

## 1. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

### 1.1.1. PREMESSA

In data 27/04/1990 con n. 1876 di prot. veniva redatto il **Progetto Esecutivo Generale dei lavori di adeguamento a 4 corsie** per il tratto lucano della SS. 106 "Jonica", nell'ambito del quale ricade il tratto che sottende l'abitato di Nova Siri Scalo.

Tale progetto esecutivo generale prevedeva, per il tratto in oggetto, l'esecuzione di n. 4 lotti in variante esterna all'abitato.

In seguito all'entrata in vigore della legge 109/94 e successive modifiche ed integrazioni, questo Compartimento, ai sensi dell'art. 16 della Legge medesima, ha ritenuto necessario valutare sia le esigenze da soddisfare, che le ragioni delle scelte progettuali in rapporto ai costi ed ai benefici dell'intervento da realizzare.

Pertanto, questo Compartimento ha redatto, in data 31/12/1998 con n. 22703 di prot., uno **Studio per la Variante esterna all'abitato di Nova Siri scalo**, nel quale si mettevano a confronto la soluzione progettuale del 1990 (detta Alternativa n.2) ed una nuova soluzione (detta Alternativa n.1), sempre in variante esterna, in posizione intermedia tra l'attuale sede della Statale ed il tracciato del 1990, dal quale si evinceva che la nuova soluzione progettuale proposta coniugava i minori costi e tempi di realizzazione con i minori impatti sul territorio.

In data 8/4/1999 la Direzione Generale ANAS promuoveva la redazione di uno **Studio di Fattibilità** al fine di verificare il rapporto costi/benefici delle soluzioni progettuali a tale data individuate.

La Regione Basilicata, frattanto, aveva redatto nel giugno '99 un progetto di adeguamento in sede prevedendo la costruzione di una galleria artificiale in corrispondenza dell'abitato di Nova Siri scalo allo scopo di eliminare l'intersezione tra la SS. 106 e la SS. 104, attualmente semaforizzata.

Tale soluzione progettuale (detta Alternativa n.3) veniva recepita ed analizzata nello Studio di Fattibilità citato.

Lo Studio di Fattibilità giungeva alla conclusione che l'Alternativa n.2 presentava un rapporto Benefici/Costi notevolmente più basso se raffrontato con le restanti alternative, mentre il confronto tra le Alternative n.1 e n.3 portava a rapporti Benefici/Costi paragonabili ed evidenziava una leggera prevalenza del progetto denominato Alternativa n.1.

Il Consiglio Comunale di Nova Siri, richiesto in proposito, esprimeva, con Deliberazione Consiliare n. 51 del 29/11/1999, parere favorevole alla soluzione progettuale denominata Alternativa n.1 nello Studio di Fattibilità citato.

Recentemente, a seguito di incontri informali con l'Amministrazione Comunale di Nova Siri e con la Soprintendenza Archeologica della Basilicata, si è giunti alla definizione di alcuni aspetti di dettaglio del tracciato. Questo ha portato alla definizione di una modifica alla soluzione n.1, denominata in questo Studio come Alternativa n.4. Essa si configura non già come una nuova soluzione progettuale vera e propria, quanto piuttosto un miglioramento della soluzione definita Alternativa n.1.

Tutte le alternative esaminate hanno tenuto conto dell'impossibilità di realizzare un ampliamento in sede in corrispondenza dell'abitato di Nova Siri scalo. In tale tratto, purtroppo, non sono praticamente disponibili aree libere non urbanizzate, a causa dell'intenso sviluppo urbano verificatosi a ridosso dell'infrastruttura esistente.

Le soluzioni analizzate hanno, pertanto, tutte previsto la realizzazione del tratto di strada in variante fuori sede, accogliendo in questo modo l'indicazione data dal PRG del Comune di Nova Siri sulla localizzazione della nuova infrastruttura.

Soltanto l'**Alternativa 3**, elaborata dalla Regione, ha previsto l'ampliamento in sede della strada, ipotizzando, però, per l'attraversamento di Nova Siri scalo la realizzazione di una galleria artificiale.

**A seguito del mutato quadro normativo, si è infine deciso di adottare, per il progetto in esame, le procedure previste dalla cosiddetta "legge obiettivo" relative alle infrastrutture considerate di interesse nazionale prioritario.**

**Pertanto, il progetto preliminare già scelto in sede di conferenza dei servizi (Alternativa 4) è stato ulteriormente approfondito secondo quanto disposto dall'art. 3 del D. L.vo n° 190/02.**

Verrà ora condotto uno STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE in base alle disposizioni che disciplinano la progettazione delle opere soggette a valutazione di compatibilità ambientale (D.P.C.M. 10 agosto e 27 dicembre 1988).

Lo studio è articolato, per come previsto dalla normativa richiamata, in due elaborati distinti, una SINTESI NON TECNICA e una raccolta di tre parti dette, rispettivamente:

1. QUADRO PROGRAMMATICO,
2. QUADRO PROGETTUALE,
3. QUADRO AMBIENTALE.

La SINTESI NON TECNICA riassume quanto riportato in più dettaglio nel secondo elaborato.

Nel **Quadro Programmatico** viene descritto ed analizzato il progetto nell'ambito della programmazione nazionale, regionale e locale. L'opera viene esaminata sulla base degli indirizzi di programmazione territoriale e dei trasporti e ne viene valutata l'integrazione con strumenti di programmazione esistenti.

Nel **Quadro Progettuale**, l'opera viene in primo luogo esaminata in relazione alle alternative studiate nel progetto di massima ed è quindi descritta nelle sue componenti tecniche, attraverso l'esame del tracciato, delle soluzioni progettuali delle interferenze, dell'organizzazione della fase di costruzione.

Nel **Quadro Ambientale** viene esaminato il territorio interessato dall'intervento di adeguamento, sia nella fase "ante operam" sia in quella "post operam". Lo studio descrive nella prima parte, per ciascuna componente ambientale, lo stato di fatto e le indagini svolte per la sua conoscenza. Nelle analisi "post operam" sono studiate le interferenze tra opera ed ambiente ed individuate le opere di mitigazione, per ciascuna componente, necessarie a garantire un corretto inserimento nell'ambiente.

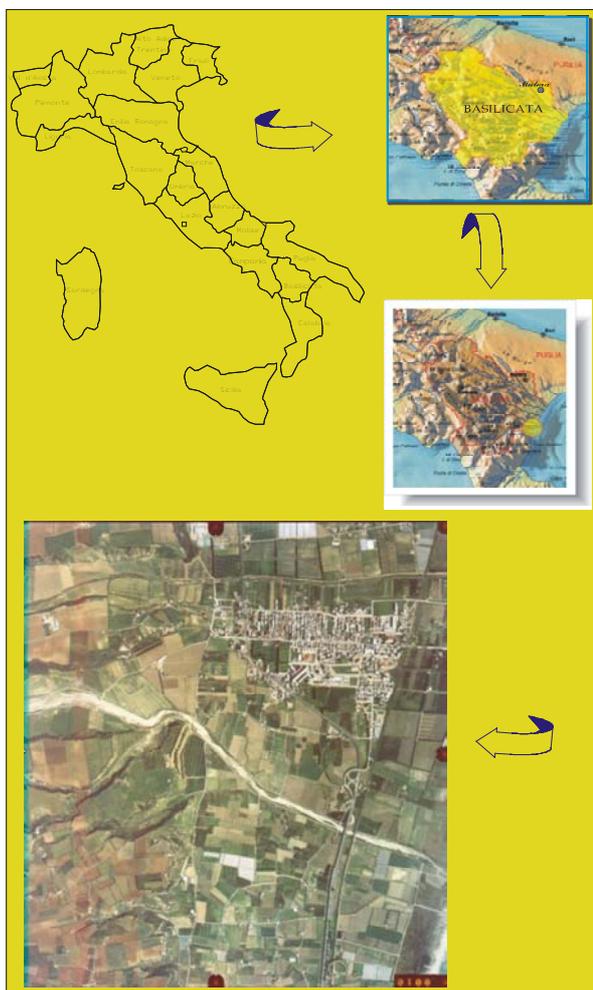
A tale riguardo si anticipa che in linea generale l'intervento, unitamente alle opere di mitigazione garantisce un miglioramento delle condizioni ambientali attuali.

## 1.1.2. L'AREA DI IMPATTO DEL PROGETTO

### PREMESSA

Il progetto in oggetto riveste un'importanza primaria dal punto di vista dei collegamenti tra i corridoi tirrenico e adriatico.

La realizzazione dei lotti 1,2,3 e 4, detti “Variante Nova Siri“, della direttrice stradale S.S. N°106 “JONICA”, costituisce l'anello mancante per il raggiungimento di una delle priorità nell'ambito degli interventi di competenza compartimentale e del Piano Trasporti Nazionale e ricade a cavallo tra le regioni Basilicata e Calabria interessando rispettivamente i territori comunali di Nova Siri e Rocca Imperiale.



Tale direttrice riveste un'importanza determinante per i trasporti regionali e per lo sviluppo dell'economia nel settore dell'agricoltura e del turismo, infatti, l'area, rivalutata con l'intervento di bonifica dell'agro Metapontino, è interessata da intensi flussi di traffico merci e soprattutto nei periodi estivi, da notevoli flussi turistici.

Tale asse si colloca in posizione strategica nell'ambito dell'organizzazione del sistema viario della Regione Basilicata degli ultimi anni, con le sue direttrici di fondovalle (S.S. N°598 “Di fondovalle Agri “,

S.S. N°653 “Sinnica “, S.S. N°407 “Basentana”) che confluiscono sulla Statale “Jonica”.

