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
	D Zona di attività produttive di tipo secondario	da Km 7+650 ÷ a 7+850 circa	Galleria	Zone destinate alla conservazione ed alla creazione di insediamenti industriali o ad essi assimilati; per le aree estrattive: qualunque utilizzazione di tipo industriale sia preceduta da uno studio di sistemazione paesaggistico-ambientale dell'area.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.
	E Zona agricola	intorno al Km 7+900	Viadotto	Le zone agricole comprendono le aree destinate all'esercizio dell'attività agricola e delle altre attività connesse al settore agricolo. In queste zone oltre alla manutenzione ordinaria, straordinaria ed alla ristrutturazione edilizia, la demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti, sono ammessi anche ampliamenti. Nelle zone omogenee E sono ammessi interventi, previo parere favorevole del Consiglio Comunale per industrie estrattive e cave. Le aree interessate, a monte di quanto disposto dall'art. 10, L.10/1/77, n.10 e art.8 della L.R. 23/90, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate. Il progetto relativo alla sistemazione dei luoghi deve essere sottoposto all'approvazione dell'Amministrazione Comunale e realizzabile mediante intervento edilizio diretto.	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto alle altre tipologie di tracciato all'aperto come raso/trincea/rilevato.
	B Zona resid. di completamento	intorno al Km 7+900 per la carreggiata a valle	Viadotto	In tale zona sono ammessi edifici in prevalenza residenziali, attività commerciali ed artigiane, attività piccolo industriali, non nocive e non moleste, residenze alberghiere e sopralberghiere, residenze collettive a carattere normale e a carattere speciale, servizi connessi alla residenza, servizi connessi alle attività turistiche. Ogni intervento, deve avere per scopo, la conservazione delle caratteristiche urbane consolidate, costituite, oltre che dai caratteri formali, dall'unitarietà urbanistica e funzionale dell'insieme.	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto alle altre tipologie di tracciato all'aperto come raso/trincea/rilevato.
	F Zona per attrezzature/servizi	da Km 8+100 ÷ a 8+200 circa	Viadotto e raso/trincea/rilevato	Tali zone comprendono le aree per attrezzature a carattere urbano e sono destinate a quelle attività rivolte ad assicurare alla comunità, sia i servizi di tipo sociale-culturale, sia a servizi di tipo tecnico e ambientale.	<u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
	D Zona di attività produttive di tipo secondario	da Km 8+200 ÷ a 8+400 circa	Viadotto e raso/trincea/rilevato	Zone destinate alla conservazione ed alla creazione di insediamenti industriali o ad essi assimilati; per le aree estrattive: qualunque utilizzazione di tipo industriale sia preceduta da uno studio di sistemazione paesaggistico-ambientale dell'area.	<u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.

Studio di Impatto Ambientale

Quadro di Riferimento Programmatico

Motta San Giovanni	C Zona resid. di espansione	Carreggiata a monte, intorno al Km 8+100	Raso/trincea/rilevato	Sono costituite da aree destinate a nuovi complessi insediativi, che risultano inedificate o nelle quali l'edificazione preesistente non raggiunga i limiti di superficie e densità da essere classificata come zona territoriale B.	<u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza.
	E Zona agricola	da Km 8+400 ÷ a 10+400 circa	Viadotto, galleria e raso/trincea/rilevato	Le zone agricole comprendono le aree destinate all'esercizio dell'attività agricola e delle altre attività connesse al settore agricolo. In queste zone oltre alla manutenzione ordinaria, straordinaria ed alla ristrutturazione edilizia, la demolizione e ricostruzione degli edifici esistenti, sono ammessi anche ampliamenti. Nelle zone omogenee E sono ammessi interventi, previo parere favorevole del Consiglio Comunale per industrie estrattive e cave. Le aree interessate, a monte di quanto disposto dall'art. 10, L.10/1/77, n.10 e art.8 della L.R. 23/90, a sfruttamento esaurito, devono essere convenientemente risistemate. Il progetto relativo alla sistemazione dei luoghi deve essere sottoposto all'approvazione dell'Amministrazione Comunale e realizzabile mediante intervento edilizio diretto.	<u>Galleria</u> : coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
Montebello Jonico	E Zona agricola	da Km 10+400 ÷ a 16+600 circa	Viadotto, galleria e raso/trincea/rilevato	Sono zone destinate prevalentemente all'esercizio dell'attività agricola propriamente detta o di quella connessa con la difesa del territorio e con la tutela delle caratteristiche morfologiche ed ambientali.	<u>Galleria</u> : coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
	C Zona resid. di espansione	da Km 11+350 ÷ a 11+500 circa	Raso/trincea/rilevato	Il rilascio della concessione per l'edificazione, può avvenire solo previo intervento urbanistico preventivo che consiste nella predisposizione di piani particolareggiati di iniziativa comunale, piani di zona ex lege n.167/62, piani di lottizzazione convenzionata di iniziativa privata.	<u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza.
	B Zona resid. di completamento	intorno al Km 13+550 circa	Galleria	In tali zone è consentito l'intervento edilizio diretto, tramite rilascio di concessioni: nelle zone con particolare conformazione geomorfologica è necessario che ogni progetto sia corredato da specifica relazione geologico-tecnica con la previsione in dettaglio delle eventuali opere occorrenti all'utilizzazione dell'area ed ottenere il benessere del competente Ufficio del Genio Civile.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.
Melito di Porto Salvo	E Zona agricola	da Km 16+600 circa ÷ a 20+700	Viadotto, galleria e raso/trincea/rilevato	Si tratta di aree destinate agli usi della coltivazione. In questa zona sono ammesse solo abitazioni di coloro che sono addetti all'attività agricola.	<u>Galleria</u> : coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.