In scala interregionale e nazionale, la statale costituisce l'alternativa alla A3 SA-RC, nel tratto calabro, e l'unico collegamento della A14 Adriatica con la Calabria.

### **INQUADRAMENTO TERRITORIALE**

La Statale N°106 “Jonica” inizia a Reggio Calabria e termina in Puglia, all’incrocio con la S.S. N°7 “Appia”, si sviluppa lungo l’intera costa jonica e lambisce le tre Regioni meridionali: Calabria, Basilicata, Puglia. Il tratto ricadente nel comprensorio del Metapontino attraversa i territori comunali di Rocca Imperiale, in Calabria e di Nova Siri, Rotondella, Policoro, Montalbano Jonico, Scanzano Jonico, Pisticci e Bernalda, in Basilicata, con caratteristiche di elevata produttività agricola.

Difatti, l’attuazione della riforma fondiaria degli anni ’50 ha trasformato i terreni paludosi in aree a coltivazione intensa e ha migliorato la salubrità dei luoghi, permettendo lo sviluppo, lungo l’asse stradale e intorno agli scali ferroviari di alcune frazioni dei comuni più arretrati.

La tendenza delle popolazioni a trasferirsi dai nuclei dei comuni dell’entroterra costiero alle zone in prossimità del mare, adiacenti le linee ferroviarie e la statale “Jonica”, ha avuto una crescita esponenziale nel dopoguerra, con l’incremento delle potenzialità produttive agricole.

Conseguentemente, la produttività dell’area si è estesa anche al settore turistico generale, con la proliferazione di numerose entità imprenditoriali collegate al settore terziario, anche per la presenza, nel comprensorio, di importanti emergenze archeologiche, architettoniche e naturalistiche.

L’organizzazione territoriale della fascia costiera si è realizzata con gli insediamenti dei Centri di Riforma Agraria, dopo l’ultima guerra, utilizzando la S.S. N°106 come principale infrastruttura di insediamento.

L’arteria, che presenta in gran parte una sezione trasversale assimilabile al tipo IV CNR, risulta essere ai limiti di saturazione con un flusso massimo stimato nell’ora di punta prossimo alla capacità. Essa è stata realizzata a monte dei terreni acquitrinosi, attestandosi sui terrazzi marini quaternari, parallelamente al tracciato ferroviario Taranto – Reggio Calabria a valle e lontano dagli insediamenti urbani ubicati sui pianori. Tra le altre città, serve quelle di Nova Siri e Rotondella ed i centri interni collegati mediante accessi diretti con un aggravio delle disfunzioni dovute ai numerosi accessi a raso e alla presenza di semafori nei centri abitati attraversati, causa della

diffusa pericolosità dell'infrastruttura che presenta un tasso di incidentalità piuttosto elevato.

Il progetto per l'adeguamento della Statale SS 106 "Ionica" si inserisce in questo quadro della situazione proponendo l'ammodernamento dell'infrastruttura al tipo III CNR realizzando, in questo modo, un incremento sostanziale della sua capacità, l'eliminazione delle situazioni di pericolo dovute agli attraversamenti a raso e le lunghe attese ai semafori.

L'obiettivo prioritario del progetto generale è dunque il raggiungimento di livelli di sicurezza equiparabili agli standard nazionali ed europei su di una direttrice che per la domanda servita e per la sua collocazione nell'ambito del territorio dell'Italia meridionale, costituisce uno dei principali archi della rete stradale nazionale.

### **CARATTERISTICHE DEL TERRITORIO**

Il territorio allo stato attuale presenta eccezionali risorse naturali:

- la fertilità del terreno agrario per natura pedologica e ricchezza di falde;
- la mitezza del clima durante tutto l'anno che conferisce alla zona carattere di isola climatica in tutto il bacino del Mediterraneo;
- le lunghe spiagge adatte per una balneazione prolungata anche oltre l'estate;
- la possibilità di rapido accesso al Parco Nazionale del Pollino ed ai numerosi boschi e laghi artificiali calabresi.

La valenza storico - culturale e paesaggistica dei luoghi interessati dall'intervento, dovuta sia alla presenza degli elementi naturalistici, sia alla presenza di un notevole patrimonio artistico costituito dai reperti del paleolitico del Metapontino; dalle vestigia di ricche e fiorenti colonie greche; dai reperti dei relativi musei e le cospicue Tavole Palatine, ha determinato l'individuazione dei criteri ispiratori degli obiettivi di progetto, rispettando il fine di armonizzare l'opera all'ecosistema esistente.

L'elemento storico - archeologico di maggior rilievo, ricadente nella zona di progetto, è costituito dalla villa imperiale di Ciglio dei Vagni, in località Nova Siri, di età romana che presenta i resti di un impianto termale e costituisce un'area archeologica di rilievo.

Ma la valorizzazione di tale patrimonio storico - archeologico, nonché paesaggistico, oggi compromessa dalla presenza di insediamenti produttivi (edifici e serre), viene recuperata attraverso alcuni interventi di progetto miranti alla migliore e più immediata fruibilità di tale sito.

Sempre in località Ciglio dei Vagni è presente un'unità naturalistica, definita dal Piano Paesistico di medio valore, costituita da un bosco di agrifoglie di alto fusto.

L'agricoltura presente risulta essere di tipo intensivo, con la presenza di coltivazioni di pregio come agrumeti, frutteti e uliveti, sia in agro di Nova Siri che di Rocca Imperiale.

Non a caso uno dei criteri ispiratori del progetto è stato il mantenimento delle preesistenze naturali di maggior pregio.

Nell'area in esame la trasformazione antropica dell'uso del suolo è stata profonda.

La conformazione orografica della zona è quella di un territorio costituito, in poco spazio, da un alternarsi di catene montuose, trasversali alla costa e valli solcate da incisivi, anche se non copiosi, fiumi.

La natura geologica dei terreni e delle rocce (argille e conglomerati argillosi in preminenza) non ha favorito, inoltre, la costruzione di strade trasversali a tali incisioni vallive, perché sarebbero risultate poco economiche e quindi l'unico collettore trasversale è stato rappresentato dalla S.S. N°106 ormai a livelli di saturazione di traffico e che nel tratto di Rocca Imperiale risulta adeguata per la quasi totalità del tracciato.

Le uniche strade realizzate, con minori risorse, sono state quelle di fondovalle : la S.S. N°407 "Basentana"; la S.S. N°598 "Fondo valle Agri" e la S.S. N°653 "Sinnica", per rispondere alla domanda di trasporto dei comuni interni, altrimenti isolati.

## COMPONENTE SOCIO-ECONOMICA

### **USO REALE DEL SUOLO DELLA REGIONE**

Il settore agricolo costituisce ancora parte di rilievo dell'economia regionale della Basilicata, mostrando una quota di addetti più che doppia (oltre il 20%) rispetto a quella nazionale e analoga rilevanza nella formazione della ricchezza: la produzione non può però basarsi su colture di pregio, dati i condizionamenti esercitati dalla

montuosità del territorio, dalla sua scarsa fertilità e dall'irregolarità delle precipitazioni.

Insieme all'incremento della meccanizzazione e della concimazione chimica, gli interventi pubblici operati dagli anni Cinquanta hanno migliorato una situazione largamente deficitaria mediante la riforma fondiaria, l'assegnazione di migliaia di case sparse e di terre ai braccianti, le bonifiche e le irrigazioni di vasti comprensori (grazie anche allo sbarramento del Bradano e di altri fiumi).

La diffusione di tali opere ha però subito un rallentamento ed esse non sono oggi in grado di assicurare adeguate opportunità di sviluppo alle attività agricole, penalizzate anche dall'insufficienza delle strutture di commercializzazione.

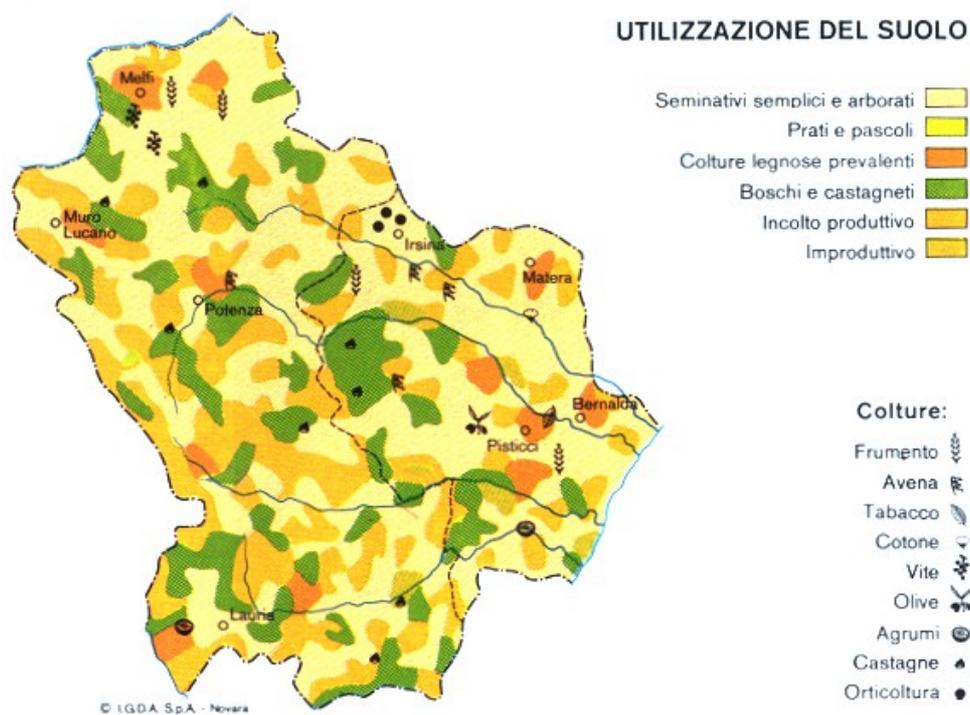
La loro localizzazione, quindi, ha determinato aree piuttosto differenziate per caratteristiche produttive: privilegiate risultano le valli dell'Agri, nel suo medio corso, e dell'Ofanto, oltre alla piana di Metaponto.

Le colture più estese sono quelle del frumento, seguito da altri cereali che in buona parte costituiscono materia prima per l'industria alimentare lucana (avena, orzo, mais), e delle patate; abbastanza diffusi sono la vite (soprattutto uva da vino), l'olivo, presente nelle aree collinari, e gli agrumi, nelle piane ioniche; un certo incremento hanno registrato alcune colture industriali, in particolare la barbabietola da zucchero (che ha superato per estensione la tradizionale coltura della patata) e il tabacco, e quelle ortofrutticole.

Il bosco copre il 20% circa del territorio regionale: dopo decenni di intenso diboscamento, esso ultimamente ha iniziato a espandersi, anche in funzione produttiva sebbene al di fuori di una precisa strategia di valorizzazione.

Nella figura seguente si riporta una mappa dell'utilizzo effettivo attuale del suolo regionale.

Lo studio riguardante l'uso del suolo nell'ambito interessato dal progetto viario in oggetto ha la finalità di individuare, tramite l'interpretazione cartografica, la vegetazione agraria e la presenza di opere realizzate in relazione alla presenza antropica gravitante sul territorio.



#### USO AGRICOLO

Il territorio rilevato, avendo una conformazione collinare, risulta costituito, in modo sostanzialmente omogeneo, da terreni pregiati relativamente al loro uso agricolo.

I tipi colturali maggiormente presenti sono i seminativi, seguono le colture arboree (oliveti e mandorleti), mentre quelli sporadicamente presenti sono i seminativi arborei e i vigneti.

Il paesaggio agrario è caratterizzato da una variabilità estetica che comprende, oltre i campi coltivati, altre strutture vegetazionali: siepi, incolti e macchie che hanno un ruolo importante nell'ambiente agrario specialmente come elementi strutturali di eterogeneità biologica.

Per quanto riguarda più specificatamente la zona agricola coltivata, essa è caratterizzata da un uso del suolo con colture di tipo estensivo. Vista la cospicua presenza di masserie, si può affermare che l'agricoltura è di tipo tradizionale policolturale e mista; la produzione è diversificata poiché si attua la coltivazione di più specie vegetali, colture arboree, erbacee ed agricoltura mista.

#### **EDIFICATO**

La densità demografica della regione Basilicata è assai modesta, più bassa che in ogni altra regione dell'Italia peninsulare. Tuttavia negli ultimi anni la regione ha registrato un sia pur modesto incremento dei residenti (circa 7000 unità nel decennio intercensuale 1971-1981), incremento che testimonia come sia: finito il grande esodo che, a partire dal seconde dopoguerra, ha colpito la popolazione lucana (tra il 1951 e il 1974 gli emigrati sono stati circa 217.000).

Questa inversione di tendenza è riconducibile alla crisi e alla ristrutturazione delle economie industriali dell'Europa centro - occidentale e dell'Italia settentrionale, che hanno favorito il formarsi di un flusso di rientri, i quali contribuiscono a bilanciare i persistenti flussi in uscita, diretti attualmente verso le regioni dell'Italia centrale.

Un altro elemento che distingue questo più recente processo di emigrazione dal precedente è costituito dal fatto che tra i giovani emigrati di oggi si trovino numerosi diplomati e laureati, mentre prima era tradizionalmente il contadino a lasciare la sua terra.

L'incremento demografico ha interessato complessivamente 37 dei 131 comuni della regione, di cui 10 in provincia di Matera e 27 in quella di Potenza. I maggiori aumenti si sono registrati nei due capoluoghi provinciali e nei principali comuni. Un ulteriore calo demografico, al contrario, hanno avuto alcuni centri minori delle aree

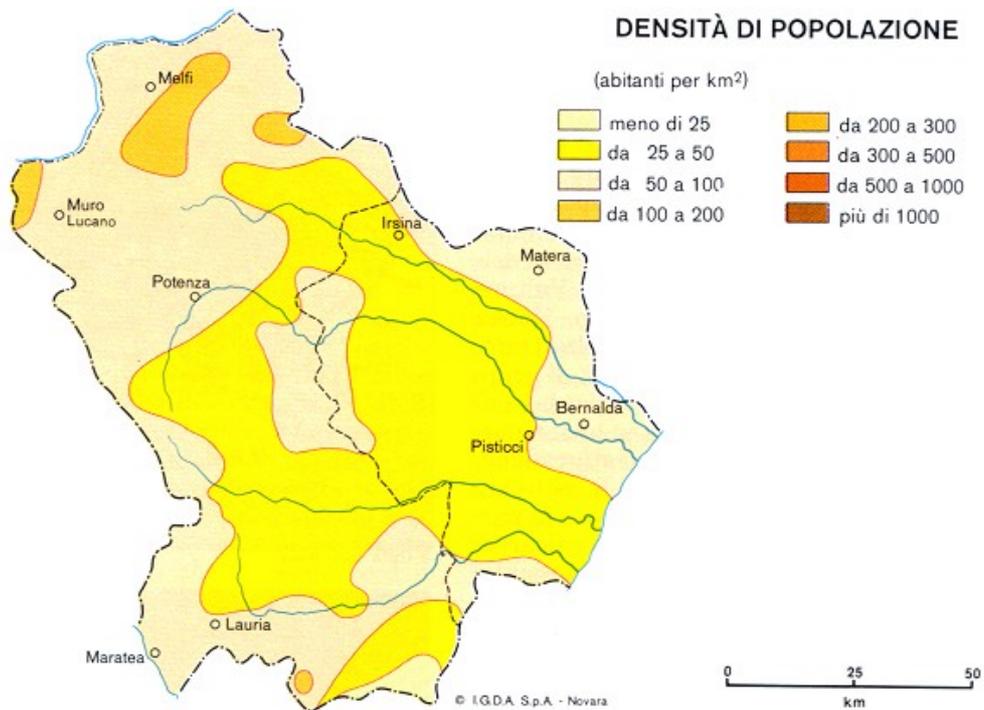
montane interne, privi di risorse economiche e dipendenti da proventi esterni, quali le rimesse degli emigrati e le pensioni.

Per quanto riguarda le forme di insediamento, nell'area del Materano la popolazione vive in prevalenza accentrata, mentre nel Potentino non mancano le case sparse.

Nel territorio oggetto del presente studio le condizioni morfologiche e la prevalente economia storica, caratterizzata dall'uso agricolo del suolo, hanno permesso l'insediamento umano in piccoli ed isolati nuclei abitati a carattere familiare, in cui la vocazione prettamente agricola è attestata anche in toponomastica con le dizioni “masseria”, “jazzo” o “casino”.

La vocazione agricola del territorio è stata solo di recente soppiantata da massicci interventi infrastrutturali in campo industriale, sorti nelle aree attrezzate realizzate nell'ambito periferico della città di Matera.

In mappa è riportata la densità di popolazione nella regione.



### INFRASTRUTTURE

L'indicatore ambientale considerato pone in evidenza la rete infrastrutturale, le arterie di traffico e la reciproca connessione esistente con la rete viaria e tecnologica locale.

Il territorio interessato dalla realizzazione della direttrice viaria è intersecato in più punti da varie infrastrutture quali rete idrica (potabile ed irrigua), canali e reti di elettrificazione.

### **LE CARATTERISTICHE GENERALI DELLA'AREA DEL METAPONTINO**

Nell'area del Metapontino, localizzata ad est della regione Basilicata lungo la costa Jonica, sono ubicati i comuni di Nova Siri, Rotondella, Policoro, Scanzano Jonico, Pisticci e Bernalda, tutti amministrativamente appartenenti alla Provincia di Matera.

La struttura insediativa dell'area è caratterizzata da nuclei agricoli sparsi, nella vasta piana irrigua, scaturita dall'opera di bonifica effettuata dalla riforma fondiaria degli anni '50, e dalla presenza di nuovi centri urbani sviluppatasi come filiazione verso il mare dei centri antichi posti sui contrafforti collinari.

Sotto il profilo morfologico il Metapontino, solcato dai grandi fiumi lucani (Sinni, Agri, Basento e Bradano), risulta l'unica pianura esistente in Basilicata.

L'economia dell'area, in relazione alle favorevoli condizioni climatiche ed orografiche, si basa prevalentemente sull'agricoltura, con produzioni di tipo ortofrutticole, floreali e di primizie, e sul turismo balneare limitato, pertanto, ad un breve periodo estivo.

L'industria presente nell'area, limitata a pochi insediamenti di piccole dimensioni, opera essenzialmente nel comparto agro-alimentare.

L'area di Metaponto, come d'altronde tutta la costa jonica, risultava essere, agli inizi degli anni '50, una delle zone più depresse d'Italia.

I problemi emergenti che all'epoca interessavano l'area possono essere così riassunti:

elevata diffusione, a causa della paludosità dell'area, della malaria;

esistenza di una debolissima struttura economica, di un'agricoltura povera, di elevati tassi di disoccupazione ed emigrazione;

emarginazione rispetto alle aree, anche contigue, maggiormente evolute a causa del periferismo geografico e delle carenze ed inadeguatezze del sistema di trasporti.

Per quanto attiene alle dinamiche demografiche dei comuni ubicati nel Metapontino va evidenziato, ad esclusione dei comuni di Rotondella e Montalbano Jonico, un saldo positivo nel periodo 1971-1995.