Studio di Impatto Ambientale

Quadro di Riferimento Programmatico

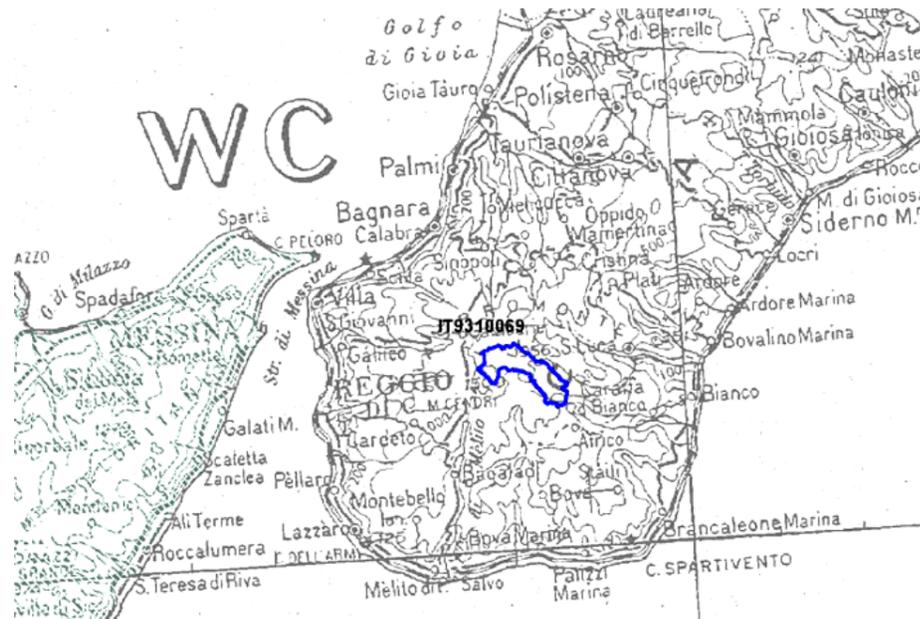
	T Zona turistica	intorno al Km 17+400, prevalentemente la carreggiata a valle	Raso/trincea/rilevato e imbocco sud galleria	Si tratta di zone prescelte sulla mappa per localizzarvi iniziative di carattere turistico. In queste zone possono autorizzarsi concessioni per costruire alberghi, ristoranti, locali di ritrovo, villette. Al fine di garantire la creazione di unità organiche comprendenti tutte queste destinazioni, il P.d.F. vi si attua attraverso progetti di lottizzazione convenzionata.	<u>Imbocco galleria</u> : non coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza.
Melito di Porto Salvo	VP - Verde pubblico	intorno al Km 17+700 circa	Viadotto e raso/trincea/rilevato	Riserve a parco. Queste aree vengono riservate allo scopo di potere costruire un pubblico parco di verde da acquisire secondo la stessa prassi prevista per le zone di attrezzature pubbliche.	<u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza. <u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità.
	B Zona resid. di completamento	da Km 19+900 ÷ a 20+200 circa	Viadotto	In questa zona visi possono costruire, siano i lotti liberi, sia in sostituzione di quelli esistenti, nel rispetto dei tracciati stradali esistenti. L'attuazione del P.d.F. avviene attraverso il rilascio di singole concessioni edilizie, inoltre sono ammesse le costruzioni in aderenza.	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto alle altre tipologie di tracciato all'aperto come raso/trincea/rilevato.
	F Zona per attrezzature/servizi	intorno al Km 20+000	Viadotto	In queste aree verranno localizzato i servizi pubblici e le attrezzature per le attività collettive (scuole, giochi bambini, uffici, parcheggi, verde attrezzato) così come prescritto dal D.M. 2/4/1968 n. 1444. I suoli saranno espropriati dal Comune attraverso i meccanismi legali previsti dalle leggi vigenti.	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto alle altre tipologie di tracciato all'aperto come raso/trincea/rilevato.
	D Zona di attività produttive di tipo secondario	intorno al Km 20+100 circa	Viadotto	Artigianale commerciali. In questa zona verranno localizzati fabbricati artigianali, commerciali, officine, che non risultino nocive, inquinanti, rumorose o comunque pericolose per la vista degli abitanti.	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto alle altre tipologie di tracciato all'aperto come raso/trincea/rilevato.
	F Zona per attrezzature/servizi	intorno al Km 20+150, prevalentemente la carreggiata a valle	Viadotto	In queste aree verranno localizzato i servizi pubblici e le attrezzature per le attività collettive (scuole, giochi bambini, uffici, parcheggi, verde attrezzato) così come prescritto dal D.M. 2/4/1968 n. 1444. I suoli saranno espropriati dal Comune attraverso i meccanismi legali previsti dalle leggi vigenti.	<u>Viadotto</u> : non coerenza, ma di minore entità, rispetto alle altre tipologie di tracciato all'aperto come raso/trincea/rilevato.
	VP - Verde pubblico	dal Km 20+400 circa ÷ al Km 20+550 circa	Raso/trincea/rilevato ed imbocco sud galleria	Riserve a parco. Queste aree vengono riservate allo scopo di potere costruire un pubblico parco di verde da acquisire secondo la stessa prassi prevista per le zone di attrezzature pubbliche.	<u>Imbocco galleria</u> : non coerenza. <u>Raso/trincea/rilevato</u> : non coerenza.
	E Zona agricola	intorno al Km 18+250	Galleria	Comprende le parti del territorio destinate ad usi agricoli, escluse quelle in cui, fermo restando il carattere agricolo delle stesse, il frazionamento della proprietà richieda insediamenti da considerare come Zona C.	Non si evidenziano particolari elementi di incoerenza con la pianificazione territoriale comunale; vista la soluzione progettuale in galleria.
Roghudi Nuovo					

8 IL REGIME VINCOLISTICO

8.1 Normativa di tutela delle aree protette - Livello nazionale

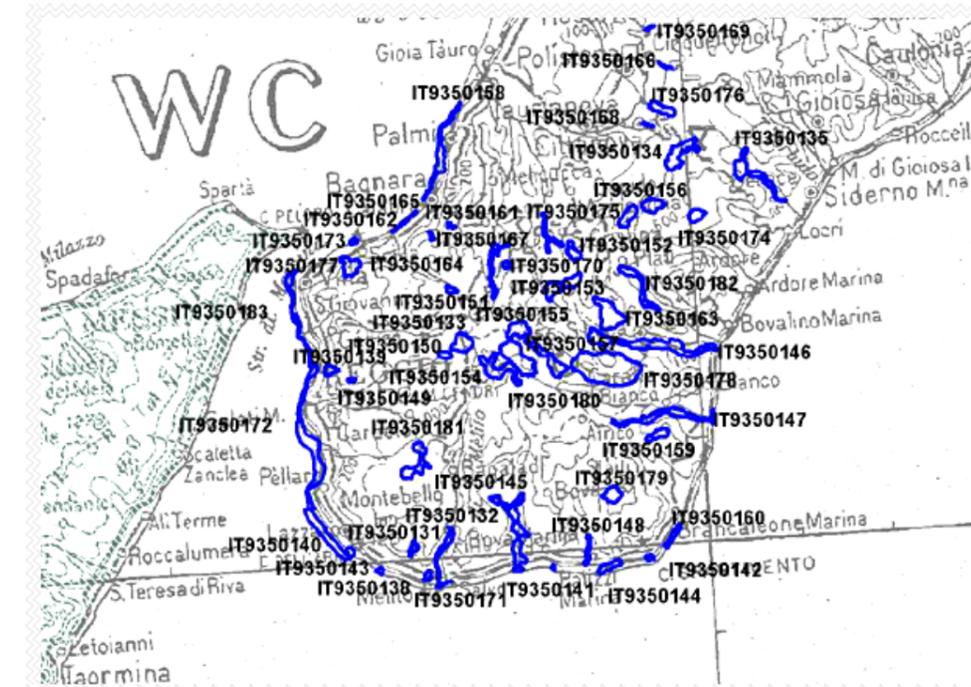
L'Italia, in generale è uno dei paesi con i più elevati valori di biodiversità: la varietà di ambienti presenti, la posizione centro-mediterranea e la vicinanza con il continente africano, la presenza di grandi e piccole isole, la storia (geografica, geologica, biogeografica e dell'uso del territorio) hanno fatto sì che nel paese si verificassero le condizioni necessarie ad ospitare numerose specie animali e vegetali. Ad oggi, sono state individuate, da parte delle Regioni 2.425 aree che, rispondendo ai requisiti della direttiva Habitat (Direttiva n.92/43/CEE recepita in Italia come Regolamento D.P.R. 8.9.1997 n.357), sono state proposte dal nostro Paese alla Comunità Europea, come Siti di Importanza Comunitaria (pSIC). Anche per quel che riguarda la direttiva Uccelli (Direttiva 79/409/CEE) sono state designate in Italia 267 aree come Zone di Protezione Speciale (ZPS).