<b>POPOLAZIONE RESIDENTE AL 31.12</b>								
<b>COMUNI</b>	<b>DATI ASSOLUTI</b>				<b>VARIAZIONI PERCENTUALI</b>			
	<b>1971</b>	<b>1981</b>	<b>1991</b>	<b>1995</b>	<b>1971-81</b>	<b>1981-91</b>	<b>1991-95</b>	<b>1971-95</b>
<b>NOVA SIRI</b>	4.698	5.480	5.929	6.224	16,6	8,2	5,0	32,5
<b>ROTONDELLA</b>	4.347	4.017	3.717	3.487	- 7,8	- 7,5	- 6,2	- 19,8
<b>POLICORO</b>	8.659	12.123	14.568	15.139	40,0	20,2	3,9	74,8
<b>MONTALBANO J.</b>	8.669	9.032	8.715	8.594	4,2	- 3,5	- 1,4	- 1,0
<b>SCANZANO J.</b>	5.131	5.956	6.212	6.578	16,1	4,3	5,9	28,2
<b>PISTICCI</b>	16.497	17.682	18.304	18.106	7,2	3,5	- 1,1	9,7
<b>BERNALDA</b>	10.755	11.757	12.067	12.265	9,3	2,6	1,6	14,0

FONTI: elaborazioni su dati ISTAT e COMPENDIO STATISTICO DELLA REGIONE BASILICATA 1996

Il dato negativo, relativo al comune di Rotondella (- 19,8 %), è essenzialmente imputabile alle particolari condizioni che vedono il territorio comunale caratterizzato da un limitatissimo tratto costiero.

Dalla tabella emerge, inoltre, l'elevato saldo positivo di Policoro (+74,8 %) attribuite alle funzioni di polo di riferimento territoriale da esso assunto nell'area.

La successiva tabella, riportante il numero di addetti per 1000 abitanti, evidenzia una consistente presenza sia del settore primario che di quello secondario.

In particolare, per quanto riguarda il settore agricolo emerge uno standard, per l'intera area, di 143,2 addetti per 1000 abitanti con valori di molto superiori alla media relativamente ai comuni di Scanzano Jonico (287,2) e Rotondella (241,6). Valori modesti risultano, invece, per comuni più grandi e più interni di Montalbano (93,7), Bernalda (87,7) e Pisticci (51,5).

Il settore terziario, che presenta uno standard di 151,35 addetti per 1000 abitanti, presenta valori piuttosto livellati pubblici.

Il settore industriale risulta, rispetto agli altri due settori di base, più marginale. Infatti, ad esclusione dei comuni di Nova Siri (58,6), Policoro (105,1) e Pisticci

(107,5) gli altri comuni presentano valori al disotto della media di 57,3 addetti per 1000 abitanti.

In particolare, l'elevato valore di addetti del Comune di Policoro è da imputare alla presenza sul proprio territorio di industrie agro-alimentari mentre per quanto riguarda Pisticci il dato è spiegabile con la sua vicinanza alle industrie della Val Basento.

<b>ADDETTI PER 1000 ABITANTI</b>				
<b>COMUNI</b>	<b>SETTORE</b>			
	<b>AGRICOLTURA</b>	<b>INDUSTRIA</b>	<b>TERZIARIO</b>	<b>TOTALE</b>
<b>NOVA SIRI</b>	106,8	58,6	134,5	299,9
<b>ROTONDELLA</b>	241,6	48,3	194,9	484,8
<b>POLICORO</b>	134,3	105,1	162,8	402,1
<b>MONTALBANO J.</b>	93,7	23,7	92,1	209,5
<b>SCANZANO J.</b>	287,2	24,4	240,6	552,2
<b>PISTICCI</b>	51,5	107,5	124,8	283,8
<b>BERNALDA</b>	87,7	33,4	109,8	231,0
<b>VALORE MEDIO</b>	143,3	57,3	151,4	351,9

FONTE: PIANO DI SVILUPPO REGIONALE 1994-96 - REGIONE BASILICATA

#### **L'EPOCA DELLA MAGNA GRECIA**

Contemporanea di Taranto, Metaponto sorse verso la prima metà del sec. VIII a.C., nell'ampia pianura fra le foci dei due fiumi Bradano e Basento, fondata, si dice, dagli Achei, coloni pieni di ardore nella ricerca di terre fertili e ubertose, un pò più a Nord di dove è oggi la stazione ferroviaria omonima.

Fu città, oltre che agricola, anche marinara con porto, flotta e ampio commercio. Le numerose monete attestano leghe commerciali con Posidonia, Taranto, Eraclea, Sibari.

Alterne vicende portarono ad un lento ed inesorabile decadimento; le sue tracce si perdono con il ritrovamento di sue monete dell'epoca di Tiberio, di Commodo e di Costantino, ed in ultimo dell'epoca bizantina dei secoli X e XI.

#### **L'EPOCA DELL'ORO**

Nelle città di Metaponto, di Pandosia, di Eraclea, di Siri, le antiche prime capanne si trasformarono in teatri e in templi in cui l'arte greca impresso la nota di una

bellezza che si rivela nella creta, nella pietra, nel bronzo. La popolazione penetrò nell'interno e conquistò e coltivò altri territori, navigò per i più lontani lidi conosciuti e strinse leghe commerciali con altre città elleniche del Tirreno. Città autonome, circondate da gente barbara, dedite ai commerci esclusivi e chiusi, non potevano non vivere tra loro che in perpetua gara di prevalenza.

Non c'è dubbio che la principale e più ricca fonte di benessere fu l'agricoltura. La fertilità del suolo dà ragione delle ricchezze di cui parla la storia e fa arguire, dalla importanza dei prodotti, quella dei commerci.

Le tavole di Eraclea, e gli scavi di condutture, in campagne lontane da quelle che furono sede di centri abitati, mostrano quali cure si dedicavano ai miglioramenti agrari, alle varietà delle colture, alle irrigazioni, alle costruzioni coloniche, alle piantagioni erboree; le prime mostrano altresì l'esistenza di magazzini generali per la conservazione dei prodotti.

Ma dopo tre secoli di floridezza e di splendore, tutte le città della Magna Grecia cominciano a decadere e fra esse Metaponto, Pandosia, Eraclea, premute dalla invasione dei popoli lucani e mal difese dai loro antagonisti.

La signoria di Roma fu la causa principale della loro decadenza. Roma tolse alle città soggette l'indipendenza e la libertà civile, ne subordinò sistematicamente gli interessi a quelli della capitale, ne troncò lo sviluppo col suo sistema amministrativo.

Ai fattori storici si succedettero, nei secoli, quelli geografici; bradisismo e relativo innalzamento delle acque alluvionali, e mutazioni climatiche, con il risultato finale di rendere inospitale una vasta parte della Lucania costiera, sino a quando, a partire dalla fine del XIX secolo, si dette l'inizio ad opere di bonifica; infatti, con la Legge 18 giugno 1899, il Governo Italiano assunse l'obbligo di procedere entro due anni alla classificazione e agli studi delle opere di bonifica dei terreni paludosi della zona litoranea Metaponto-Nova Siri presso le foci dei fiumi Bradano, Basento, Agri e Sinni per le quali – e per altre diciannove opere in diciassette provincie – si stanziò un milione annuo per 21 anni a partire dal 1903-04.

Quello che segue, dalla costituzione del Consorzio di Bonifica di Metaponto (1925) alla legge sulla bonifica integrale (1931), alla Cassa per il Mezzogiorno (1950), è storia recente.

In sintesi, la trasformazione della piana di Metaponto, avviatasi nella prima metà di questo secolo, e proseguita nell'ultimo dopoguerra sotto il notevole impulso della CASMEZ, ha costituito un esempio tipico di potenziamento di aree sottosviluppate, nel quadro di un armonico pieno di sviluppo, che dalle opere fondamentali di bonifica è passato verso le più complesse strutture agricolo-industriali e verso l'elevazione permanente del livello di vita di un vasto territorio.

<b>POPOLAZIONE RESIDENTE ATTIVA NEL COMUNE DI BERNALDA AL CENSIMENTO DEL 1991</b>		
<b>OCCUPATI</b>	<b>DISOCCUPATI</b>	<b>Tasso di disoccupazione giovanile</b>
39.3 %	32.4 %	63.2 %

Fonte: ISTAT - 1991

<b>POPOLAZIONE RESIDENTE ATTIVA NEL COMUNE DI PISTICCI AL CENSIMENTO DEL 1991</b>		
<b>OCCUPATI</b>	<b>DISOCCUPATI</b>	<b>Tasso di disoccupazione giovanile</b>
37.3 %	32.0 %	63.8 %

Fonte: ISTAT - 1991

### 1.1.3. L'OPERA NELL'AMBITO DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE GENERALI

In conformità a quanto espressamente richiesto dal D.P.C.M. 27.12.88, di seguito sono riportati gli elementi conoscitivi di riferimento inerenti l'inserimento dell'opera oggetto di studio negli strumenti di pianificazione economica e territoriale generali.

In particolar modo sono state evidenziate le previsioni e le relazioni esistenti tra l'intervento di adeguamento della S.S. 106 Jonica e gli scenari e le azioni pianificate e programmate nei suddetti documenti al fine dello sviluppo ed integrazione dell'area del metapontino attraversata dall'infrastruttura.

A tal fine sono stati analizzati i seguenti documenti di pianificazione e programmazione:

1. la proposta di Programma Regionale di Sviluppo 1983-1987;
2. il Piano di Sviluppo Regionale 1994-96;
3. il Piano Regionale dei Trasporti;

Dall'analisi dei suddetti documenti di pianificazione generali, i cui contenuti sono riportati in sintesi nei successivi paragrafi, emerge chiaramente come nei vari scenari di Piano l'intervento di adeguamento della S.S. 106 risulti una delle azioni necessarie al raggiungimento dei diversi obiettivi prefissati alle varie scale territoriali .

In sintesi dai piani esaminati emerge, in relazione alla compatibilità dell'intervento di adeguamento della S.S. 106 Jonica con gli obiettivi e le azioni pianificate, quanto segue:

#### **LA PROPOSTA DI PROGRAMMA REGIONALE DI SVILUPPO 1983-1987**

Tale piano prevedeva, ai fini del miglioramento dei collegamenti con le aree circostanti più sviluppate e dell'innalzamento dei livelli di accessibilità del territorio regionale, interventi di miglioramento e completamento della grande viabilità regionale. L'obiettivo di sviluppo dell'area Jonica veniva perseguito mediante la previsione, nel "sistema integrato trasporti", dell'adeguamento della S.S. 106 Jonica e della realizzazione dell'autostrada "Jonica" Taranto - Sibari.

In particolare, la Proposta di Programma Regionale di Sviluppo 1983-1987, approvato dal Consiglio Regionale della Basilicata con delibera n. 621 del 17/04/1984, si poneva quali principali obiettivi da perseguire sia il superamento degli squilibri interni al territorio che il raggiungimento della piena occupazione da conseguire mediante la valorizzazione delle risorse umane e materiali.

Le principali situazioni di crisi, in termini generali, individuate dal documento riguardano:

- la ricostruzione delle aree terremotate;
- l'emergenza idrica;
- la crisi dell'industria chimica;
- la crisi del sistema agroalimentare.

In termini generali lo stato dell'economia nazionale, di generale ristagno, non rappresentava uno degli elementi di sostegno poiché gli interventi più rilevanti avrebbero comunque riguardato il superamento della crisi congiunturale in atto anche nelle aree più sviluppate del Centro - Nord.

La centralità del tema del riequilibrio, avente chiare connotazioni strutturali, veniva giustificata dal nuovo scenario socio-economico che si era andato configurando per la Basilicata che, se da un lato era stata globalmente caratterizzata da un elevato tasso di crescita del reddito, dall'altro evidenziava un ulteriore divario nello sviluppo in termini di occupazione, produttività e soddisfacimento dei bisogni tra le aree più forti e quelle sottosviluppate della regione.

Pur se alla fine degli anni '70 si assisteva ad un'evoluzione positiva della tendenza al riequilibrio fra popolazione e risorse territoriali con un rallentamento dei processi di impoverimento demografico ed economico delle aree interne, i termini del problema erano ancora tali da richiedere strategie ed azioni efficaci per il suo superamento.

La carenza di opportunità lavorative e di vita civile, cause principali dei fenomeni migratori sia interni che verso altre regioni italiane ed europee, erano ancora rilevanti.

La valorizzazione delle risorse, sia sociali che economiche, endogene ed il razionale sfruttamento di quelle esogene, coerentemente distribuite nelle aree più svantaggiate con una conseguente stabilizzazione della popolazione, erano ritenute elementi essenziali di una politica di annullamento degli squilibri territoriali.

Il modello di assetto territoriale che si configurava, al fine di consentire un'omogenea fruizione dei servizi, sia di base che rari, oltre che della diffusione dei termini dello sviluppo nelle aree interne, prevedeva 3 livelli di organizzazione urbana del territorio:

1. integrazione elementare di comuni;
2. sub-aree regionali (comprensori);
3. regione nel suo insieme.

All'assetto territoriale programmato erano naturalmente connesse azioni specifiche e coordinate nei vari settori produttivi con un nesso programmatico tale da instaurare rapporti di intersettorialità.

Al fine di massimizzare i benefici conseguibili con le esigue risorse disponibili e individuare gli interventi ottimali necessari al perseguimento degli obiettivi di sviluppo assunti nel Programma si definirono, quale strumento attuativo, i Progetti Speciali Regionali.

Nell'ambito del progetto speciale relativo ai "servizi reali" erano previste sia la realizzazione e completamento di infrastrutture sia i servizi da attivare a sostegno della mobilità regionale di persone e merci.

In tal senso, in tale progetto era stata ipotizzata la realizzazione del "Sistema integrato nei trasporti" al fine di soddisfare le esigenze di interconnessione del sistema regionale plurimodale dei trasporti con quello nazionale ed internazionale.

Rilevante ai fini dello sviluppo dell'area del Metapontino erano ritenuti necessari sia l'intervento di adeguamento della S.S. 106 Jonica che la realizzazione dell'autostrada "Jonica" Taranto - Sibari.

#### **PIANO DI SVILUPPO REGIONALE 1994-96**

Il P.R.S., nell'ambito della definizione della griglia ordinatoria del territorio regionale, su cui si basano le strategie di sviluppo della Basilicata, prevede interventi mirati al potenziamento delle infrastrutture delle direttrici di sviluppo costituenti la griglia ordinatoria. In tal senso tra le azioni previste nella filiera della mobilità per la direttrice di sviluppo Jonica è presente l'intervento di adeguamento, per l'intera estensione regionale ed in sede dove tecnicamente possibile, della S.S. 106 Jonica dall'attuale standard CNR IV a III.

Il Piano Regionale di Sviluppo 1994-96 (P.R.S.), approvato dalla Giunta Regionale nella seduta del dicembre 1993, pur se mai attuato rappresenta tuttora uno degli strumenti di pianificazione territoriale ed economica regionale di riferimento poiché, in esso, sono previsti scenari ed azioni di sviluppo a breve, medio e lungo termine.

In esso sono esplicitati, pertanto, gli obiettivi essenziali di sviluppo della regione, le strategie di attuazione e le risorse da impiegare in relazione al disegno strategico del raggiungimento del modello di sviluppo autopropulsivo.

Il P.R.S. 1994-96 effettua un'attenta analisi dello stato di attuazione del P.R.S. 1987-89 ed esamina sia le carenze strutturali e congiunturali dell'economia regionale sia le deficienze e la crisi del sistema produttivo e sociale.

Le priorità di piano riguardano:

- il riequilibrio economico;
- il recupero ed il rafforzamento dei settori produttivi, in special modo di quelli orientati all'export o alla riduzione dell'import;
- la massimizzazione, sull'intero territorio, dei vantaggi conseguibili dall'insediamento FIAT di San Nicola di Melfi.

Per quanto attiene al riequilibrio economico si evidenzia la necessità, ai fini dello sviluppo della regione, di una partecipazione attiva di tutte le aree regionali, comprese quelle interne.

Ai fine del recupero e del rafforzamento dei settori produttivi il P.R.S. fonda l'attuazione del suo disegno strategico su una politica di sviluppo per filiere e sul recupero delle attività nelle quali i vantaggi competitivi sono, allo stato attuale e potenziale, tra i più elevati quali:

- le attività agro-alimentari;
- le attività industriali;
- il potenziale turistico - ambientale;
- l'area dei servizi pubblici e privati.

Il disegno strategico del P.R.S. prevede la riaggregazione del territorio regionale in una griglia ordinata individuata, sulla base del modello di assetto territoriale ed economico precedentemente indicato nel Progetto '80 e nell'"Ipotesi di Assetto Territoriale" del 1978, dalla ricomposizione del territorio regionale per sistemi e/o direttrici di sviluppo e nelle loro articolazioni in "segmenti produttivi territoriali" ed in "nodi sistema" capaci di innescare un processo di riequilibrio economico e territoriale.

Gli obiettivi del Piano Regionale di Sviluppo (P.R.S.), specifici del decennio, individuati avendo come modello di sviluppo quello dell'economia italiana del 1992, riguardano:

1. l'incremento dell'export a cui è correlabile:

- lo sviluppo dell'occupazione;
- il risanamento degli apparati industriali preesistenti, la riqualificazione degli ambienti industriali ed artigiani ed il risanamento dell'intero sistema agroalimentare;

- la riqualificazione dei centri storici e la valorizzazione dei beni ambientali e monumentali;
- il rilancio della progettualità connesse all'innovazione, l'espansione del terziario avanzato ed il rafforzamento dei sistemi urbani.

2. la riduzione delle aree di disagio sociale per cui è necessario adottare opportune politiche ed azioni rivolte:

- a ridurre la disoccupazione, rendere maggiormente efficiente ed efficace il sistema della formazione professionale;
- allo sviluppo dei servizi di base e ai servizi di civiltà;
- alla mobilità sociale, alla crescita personale e alla partecipazione ai processi decisionali.

Nell'ambito del triennio 1994-1996 il P.R.S. individua gli obiettivi intermedi di seguito riportati in sintesi:

- l'arresto dei processi di decelerazione dell'economia lucana registrati negli anni '80;
- la riduzione degli squilibri economici e territoriali tra le aree a diverso sviluppo della Basilicata.

Il raggiungimento degli obiettivi precedentemente illustrati presuppone la ristrutturazione del modello corrente, caratterizzato dalla crescita dei consumi con ritmi superiori alle capacità produttive regionali, verso un modello che incentivi gli investimenti produttivi, i meccanismi di moltiplicazione delle risorse endogene ed il riequilibrio delle esportazioni e delle importazioni.

A tal fine il territorio regionale viene funzionalmente ricomposto secondo una griglia ordinatoria, individuata da "direttrici" di sviluppo articolate in "segmenti produttivi territoriali" ed in "nodi sistema", avente l'obiettivo di razionalizzare la spesa pubblica sul territorio ed aumentarne la produttività dei vari settori produttivi.

Il P.R.S. ritiene che la localizzazione di iniziative produttive di beni e servizi lungo i segmenti territoriali, componenti la griglia ordinatoria, contribuisca a creare delle economie esterne tali da consentire lo sviluppo dell'intero territorio regionale.