Per ciò che concerne strettamente la Regione Calabria e riguardo alle Zone di Protezione Speciale, l'unica area tutelata nella provincia di Reggio Calabria è pressoché coincidente con la porzione sommitale dell'Aspromonte (Parco Nazionale della Calabria: codice sito IT9310069) e quindi molto distante dall'area d'intervento.



Nella figura è ubicato il sito ZPS -IT9310069.
 Tratta dal sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio; marzo 2003.

8.1.1 DPR 357/97 (Siti di Interesse Comunitario ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat") (DM 3/4/00 elenco SIC)



Stralcio di cartografia relativo alla porzione meridionale della Calabria con i Siti di Importanza Comunitaria (SIC).
 Tratta dal sito del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio; marzo 2003.

Nella figura sopra riportata compaiono i diversi SIC (istituiti ai sensi della Direttiva "Habitat" 92/43/CEE recepita in Italia con DPR 357/97 ed elencati nel DM 3/4/00) attualmente vigenti per la Regione Calabria: di seguito si riportano le schede di quelli ubicati nelle immediate vicinanze del corridoio di studio per il presente lavoro.

Pentidattilo		Superficie (ha)
		84
Tipo Sito	B	
Provincia	RC	
Codice Natura 2000	IT9350131	
Regione biogeografica	Mediterranea	
Fiumara di Melito		Superficie (ha)
		193
Tipo Sito	B	
Provincia	RC	
Codice Natura 2000	IT9350132	
Regione biogeografica	Mediterranea	

Calanchi di Maro Simone

Superficie (ha)
60

Tipo Sito B
Provincia RC
Codice Natura 2000 IT9350138
Regione biogeografica Mediterranea

Capo dell'Armi

Superficie (ha)
67

Tipo Sito B
Provincia RC
Codice Natura 2000 IT9350140
Regione biogeografica Mediterranea

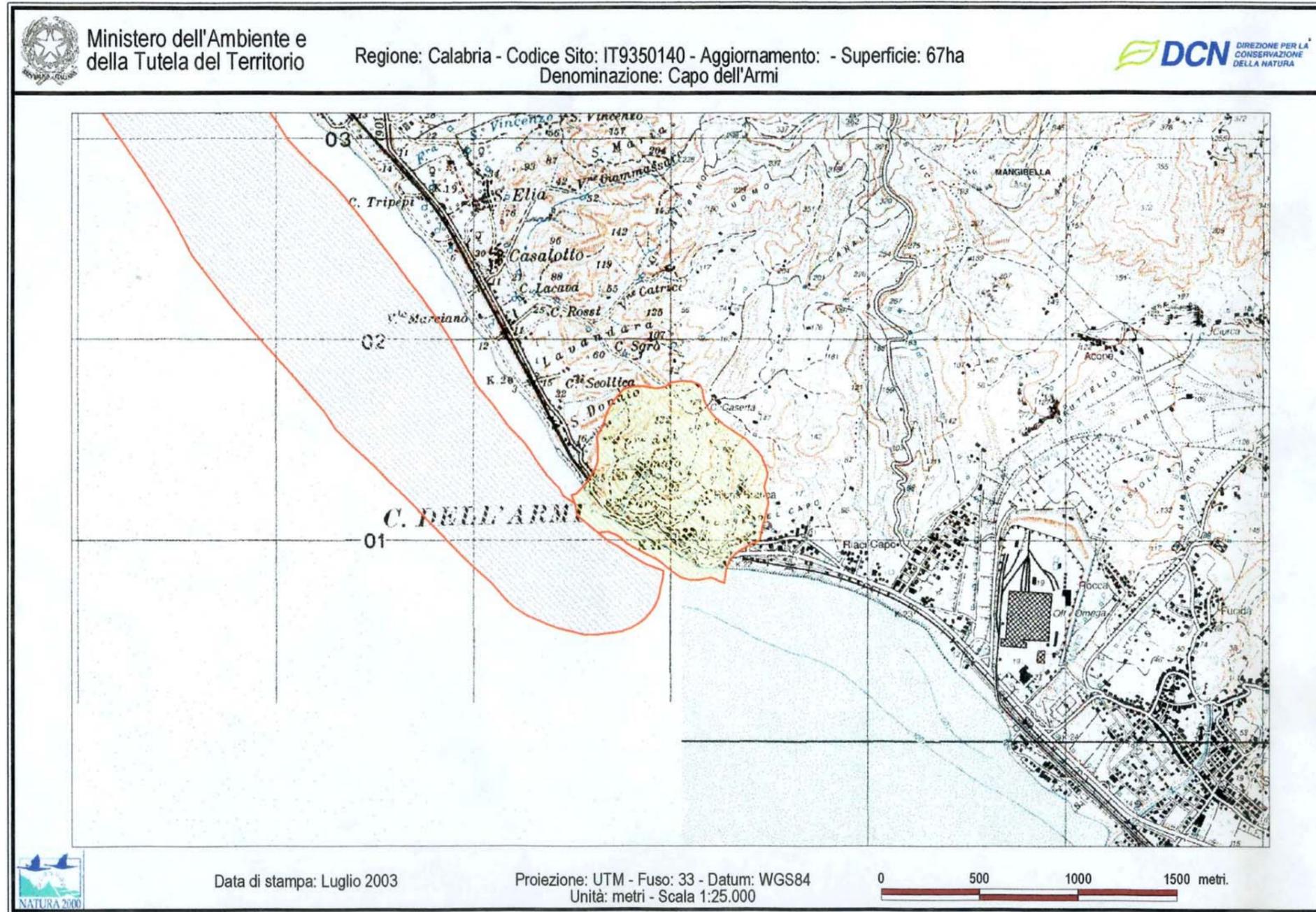
Saline Joniche

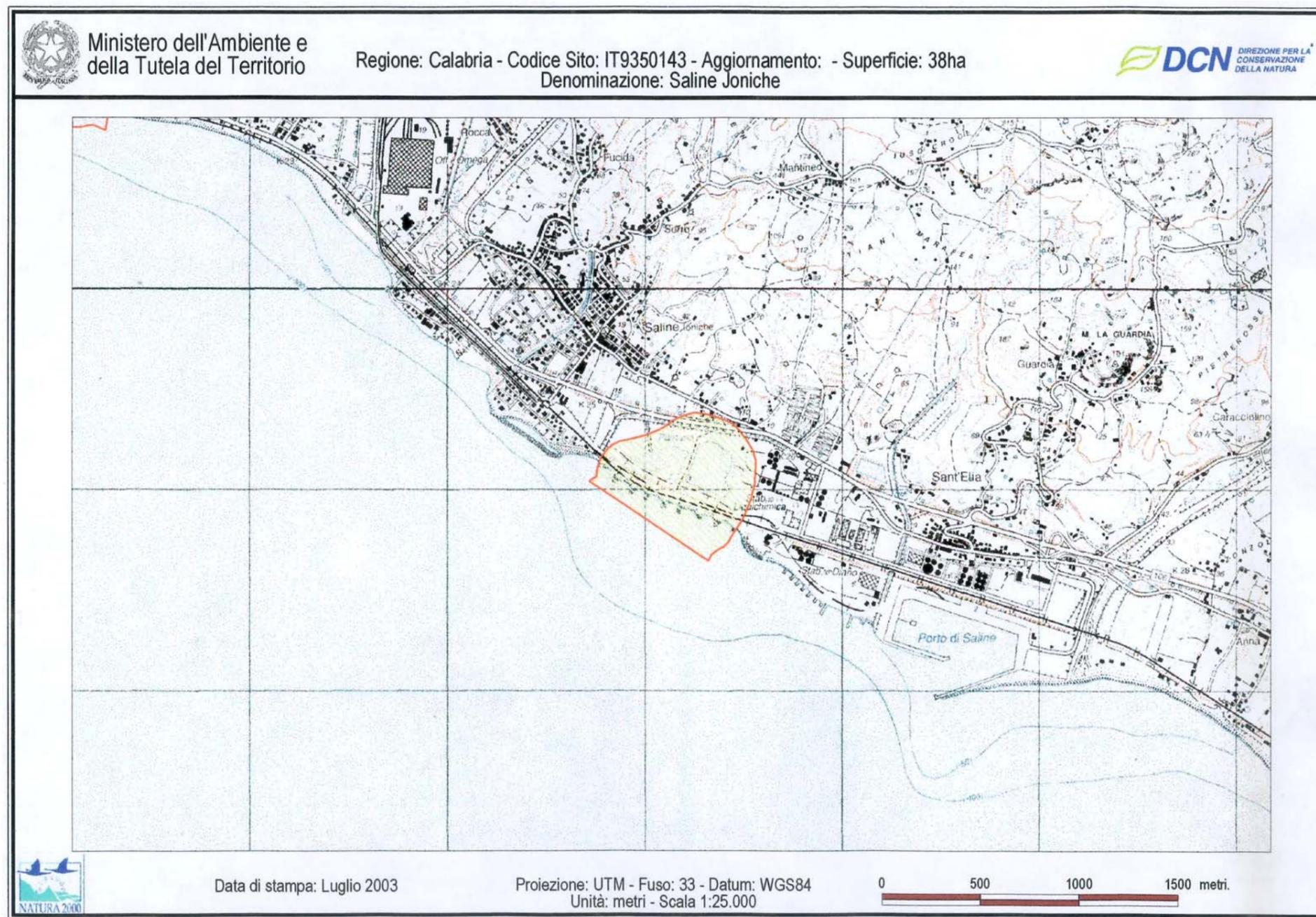
Superficie (ha)
38

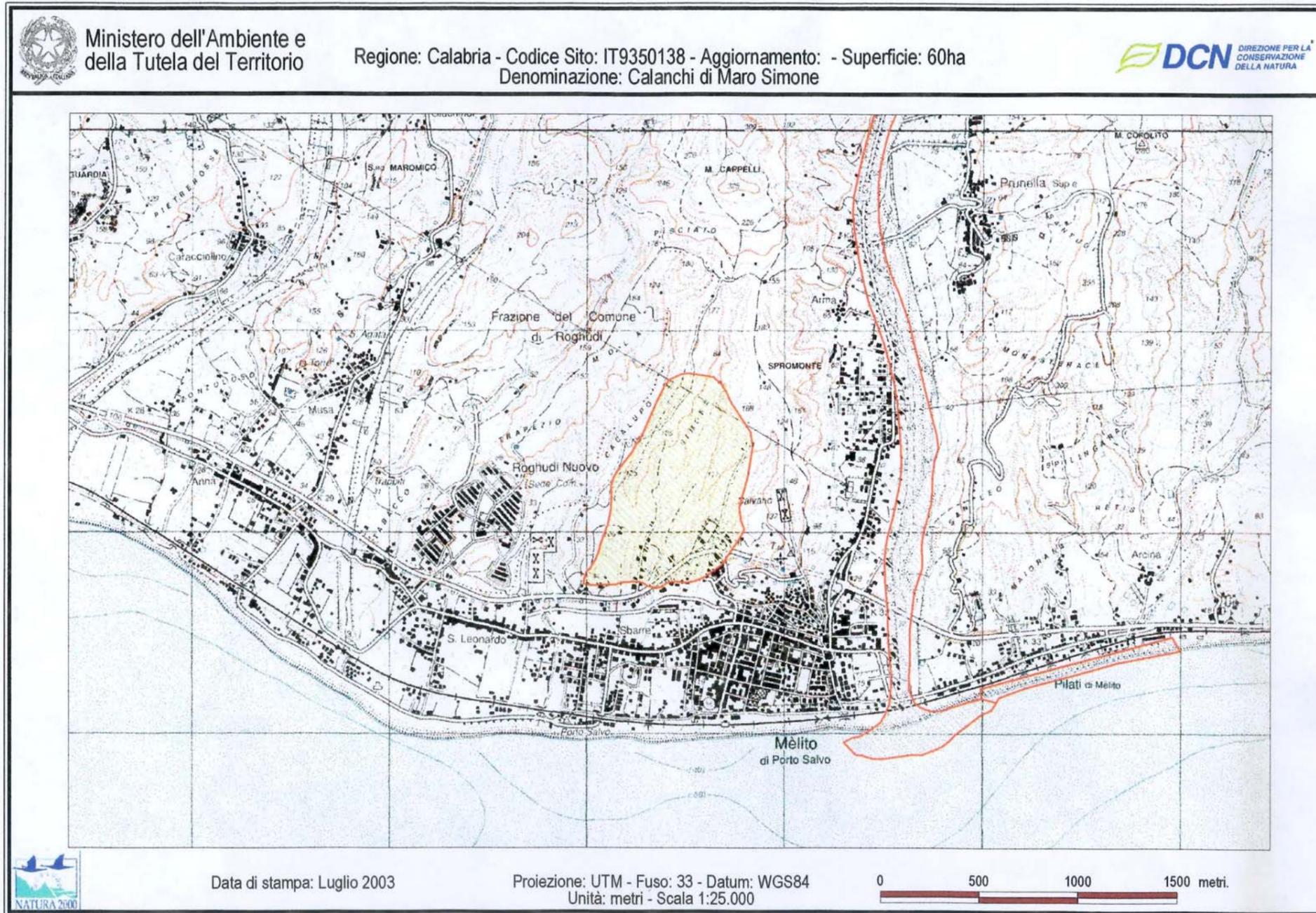
Tipo Sito B
Provincia RC
Codice Natura 2000 IT9350143
Regione biogeografica Mediterranea