La nuova articolazione del territorio regionale, inducendo alle economie di agglomerazione, risolve i problemi di dotazione di infrastrutture e servizi.

In tal senso diventa necessario rileggere la geografia economica regionale in funzione del potenziale competitivo dei segmenti territoriali e produttivi.

La competitività dei segmenti produttivi è valutata sulla base:

- della quantità di esportazione e all'esportabilità, nel breve e medio periodo, dei beni e servizi prodotti in Basilicata;
- dei beni e servizi potenzialmente localizzabili in Basilicata ed orientabili verso l'esportazione.

Per quanto attiene ai segmenti territoriali la competitività delle aree dipende:

- dalla disponibilità attuale di economie esterne;
- dalla geografia e dalla disponibilità di risorse territoriali di pregio suscettibili di valorizzazione ai fini delle esportazioni;
- dall'assegnazione di ruoli di carattere non direttamente produttivo.

La sovrapposizione dei segmenti produttivi sui segmenti territoriali porta alla riclassificazione, in funzione del loro grado di competitività e della loro valenza relazionale, del sistema economico lucano in tre tipologie di sistemi produttivo - territoriali.

La griglia ordinatoria risulta composta nel modo seguente:

1. Sistemi produttivo - territoriali con valenza interregionale caratterizzati dalle seguenti peculiarità:

- dotazione di reti infrastrutturali, esistenti e/o di progetto, aventi terminali extraregionali, in corrispondenza di nodi urbano-industriali di livello nazionale e/o reti di comunicazione nazionali;
- flussi di traffico sulle reti infrastrutturali essenzialmente di tipo extraregionale;
- progettualità in atto di interesse nazionale o interregionale relativa ai trasporti, alla riqualificazione urbana, al turismo, all'industria, alla ricerca, etc.;
- possibilità di diventare "segmenti" di progetti interregionali o nodi dei reticoli di innovazione.

2. Sistemi produttivo - territoriali con valenza regionale o comprensoriale caratterizzati dalle seguenti peculiarità:

- dotazione di reti infrastrutturali, esistenti e/o di progetto, aventi terminali interni alla regione;
- flussi di traffico sulle reti infrastrutturali essenzialmente con utenza prevalentemente regionale;
- progettualità in atto circoscrivibile all'ambito regionale e comprensoriale;
- localizzazione su di essi di attività produttive e di servizio con mercati regionali.

3. Sistemi ambientali individuati da:

- un'elevata disponibilità di risorse naturalistiche e paesaggistiche;
- un elevato grado di sottosviluppo;
- un basso grado di mobilità interna e di accessibilità alle direttrici;
- una situazione orografica molto tormentata;
- un grado di conservazione delle risorse naturali e paesaggistiche più elevato delle altre aree regionali;
- una situazione insediativa e demografica a bassissima densità.

Il P.R.S. stabilisce i criteri di delimitazione dei sistemi territoriali e delle relative direttrici.

Per quanto attiene al sistema della mobilità il P.R.S. evidenzia delle rilevanti lacune nella dotazione infrastrutturale regionale ed inefficienze nell'organizzazione dei servizi di trasporto.

Risulta evidente la necessità di intervenire in tale ambito con l'obiettivo di elevare il grado di accessibilità e di competitività della regione al fine di garantire l'integrazione di tutti gli ambiti territoriali ed assicurare le economie esterne di agglomerazione.

In relazione alla griglia ordinatoria del territorio regionale, su cui si basano le strategie di sviluppo della regione, diventano essenziali, nell'ambito della filiera della mobilità, gli interventi:

- di completamento, di riclassificazione e di infrastrutturazione stradale lungo i percorsi delle direttrici di interconnessione;

- di completamento e ammodernamento delle linee ferroviarie poste lungo i tracciati delle direttrici;
- di riorganizzazione dei servizi di trasporto al fine di ridurre i costi ed i tempi di spostamento tra i vari poli regionali e quelli esterni alla regione;
- di allestimento delle direttrici con opportune strutture e servizi.

Il Piano evidenzia la perfetta coerenza tra gli interventi previsti nel Piano Regionale dei Trasporti e quelli del P.R.S. in cui essi vengono opportunamente rifinalizzati sulla base del suo disegno strategico.

Per quanto attiene il tracciato della direttrice stradale Jonica il P.R.S. prevede l'adeguamento, dove tecnicamente possibile sulla sede esistente, dell'intera infrastruttura ricadente nel territorio regionale dall'attuale standard CNR IV a quello CNR III, che prevede una piattaforma stradale con quattro corsie, due per ogni senso di marcia, della larghezza complessiva di 22.00 m.

Il suddetto intervento riguarda sia le caratteristiche della sede stradale che l'adeguamento funzionale delle intersezioni, attualmente a raso, onde evitare le situazioni di congestione e pericolosità conseguenti ai conflitti esistenti tra il traffico di attraversamento, caratterizzato per tutto l'arco dell'anno dalla presenza di un'elevata percentuale di mezzi pesanti, ed il traffico locale.

### **LA DIRETTRICE JONICA**

L'area del Metapontino risulta, nell'ambito della definizione della valenza dei segmenti produttivi, tra quelli a competitività nazionale costituiti da comuni in cui ad un'alta industrializzazione corrisponde un'elevata propensione all'export delle attività produttive presenti o un reddito pro-capite superiore alla media regionale.

Per quanto attiene ai segmenti territoriali nell'area di studio è localizzato sia un segmento a competitività nazionale, costituito dalla città di Policoro, avente un'elevata dotazione di servizi urbani sia altri segmenti a competitività regionale con indici di dotazione di servizi e dinamiche demografiche superiori a quelli medi regionali ma inferiori alla media nazionale.

Il P.R.S. include la direttrice Jonica tra quelle di integrazione economico territoriale con valenza interregionale caratterizzate, pertanto, da una

infrastrutturazione viaria principale già realizzata, con degli standard di servizio competitivi a livello nazionale e con presenti segmenti territoriali e produttivi anch'essi competitivi o prossimi alla competitività nazionale.

La direttrice Jonica, che ha un'estensione complessiva di 180 Km di cui 40 Km ricadenti nel territorio lucano, ha come terminali esterni Taranto a Nord-Est e Sibari a Sud-Ovest. Essa rappresenta l'itinerario principale di collegamento tra la Calabria e la fascia Adriatica.

Le infrastrutture portanti della direttrice sono:

- la S.S. 106, in parte già rimodernata ed adeguata ai flussi di traffico che la percorrono nel tratto calabrese ed in quello pugliese oltre ad un tratto lucano compreso tra il confine regionale con la Calabria e la città di Policoro;
- la linea delle F.S. Sibari - Taranto a binario unico ed oggetto di lavori di elettrificazione.

La direttrice, che comprende una popolazione complessiva di 472.030 abitanti, assume notevole importanza, relativamente ai possibili effetti sinergici e diffusivi connesse al suo grado e potenziale di sviluppo, per l'interconnessione tra essa e le seguenti direttrici:

- la direttrice Basentana e Bradanica, entrambe di valenza interregionale, che s'innestano su quella Jonica nei nodi di Pisticci e Bernalda;
- la direttrice di valenza regionale Agrina nel nodo di Policoro.

La cospicua disponibilità di risorse utilizzabili, connesse a rilevanti interventi nel settore industriale ed irriguo oltre che infrastrutturale, fa intravedere per la direttrice Jonica un potenziale sviluppo di interesse nazionale.

In tal senso emerge, considerando l'intera fascia jonica, che l'obiettivo da perseguire è quello di ricucire orizzontalmente territori e opportunità di sviluppo al fine del raggiungimento di un assetto produttivo - territoriale equilibrato.

### **IL PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI**

Il Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.) della Basilicata è stato approvato con Delibera del Consiglio Regionale n.998 del 15 marzo 1990.

Al P.R.T. è affidato il ruolo d'indirizzare le scelte e i programmi della Regione in materia di trasporti a sostegno delle proprie esigenze di sviluppo, in armonia con le linee guida definite dal P.G.T.

In tal senso va evidenziato che il Piano Generale dei Trasporti non individua nella Basilicata la sede di progetti strategici localizzati, tuttavia la Regione è interessata dai corridoi plurimodali Tirrenico e Adriatico nonché, seppur limitatamente, ai sistemi portuali Basso Tirreno e Ionio e Basso Adriatico.

Il P.R.T. si pone come principale obiettivo da perseguire il miglioramento generale dell'accessibilità da conseguirsi con la razionalizzazione delle reti stradali e ferroviarie e con l'accrescimento della qualità dei servizi pubblici su gomma e ferro.

I principali obiettivi programmatici che il P.R.T. individua scaturiscono da un'analisi delle condizioni socio-economiche e produttive della regione e dalle necessità, essenzialmente infrastrutturali ed organizzative, necessarie ad eliminare le condizioni di criticità del sistema della mobilità.

Si evidenzia come risulti essenziale, ai fini dello sviluppo della regione, il rafforzamento del suo ruolo baricentrico, attualmente unicamente di carattere geografico, rispetto alle altre aree del Mezzogiorno. Tale ruolo va raggiunto mediante l'innalzamento dei livelli di accessibilità sia rispetto all'esterno della regione che all'interno.

Un sistema infrastrutturale di servizi di trasporto efficienti consentirebbe sia una maggiore interazione relazionale della Basilicata con i corridoi Tirrenico ed Adriatico sia una maggiore integrazione territoriale di tutte le aree regionali, in special modo delle due città di Matera e Potenza.

Le indicazioni del P.G.T. in merito alla riorganizzazione del sistema dei trasporti in chiave intermodale, con l'obiettivo di giungere ad una ripartizione modale più equilibrata tra ferro e gomma, vengono integralmente assunte dal P.R.T. in fase di formulazione delle sue strategie d'intervento prevedendo sia interventi sulle infrastrutture stradali e ferroviarie sia la realizzazione di un aeroporto di III livello e di un interporto.