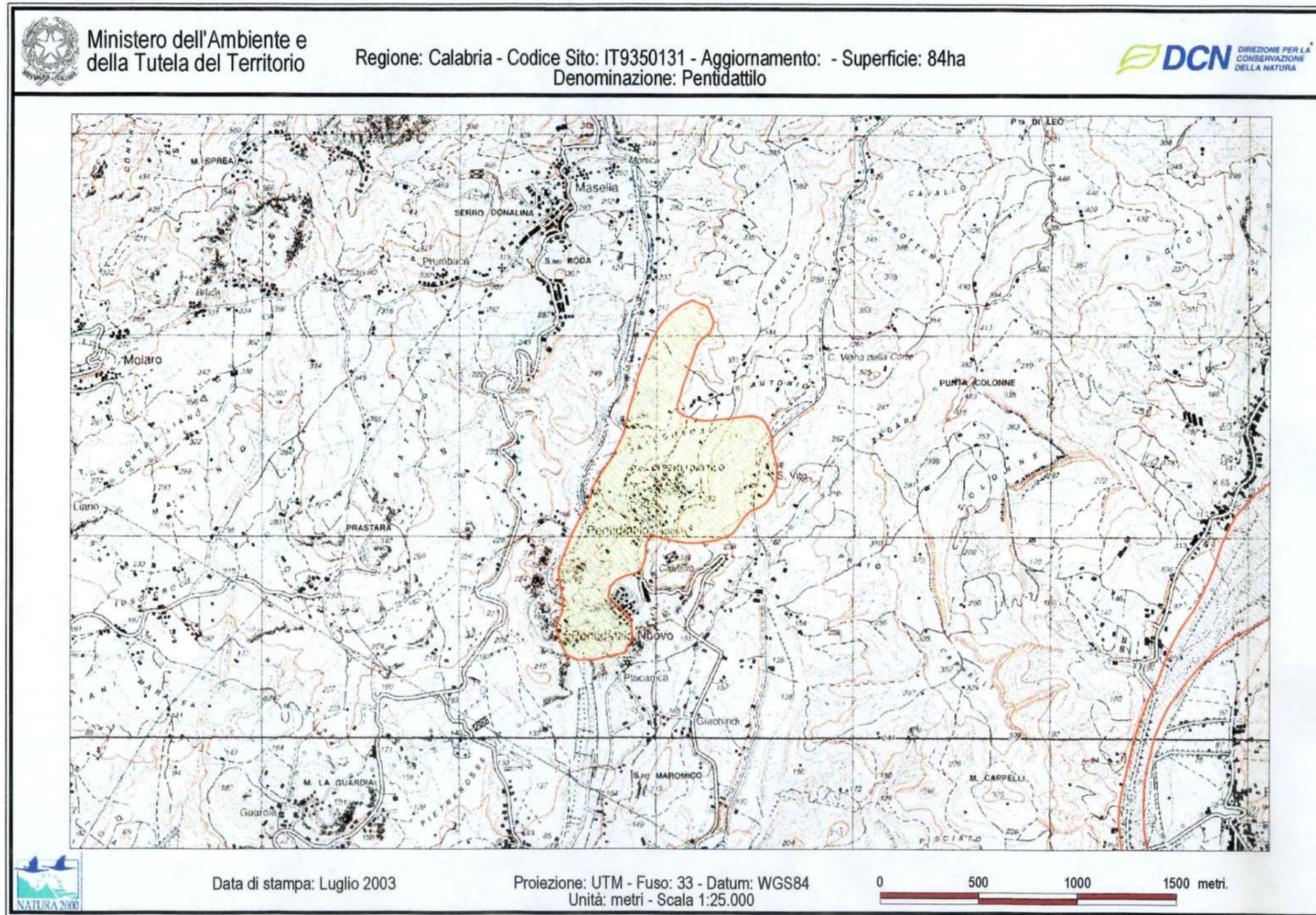
Tipo di sito B: pSIC designato senza relazioni con un altro sito Natura 2000.

Di seguito si riportano alcuni stralci (in scala 1:25.000) dei S.I.C. afferenti al territorio calabro interessato dalla infrastruttura in esame e, rilasciati dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio.









Di tutti i siti elencati nelle tabelle sopra riportate, tre ricadono all'interno del corridoio di studio e precisamente:

- Capo dell'Armi;
- Calanchi di Maro Simone;
- Fiumara di Melito.

I SIC di Saline Joniche e di Pentidattilo, non sono stati restituiti cartograficamente in quanto non presentano alcuna interferenza con il progetto.

Lo scopo del censimento e raccolta dati di tutte le zone di protezione speciale e dei siti di importanza comunitaria è il mantenimento, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat e delle specie indicati negli allegati delle direttive Habitat e Uccelli.

Nel caso che in un sito si vogliano realizzare nuove opere, piani o progetti, si dovrà realizzare una Valutazione dell'Incidenza di tali azioni rispetto agli obiettivi di conservazione prefissati. Se tale valutazione porta alla conclusione che l'attività prevista non arreca danno essa potrà essere realizzata dietro autorizzazione della competente autorità nazionale. Se poi l'opera, il piano o il progetto, pur arrecando un danno devono comunque essere realizzati per motivi imperativi di rilevante interesse pubblico, inclusi i motivi di natura sociale o economica, lo Stato membro è tenuto ad adottare le misure di compensazione del danno (ad esempio la ricostituzione dell'habitat danneggiato in un'area adiacente) tali da garantire che sia tutelata la coerenza globale.

Nel caso che l'attività debba essere svolta in un sito che ospita habitat o specie la cui conservazione è considerata prioritaria a livello europeo, essa potrà essere realizzata solamente in considerazione di motivi connessi alla salute dell'uomo, alla sicurezza pubblica o, previo parere della Commissione Europea, per altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico. (Articolo 6 della direttiva Habitat e articolo 5 del Regolamento di attuazione).

Nell'area in esame, l'unica area SIC interferita è la "Fiumara di Melito" (progr. Km 20+400 circa) per la quale all'interno del presente studio (Quadro di Riferimento Ambientale – Componente Vegetazione, Flora e Fauna) è stato sviluppato uno studio di Valutazione di Incidenza Ambientale.

8.2 Normativa di tutela delle aree protette - Livello regionale e provinciale

Per quanto concerne la pianificazione paesistica da parte della Regione Calabria, attualmente, non esistono strumenti di pianificazione a livello regionale vigenti.

Il Piano Territoriale di Coordinamento Regionale (P.T.C.R.) con valenza paesistica, affidato alle due Università calabresi nel 1983 e dalle stesse consegnato nel 1995, non è mai stato adottato dalla Giunta Regionale.

A livello provinciale, invece la Regione non ha recepito la L. 142/90, pertanto le procedure di formazione e di approvazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale non sono disciplinate. Inoltre, il commissariamento dell'Ufficio del Piano Territoriale Paesistico Regionale (P.T.P.R.) ha creato forti difficoltà anche alla stessa pianificazione provinciale per l'impossibilità di rendere efficaci giuridicamente le norme di salvaguardia. La riforma Bassanini (D.lgs. 112/98) che attribuisce la facoltà alle Province di redigere il Piano Territoriale di Coordinamento anche in assenza della legislazione regionale che lo normi, ha consentito di superare la condizione di "impasse" rendendo possibile la ripresa dei processi pianificatori delle Province; infatti la Provincia di Reggio Calabria potrebbe adottare in futuro uno Schema di Piano, delineando così il percorso che porterà alla redazione ed alla approvazione del PTP di Coordinamento. Pertanto, nell'area interessata dal progetto non ricade nessun Parco Naturale Regionale o Interregionale, né alcuna Riserva Naturale regionale istituite ai sensi della Legge quadro (L. 394/91).

8.3 I vincoli ai sensi del D.L. 29-10-1999 n° 490 - Livello nazionale

Il D.L. 490/1999 (pubblicato sul Supplemento Ordinario 229/L alla G.U. n.302 del 27 dicembre 1999) 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.

Nel dispositivo legislativo, suddiviso in due Titoli – Beni culturali e Beni paesaggistici e ambientali –, 10 Capi e 166 Articoli, vengono riunite e coordinate tutte le disposizioni legislative vigenti fino alla data del 31 ottobre 1998; restano ferme le disposizioni emanate successivamente a detta data. Con l'entrata in vigore del Testo Unico - l'11 gennaio 2000 - viene abrogata una serie di norme, parti delle quali sono assorbite in maniera organica nel nuovo decreto come ad esempio quelle relative alle leggi n° 1497/39 e n° 1089/39.

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

TITOLO I - Beni culturali, *articolo 1 e 2* – “Patrimonio storico e artistico, demo-etno-antropologico, archeologico, archivistico, librario”, risultano essere pochi e distanti dal tracciato di progetto:

- l'area denominata “Occhio di Pellaro” (piccolo insediamento) è situata sulla verticale che congiunge la progr. Km 0+000 del lotto in esame con la linea di costa e dista circa 1,5 Km;
- l'area tutelata come bene archeologico, sita in località Lazzaro (Comune di Motta San Giovanni) comprende resti di una Villa e di una fornace dell'epoca Tardo Antico (posti in destra orografica della Fiumara di Lazzaro) che non vengono interferiti né direttamente dal tracciato di progetto, né dalle opere accessorie;
- l'ex Palazzo Ramirez, sito nel Comune di Melito Porto Salvo, opera di notevole interesse storico artistico degli inizi del secolo XIX: il Palazzo, già Casina dei marchesi Ramirez, costituisce un esempio di residenza baronale estiva.

Da un riscontro con la Soprintendenza Archeologica della Calabria, sono però state riscontrate una serie di segnalazioni della presenza di reperti, disseminate sul territorio reggino e precisamente nei comuni interessati dall'opera in progetto. Grazie alla disponibilità e

collaborazione della Soprintendenza è stato possibile ricostruire la seguente lista dei siti ove sono state riscontrate le segnalazioni:

- in corrispondenza della Fiumara di San Giovanni, nell'entroterra, presso le località Paterriti e Bertolazzo (rinvenimenti proto-storici);
- tra la Fiumara di San Giovanni e la Fiumara di Lume, in località Portella Pantano (contrada Pantano-resti trogloditi, età del ferro e resti del periodo della Magna Grecia);
- in sinistra orografica della Fiumara di Lume, nei pressi dell'abitato di San Filippo (ruderi-monastero);
- nel comune di Montebello Jonico:
 - nell'entroterra presso le località Vassi, Rungi e Prastara (c/o Pentidattilo-neolitico) e Pietrerosse (a nord di Caracciolino-insediamento greco-romano);
 - mentre verso la costa presso la località Rocca (ad est delle Officine Omega) e Sant'Elia (insediamento romano);
- nel comune di Melito di Porto Salvo:
 - nell'entroterra le località la Torre (a NW dell'abitato di Musa), Cacalupo, Monasterace e Spilingara (età del Bronzo);
 - mentre sulla costa ad ovest di San Leonardo (insediamento romano), tra la periferia nord del centro abitato di Melito e a sud del cimitero, a nord del cimitero (bronzo antico);
- nel Comune di Roghudi Nuovo, nei pressi del Cimitero nuovo sono segnalati resti dell'età del bronzo.

TITOLO II - Beni paesaggistici e ambientali, *Capo I art. 138*. Beni ambientali gli articoli 139 e 146.

Il vincolo paesaggistico, la cui tutela è relativa alla bellezza panoramica, estetica e paesaggistica-ambientale nel suo complesso, si estende arealmente su gran parte del territorio dei comuni

attraversati dall'infrastruttura di progetto, eccezion fatta per il territorio comunale di Montebello Jonico che ne resta completamente sprovvisto.