Per quanto concerne le infrastrutture ferroviarie, i principali interventi consistono nel conservare e collegare le pochissime linee esistenti che hanno valenza nazionale, o se adeguate opportunamente possono svolgere un servizio regionale.

Il Piano propone, comunque, un potenziamento generalizzato della rete ferroviaria, comprese le linee a scartamento ridotto delle Ferrovie calabro - lucane (attualmente divenute Ferrovie appulo-lucane), mediante:

- la costruzione di una nuova linea in senso Nord-Sud, dalla Battipaglia - Potenza alla litoranea tirrenica presso Praia a Mare;
- il raddoppio della Battipaglia - Potenza - Metaponto;
- il completamento ed elettrificazione della linea Ferrandina - Matera, da prolungare fino a Bari.

Inoltre il P.R.T. prevede la realizzazione di alcuni centri intermodali, tra cui un interporto di II livello e di un aeroporto di III livello.

Per quanto attiene il sistema stradale gli interventi definiti tendono a:

- completare la rete e soprattutto gli interventi discontinuamente avviati in termini temporali e gestionale;
- collegare direttamente alla rete di interesse regionale il maggior numero possibile di centri urbani;
- elevare gli standard di progetto, che in alcuni casi sono molto scadenti;
- uniformare detti standard sugli archi appartenenti alla medesima rete;
- utilizzare il più possibile, adeguandole opportunamente, le sedi stradali esistenti per non aumentare l'estensione della rete, già considerevole in rapporto al numero di abitanti serviti.

In tal senso il Piano, che evidenzia la necessità di nuovi collegamenti trasversali a quelli di fondovalle, individua una rete interregionale, con caratteristiche autostradali e standard C.N.R. I, ed una rete regionale con standard C.N.R. IV.

Tra gli interventi proposti sulla rete interregionale assumono particolare rilevanza:

- il conferimento di caratteristiche autostradali alla S.S. 407 Basentana da Potenza a Metaponto con allacciamento presso Pisticci scalo alla nuova autostrada Taranto - Sibari;
- la realizzazione di un itinerario autostradale Taranto - Sibari;
- la realizzazione di un itinerario autostradale Ferrandina scalo - Matera - Bari;

- la realizzazione del collegamento autostradale Potenza - Melfi - Candela, con allacciamento all'autostrada Napoli - Bari.

L'adeguamento della SS.106 Jonica, nel tratto Lucano,dalla Calabria alla Puglia, per una lunghezza di circa 37 km e con un costo di circa 85 milioni di Euro l'adeguamento dall'attuale standard CNR IV a quello CNR I.

In alternativa era stata considerata l'ipotesi dell'autostrada Jonica Taranto – Sibari da realizzarsi tutta in nuova sede, con standard i progetto relativo a CNR I e, costi, rispettivamente:

TRATTO	Lunghezza (km)	Costo (milioni di Euro)
1 confine regionale - Pisticci Scanzano	24	215
2 Pisticci Scanzano - Montalbano Scanzano	16	145
3 Montalbano Scanzano - confine regionale	23	230
<b>TOTALE INFRASTRUTTURA</b>	<b>63</b>	<b>590</b>

La possibilità della realizzazione della soluzione autostradale era legata alla valutazione ed ai risultati di uno studio di fattibilità tecnico-economico.

L'alternativa dell'autostrada Taranto - Sibari scaturiva dalle valutazioni, in merito alle condizioni di sicurezza, effettuate sulla base dell'entità dei flussi veicolari di attraversamento della regione, caratterizzati da un'alta percentuale di mezzi pesanti che percorrevano la S.S. 106 Jonica, arteria a 2 corsie, a doppio senso di marcia con numerose intersezioni a raso semaforizzate ubicate nell'attraversamento dei centri abitati della costa.

L'adeguamento a standard autostradali della S.S. 106 Jonica era previsto sia in sede, laddove tecnicamente possibile, sia su un nuovo tracciato.

Il P.R.T. suggeriva la valutazione, nell'ambito dello studio di fattibilità all'epoca in via di predisposizione da parte dell'ANAS, della possibilità di coniugare gli

interessi lucani e calabresi, mediante un collegamento rapido autostradale sul percorso Modugno – Altamura – Matera – Ferrandina – Rotondella - Sibari.

#### 1.1.4. LA RETE DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO REGIONALE

Chiusa tra la Puglia, la Campania e la Calabria, fatta eccezione per i flussi turistici del suo breve tratto costiero, la Regione presenta un sistema viario che va letto come elemento di continuità degli itinerari interregionali che lo attraversano. Esemplare è il caso dell'Autostrada Salerno/Reggio Calabria che non può certo essere considerata alla stregua di una dotazione infrastrutturale di cui possa giovare l'economia regionale. L'asse viario l'attraversa infatti per un breve tratto in corrispondenza di quei territori del valico appenninico che ancora oggi sono più prossimi ad esercitare un'economia di sopravvivenza.

Discorso analogo vale ovviamente per la ss.106 "Ionica" che drena a sud i flussi tra la Puglia e la Calabria così come a nord il tracciato della Napoli/Bari chiude un reticolo infrastrutturale che sostanzialmente emargina la Basilicata. L'unico asse di interesse per i grandi collegamenti della Regione è rappresentato dalla successione delle strade statali che l'attraversano trasversalmente collegando Salerno con Potenza, quest'ultima con Matera e, infine, Matera con Taranto.

In questo contesto la dotazione infrastrutturale rapportata alla superficie di territorio è irrisoria per quanto riguarda le autostrade, supera di un terzo la media nazionale per la viabilità statale ed è ancora sensibilmente inferiore per la viabilità provinciale (- 24,3 %). Sono invece molto elevati e del tutto fuori scala i numeri indice della viabilità primaria riferiti alla dinamica regionale e ciò si spiega non tanto in rapporto alla densità di rete, quanto con riferimento al quadro generale delle economie regionali (Vedi Fig. 1, Fig. 2, Fig. 3).

Il 54 % dell'attuale patrimonio stradale della Regione è di competenza dell'ANAS, ciò potrebbe ritenersi sovrabbondante rispetto alle esigenze del traffico nazionale se non si tenesse conto di quanto detto precedentemente in ordine alle necessità di sutura che s'impongono per garantire la continuità degli itinerari tra le Regioni contermini.

Esemplare è il caso dei due itinerari paralleli rappresentati dalla ss.598 "di Fondo Valle d'Agri" e dalla ss.653 " della Valle del Sinni" che, in prossimità della costa, disegnano una dimensione di maglia territorialmente molto contenuta che si chiude sulla statale Ionica e su un collegamento interno (ss.92) che proietta Potenza verso il litorale ionico. In termini di architettura di rete il disegno infrastrutturale appare eccessivamente frazionato, tuttavia si deve rilevare che la ss.598 proviene dall'Autostrada Salerno/Reggio Calabria e conduce ai centri turistici della costa ionica, e che la ss.653 assolve le stesse funzioni agganciandosi all'Autostrada molto più a sud, in corrispondenza dei territori montani di Lagonegro.

### 1.1.5. L'ANALISI A LIVELLO REGIONALE

Lo studio di inserimento dell'infrastruttura nel territorio non può prescindere da un'analisi macroterritoriale in funzione della viabilità esistente. Infatti in una dimensione a grande scala sono state individuate le infrastrutture a valenza regionale ed interregionale in relazione ai nodi d'interconnessione con l'opera in progetto.

Lo schema viario regionale presenta alcuni nodi fondamentali dove avviene la connessione a livello di viabilità regionale ed autostradale.

I principali sono:

1. Matera Sud: collegamento con l'area di interesse agricolo e turistico di Metaponto, tramite il percorso SS 7 bis – SS 407 Basentana, passando per il nodo di Ferrandina;
2. Matera Sud: collegamento diretto con il polo industriale di Taranto mediante la SS 7 "Appia";
3. Matera Sud: interconnessione, tramite la SS 96, con l'area metropolitana di Bari, by-passando l'importante nodo di Altamura;
4. S. Nicola di Melfi: a nord-ovest, presumendo il completamento dell'itinerario bradanico, collegamento con l'importante polo agro-industriale di Foggia tramite la SS 655 Potenza – Candela – Foggia.

Quest'ultimo collegamento, tramite il nodo di Candela, connette con le direttrici autostradali della A16 Napoli – Bari e della A14 Bologna – Taranto.

Considerazioni di notevole rilievo possono essere tratte da uno studio condotto dall'ANAS.

Lo studio ha analizzato ed approfondito la situazione che al momento caratterizza la Regione al fine di proporre e motivare modifiche o integrazioni alla rete prevista dal Decreto Legislativo dell'ottobre 1999.

L'ampia documentazione statistica a cui si è fatto riferimento si fonda sui dati ufficiali (ISTAT, ACI, CNT ...ecc.), su quelli raccolti presso gli uffici dell'ANAS e sulle risposte fornite dalle amministrazioni provinciali ad un apposito questionario loro trasmesso tramite la fattiva collaborazione dell'Ufficio Speciale Infrastrutture dell'ANAS.

Vale la pena segnalare che l'esito dell'indagine questionaria è di particolare interesse in quanto, oltre a raccogliere numerosi dati che non sarebbero stati altrimenti disponibili, fornisce una dettagliata mappatura delle diverse realtà, sia per quanto riguarda lo stato del patrimonio della viabilità locale, sia per la stima dell'arretrato di manutenzione che caratterizza la rete, sia infine per l'incidenza delle condizioni ambientali sui costi di gestione.