- Comune di Reggio Calabria:
 - Rione Pellaro: D.M. 10.02.1976;
 - Rione Gallina: D.M. 10.02.1976;
- Comune di Motta San Giovanni: D.M. 10.02.1974;
- Comune di Melito di Porto Salvo: D.M. 01.10.1974;
- Comune di San Lorenzo: D.M. 02.10.1974.

L'opera in progetto ricade, pertanto, interamente all'interno di tale vincolo, tranne per la porzione che attraversa il comune di Montebello Jonico (come sopra riportato).

TITOLO II - Beni ambientali articolo 146 lettera a) e lettera c):

nell'anno 1984, a seguito della promulgazione del Decreto Galasso D.M. 21-9-84, poi convertito in legge n°431/85, la Soprintendenza per i Beni ambientali architettonici artistici e storici della Calabria emette una dichiarazione - protocollo n°15040 e successivi, del 15/10/1984 – di *“notevole interesse pubblico dei territori costieri, dei territori contermini ai laghi, dei fiumi, dei torrenti, dei corsi d'acqua, delle montagne, dei ghiacciai, dei circoli glaciali, dei parchi, delle riserve, dei boschi, delle foreste, delle aree assegnate alle Università Agrarie e delle zone gravate ad usi civici, G.U. 265 del 26/9/1984 (...)”*

In base a tale decreto, alcune aree perimetrate all'interno dei territori comunali di Reggio Calabria, Motta San Giovanni, Montebello Jonico, Roghudi Nuovo e Melito di Porto Salvo e corrispondenti a zone di interesse naturale panoramico e paesistico risultano, pertanto, oggi sottoposte alle norme di tutela e salvaguardia ai sensi della L. n°490/99, art. 139 (cfr. Elaborato “Carta dei vincoli”).

Molto esteso è il vincolo apposto nell'ambito costiero, di cui alla lettera “a” del già citato Decreto Legislativo 490/99 e con il quale, tuttavia, il progetto non interferisce in minima parte. Per quanto concerne il vincolo inerente i corsi d'acqua, le seguenti fiumare hanno una fascia di 150 m per ciascuna sponda o piede dell'argine soggetta a tutela:

- Fiumara Valanidi;
- Fiumara di Valanidi II;
- Fiumara di Macellara;
- Fiumara di San Giovanni;
- Fiumara di Lume;
- Fiumara di Lazzaro;
- Fiumara di Molaro I;
- Fiumara di Molaro II;
- Fiumara di Sant'Elia;
- Fiumara di Annà;
- Fiumara di Melito.

All'interno delle fasce di tutela di tutte le fiumare sopra elencate, ed in corrispondenza della maggior parte degli attraversamenti di tali corsi d'acqua, si ritrovano posizionati gli svincoli che da progetto collegano la viabilità principale della futura S.S. 106 con la viabilità minore.

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

Il Regio Decreto Legislativo 30 dicembre 1923 n. 3267 “Provvedimenti per la tutela dei 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 che si estende su gran parte del territorio reggino a cominciare dalla periferia sud del capoluogo, all'altezza delle fiumare Macellara e San Giovanni, ove il vincolo "scende" in alcuni tratti fino alla quota di soli 50 m s.l.m.; tra le fiumare di San Giovanni e di Lume il limite, invece, sale oltre l'abitato di San Filippo (fuori carta) per poi ridiscendere il corso della fiumara di Lume avvicinandosi sempre più verso la costa (nel territorio del Comune di Motta San Giovanni), mano a mano che si sposta in direzione sud. Nel territorio del comune di Montebello Jonico, invece, il vincolo tende ad attestarsi a quote un po' più elevate (150 m s.l.m.) in alcuni tratti e a "scendere" fino in riva al mare all'altezza del toponimo di Sant'Elia (a nord di Saline).

All'altezza del comune di Melito di Porto Salvo, il vincolo rimane localizzato in diverse zone a monte dell'abitato e del corridoio di progetto in esame.

Il tracciato dell'infrastruttura, pertanto, passa alternativamente in zone soggette a vincolo idrogeologico ed in zone sprovviste di tale tutela. In particolare i tratti dell'infrastruttura che percorrono parti di territorio non soggette a vincolo sono:

- dall'inizio intervento fino al cimitero di Pellaro;
- dalla sponda orografica sinistra della fiumara di San Giovanni alla località Zerma;
- da case Nesci alla zona sud-occidentale dell'abitato di Nocella;
- all'altezza della fiumara di Lazzaro;
- a nord del Rione Branca;
- all'altezza della Fiumara Molaro;
- e dalla fiumara di Sant'Elia fino a fine intervento.

Di seguito si riporta uno stralcio dal Regio Decreto:

«7. 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 i danni di cui all'art. 1.

8. Per i terreni predetti il Comitato forestale dovrà prescrivere 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.

8.5 Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico Regione Calabria – Area 13

L'area geografica relativa all'intervento in oggetto ricade all'interno dell'Area 13: "Bacini meridionali fra il mare Jonio e Tirreno - zona dello stretto" relativi alla Provincia di Reggio Calabria.

Come già specificato, il Piano stralcio di Assetto Idrogeologico costituisce nei fatti 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.

Le Norme Tecniche individuano le norme d'uso e di salvaguardia relative al territorio perimetrato e disciplinano le attività di trasformazione del territorio.

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. Nel capitolo 4 "Progettazione e verifica delle opere che interagiscono con la rete idrografica", si danno disposizioni e indicazioni per la progettazione di ponti, viadotti e attraversamenti costituenti parte di una rete di infrastrutture, in particolare si richiama la coerenza con le norme vigenti, DM 2-8-1980 e DM 4-5-1990 Norme tecniche per la progettazione, l'esecuzione ed il collaudo dei ponti stradali e Circolare del Ministero LL.PP. n°34233 25-2-1991 recante istruzioni relative alla normativa tecnica dei ponti stradali in cui sono contenuti indirizzi e prescrizioni circa il dimensionamento idraulico dei manufatti.

8.5.1 Rischio idraulico

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, ma non restituite cartograficamente nel presente studio);
- **aree, zone e punti di attenzione**, perimetrate diversamente dalle aree a rischio **R1, R2, R3 ed R4**,

individuare lungo molti degli 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. (...)”.

Nell'area in esame insistono tutta una serie di torrenti e fiumare che tagliano trasversalmente il territorio fino a raggiungere il mar Jonio.

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 S.S. 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 quasi 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 (S. Vincenzo), tutti corsi d'acqua (nel comune di Motta S. Giovanni) 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.

8.5.2 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.

In seguito a tale situazione geologica, dalla sovrapposizione del corridoio di progetto sulle aree perimetrate 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 diverse aree di interferenza con il tracciato progettuale, eccezion fatta per il tratto di corridoio che intercetta il territorio comunale di Motta San Giovanni.

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 e 0+100 circa 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 (progr. Km 1+500), 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 (progr. Km 5+700).

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 opportunamente investigate, in relazione alle tipologie di tracciato che si andranno a realizzare (imbocchi gallerie, raso/trincea...). 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).

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

La coerenza tra il progetto di adeguamento della nuova S.S. 106 Jonica e gli strumenti più o meno recenti relativi al territorio della Provincia di Reggio Calabria e i PRG (o PdF) dei Comuni di Reggio Calabria, Motta San Giovanni, Montebello Jonico, Melito di Porto Salvo e Roghudi Nuovo, 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 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 alle classi tipologiche così come stabilite 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.

Anzi, 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 che, in raddoppio a quella tirrenica, salda il meridione d'Italia al resto della nazione e l'Italia all'Europa tutta e determina 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 dotato di qualità ambientali e 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 compatibilità programmatica.

In particolare emergono dalla Studio due diversi livelli di interferenze:

- quelle non eludibili ma decisamente attenuabili, come l'interferenza col reticolo idrografico, nella maggior parte dei casi, perpendicolare 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 alzato dell'asse stradale, come la zonizzazione dei PRG Comunali.

Mentre nel primo caso, la garanzia di compatibilità con il territorio troverà ancora nella fase definitiva ed esecutiva della progettazione l'adeguato livello di approfondimento e la relativa soluzione, nel secondo la valutazione delle interferenze ha in tempo reale prodotto numerose modifiche al progetto o ha comunque indicato le procedure e i tempi per il superamento di tali incompatibilità.

10 GRADO DI ATTUALITA' DEL PROGETTO E MODIFICHE APPORTATE DOPO LA SUA ORIGINALE CONCEZIONE

Il progetto dei lavori di ammodernamento del tratto di S.S. 106 Jonica interessata da questo Studio, con le relative alternative di tracciato ed analisi ambientale, è stato oggetto di un'opera di concertazione fra gli Enti e le Amministrazioni territorialmente interessati.

In particolare, è stata prima oggetto di Conferenze di servizi istruttorie tenutesi presso l'ANAS - Compartimento della Viabilità per la Calabria - e successivamente è stata convocata apposita Conferenza dei servizi sul progetto preliminare dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – DI.CO.TER., svoltasi in data 29 maggio 2000.

Da allora, in conseguenza ai piani infrastrutturali nazionali ed internazionali portati avanti in parallelo come il potenziamento dell'A3, il progetto del Ponte sullo Stretto e la saldatura dell'asse jonico con la dorsale adriatica, il livello di attualità del progetto in esame è rimasto praticamente inalterato.

Anzi, nel breve periodo, l'adeguamento della tratta di statale jonica corrispondente al segmento Reggio Calabria - Bova, risulta ancora più attuale, rappresentando un collegamento funzionale tra la costa jonica ed il futuro Ponte sullo stretto..

A seguito della Conferenza di servizi sono emerse indicazioni e prescrizioni da parte delle Amministrazioni e degli Enti interessati, che insieme a successivi approfondimenti progettuali ed ambientali hanno portato alla definizione di un nuovo corridoio di progetto, più interno rispetto a quello della Statale 106, che potesse non interferire con le aree urbanizzate della costa e maggiormente interessate dai vincoli di carattere ambientale, paesaggistico e panoramico.

11 ESITO DELLA CONFERENZA DI SERVIZI

In data 29 maggio 2000, si è svolta la Conferenza di servizi relativa al progetto del tratto di S.S. 106 in oggetto (tratto Reggio Calabria - Bova).

In questa sede sono stati esposti gli esiti della fase iniziale relativamente agli aspetti ambientali e di pianificazione da un lato e alla scelta del tracciato dall'altro.

Gli Enti e le Amministrazioni presenti hanno espresso il loro parere relativamente alla scelta di tracciato: tutti si sono dimostrati decisamente sfavorevoli alla soluzione bassa, quella costiera, preferendo alcuni il tracciato medio altri quello alto, prescrivendo azioni di salvaguardia per aree di particolare rilevanza storico-culturale, come ad esempio l'area di Pentidattilo per la quale il Comune di Melito Porto Salvo richiede particolare attenzione, o la riduzione delle altezze dei viadotti per un minore impatto paesaggistico dell'opera.

12 TEMPI DI ATTUAZIONE DELL'INTERVENTO E DELLE INFRASTRUTTURE COMPLEMENTARI

La realizzazione dell'intervento è subordinata alla sequenza di tre fasi, attraverso le quali si consumano i tempi amministrativi della procedura di approvazione - così come previsti dal CIPE -, i tempi tecnici della procedura di appalto dei lavori e, infine, quelli necessari alla realizzazione dell'opera.

Relativamente alla prima fase, come già detto (cfr. paragrafo 5.3 "Legge Obiettivo") la legge Obiettivo n° 443/2001 conferisce al Governo la delega in materia di infrastrutture (Del. N°121/2001) per il rilancio delle attività produttive.

Attraverso tale strumento sono state riformate le procedure per la valutazione di impatto ambientale (VIA) e l'autorizzazione integrata ambientale, ed è stato introdotto un regime speciale in deroga alla legge n° 109/94 e successive modificazioni, che permette di ottenere l'approvazione del progetto preliminare entro 180 giorni dalla consegna.

Nello specifico - in base a quanto stabilito dalla legge - il Ministero dell'Ambiente e tutela del Territorio, il Ministero delle Attività Produttive, il Ministero per i beni e le attività culturali, gli Enti ed i gestori delle opere per le quali si ravvisano eventuali interferenze e la Regione interessata, devono esprimere il proprio parere entro 90 giorni, dal ricevimento del progetto preliminare.

Corredato da tali pareri, il progetto preliminare viene successivamente consegnato al Ministero delle Infrastrutture, che deve definire la propria approvazione entro 60 giorni.

In ultimo, il CIPE studia e licenzia il progetto entro 30 giorni.

La seconda fase si compone, invece, dei tempi tecnici necessari per la redazione dei progetti definitivi ed esecutivi e di quelli necessari per l'appalto dei lavori. Questo si potrà realizzare attraverso la procedura del "contraente generale".

Infine, la realizzazione delle opere rappresenta i tempi effettivi di durata del cantiere fino alla messa in funzione dell'infrastruttura stessa, valutati, per questa tratta, nel periodo di circa 6 anni dall'inizio dei lavori.