L'indagine condotta presso le Province assume, inoltre, un ruolo fondamentale per le finalità dello studio in quanto, presumibilmente, saranno queste Amministrazioni a dover materialmente gestire il patrimonio trasferito dall'ANAS alle Regioni e, poiché l'efficienza della viabilità primaria sarà fortemente condizionata da come essa potrà integrarsi sotto il profilo funzionale con quella di breve e media percorrenza, non si può prescindere, in questa sede, ad un'attenta lettura del quadro attuale.

Il questionario trasmesso alle Province prevedeva tre distinte sezioni relative rispettivamente alla descrizione della consistenza e dello stato della rete, all'individuazione delle attuali condizioni di traffico sugli itinerari principali e alla descrizione delle condizioni di gestione, distinguendo per queste ultime la ripartizione degli impegni di spesa.

Oltre a ciò veniva posto uno specifico quesito con cui si chiedeva di indicare a stima l'importo complessivo dei finanziamenti occorrenti per un piano triennale di interventi finalizzati a sanare le attuali criticità della rete di competenza.

In relazione a quest'ultimo quesito alcune Amministrazioni non hanno ritenuto opportuno rispondere e ciò può essere almeno in parte imputato alla volontà di non esporre valutazioni finanziarie che potessero in qualche modo risultare condizionanti nel determinare le future dotazioni per la gestione. Ciò nonostante, i dati acquisiti consentono di effettuare idonee estrapolazioni per disegnare un quadro significativo delle esigenze complessive.

Per il resto l'indagine questionaria esprime una rilevante affidabilità infatti ad essa ha risposto un'elevata percentuale delle Amministrazioni Provinciali per uno sviluppo complessivo della rete di loro competenza pari a 69.946 km, che ne rappresenta il 61,4% del patrimonio.

Per quanto riguarda la Regione Basilicata sia la Provincia di Matera che quella di Potenza hanno risposto al questionario consentendo una attendibile descrizione della rete provinciale regionale che si sviluppa prevalentemente in ambiti montani (53,3%) e collinari (36,7%).

### **CONSISTENZA E STATO DELLA RETE DI COMPETENZA DELL'ANAS**

Per entrambe le Province è prevalente la tipologia viaria con sezione inferiore ai 7m. La media pesata a livello regionale è pari all'86,7% del totale e al residuo 13,3% appartengono solo infrastrutture con sezione tra 7 e 9m.

Lo scenario risultante a livello regionale è quello di una viabilità ben lontana dal rispettare moderni standard progettuali, la cui efficienza tuttavia non ne risulta particolarmente penalizzata in quanto destinata ad assolvere modeste esigenze di mobilità.

### **GLI ONERI DI GESTIONE**

Quanto detto al punto precedente trova riscontro nei bilanci provinciali che destinano al settore della viabilità risorse marginali. La spesa media annua per la gestione della rete è la più bassa in assoluto in Italia, risulta infatti circa 1000,00 Euro/km a cui corrisponde una stima a livello regionale di poco superiore a 3 milioni di Euro.

In questo contesto non può stupire che per la Provincia di Potenza si denunci una spesa per interventi di emergenza superiore ad un quinto del totale (20,8%), doppia rispetto a quella destinata per la manutenzione delle opere d'arte (10,4%).

Nel loro complesso il ripristino del piano viabile e gli oneri di manutenzione straordinaria del corpo stradale e delle opere d'arte assommano al 77,8% del totale.

<b>Province</b>	<b>Km gestiti</b>	<b>% montana</b>	<b>% collinare</b>	<b>% pianeggiante</b>
<b>Matera</b>	1.200 km	40,0 %	50,0 %	10,0 %
<b>Potenza</b>	2.400 km	60,0 %	30,0 %	10,0 %
<b>Totale</b>	3.600 km	53,3 %	36,7 %	10,0 %
<b>Totale Regione</b>	3.600 km	percentuale campione		100,0 %

### 1.1.6. L'OPERA NELL'AMBITO DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE SETTORIALE

In conformità a quanto espressamente richiesto dal D.P.C.M. 27.12.88, di seguito sono riportati gli elementi conoscitivi di riferimento inerenti l'inserimento dell'opera oggetto di studio negli strumenti di pianificazione economica e territoriale settoriali.

1. il Piano decennale ANAS della viabilità di grande comunicazione;
2. il Piano Territoriale Paesistico di area vasta del Metapontino;
3. il Piano Regolatore Generale di Nova Siri;
4. il Programma di Fabbricazione del Comune di Rocca Imperiale.

### IL PIANO DECENNALE DELLA VIABILITÀ DI GRANDE COMUNICAZIONE DELL'ANAS

Il Piano decennale della viabilità di grande comunicazione fu predisposto sulla base delle indicazioni della legge n.531 del 12 agosto 1982 che ne prevedeva l'articolazione in 3 programmi triennali ed in un programma annuale.

Il D.M. n. 2474 del 20.07.83 definiva la classificazione del sistema viario di grande comunicazione.

L'obiettivo prioritario che il Piano intendeva perseguire riguardava il recupero del ritardo, in tema di dotazione viaria, in cui l'Italia si trovava nei confronti dei 10 Paesi della C.E.E. e degli altri paesi europei.

Gli interventi da attuare e le priorità d'intervento furono individuate sulla base dei seguenti criteri generali:

- completamento ed ammodernamento di itinerari di grande comunicazione;
- realizzazione o ammodernamento di itinerari a servizio di infrastrutture aeroportuali, portuali, interportuali ed intermodali;
- miglioramento di itinerari per i quali non esistevano infrastrutture viarie sufficienti o mezzi di trasporto alternativi tali da garantire un sufficiente livello di accessibilità.

L'attuale assetto della rete stradale di grande comunicazione nazionale scaturisce dalla classificazione effettuata, sulla base dei criteri definiti dalla Legge n.531 del 12.08.1982 relativa al Piano decennale, dal D.M. n.2474 del 20.07.83 e da quello integrativo n.267 del 04.06.1996.

La Legge n.531 del 12.08.1982 includeva nella rete di grande viabilità le seguenti infrastrutture stradali:

- autostrade, trafori alpini, raccordi autostradali;
- ❖ strade che collegano la rete viaria principale dello Stato con quelle degli stati limitrofi;
- ❖ strade che costituiscono le grandi direttrici del traffico nazionale, ivi comprese quella della Sicilia e della Sardegna;
- ✓ principali collegamenti interregionali;
- ✓ strade di collegamento con i porti di prima categoria;
- ✓ strade di collegamento con gli aeroporti di particolare importanza.

I due principali parametri definiti al fine di individuare gli archi ed itinerari stradali aventi le caratteristiche di direttrici di traffico nazionale erano, pertanto, i seguenti:

- il traffico, nelle sue componenti passeggeri e merci;
- la funzione di collegamento svolta nell'ambito del sistema della mobilità.

La definizione della metodologia di classificazione fu preceduta da un'attenta analisi dei criteri adottati negli altri Stati sia europei che extra-europei con la consapevolezza dell'inesistenza di una procedura universalmente valida e della conseguente necessità di contestualizzazione del processo di definizione dell'assetto di rete.

Il disegno della rete scaturì dalla valutazione del ruolo funzionale che ciascun arco o itinerario svolge nel sistema delle infrastrutture stradali, dall'importanza dei centri collegati, dalla connessione a porti ed aeroporti di rilevanza nazionale, dalla classificazione dalle strade "E" e dalle caratteristiche geometriche.

Gli obiettivi generali prefissati nella classificazione della viabilità di grande comunicazione, mediante l'utilizzo dei parametri descritti, consistevano nella definizione di una moderna rete di trasporto su gomma, che garantisse i collegamenti strategici tra le varie aree nazionali e tra esse e l'Europa nell'ambito di un moderno sistema plurimodale dei trasporti.

Sulla base dei criteri precedentemente descritti furono individuate le infrastrutture viarie di grande comunicazione della regione Basilicata appresso riportate.

Da quanto evidenziato emerge la classificazione della strada S.S. 106 Jonica, in relazione all'entità dei flussi ed alla funzione di collegamento interregionale, quale infrastruttura di grande comunicazione.

La proposta degli interventi del Piano decennale si articola in due fasce di priorità d'intervento:

- la prima fascia di priorità ingloba interventi valutati di maggior redditività e compatibili con le attribuzioni del riparto delle risorse tra le singole regioni; in tali interventi erano comprese le strade che ampliavano la rete di grande comunicazione;
- la seconda fascia di priorità individua interventi stradali che, nell'ambito del disegno complessivo, rivestivano un ruolo meno essenziale e rientrano, quindi, in un'ottica ridotta di classificazione.

Nel Piano si evidenziava come l'impostazione metodologica utilizzata per la sua predisposizione prevedeva priorità aperte e la possibilità di un aggiornamento continuo

**STRADA STATALE: N°106 "JONICA"**

del processo attuativo del lavoro e quindi l'eventuale traslazione degli interventi dalla seconda alla prima fascia di priorità.

Si riportano le infrastrutture previste:

**INFRASTRUTTURE VIARIE DI GRANDE COMUNICAZIONE - REGIONE BASILICATA****AUTOSTRADE, RACCORDI AUTOSTRADALI E TRAFORI**

N° DENOMINAZIONE	LUNGHEZZA nel territorio regionale (km)
A 3 Napoli - Salerno - Reggio Calabria	29,224
Raccordo Scalo Sicignano - Potenza	31,283
Raccordo A 3 - Brienza	13,200

**STRADE STATALI E DI GRANDE COMUNICAZIONE**

N° Denominazione	Estesa nel territorio regionale (Km)
7 Via Appia	20,630
18 Tirrena Inferiore	23,062
92 dell'Appennino Meridionale	7,500
95 di Brienza	30,000
96 Barese	55,790
103 di Val D'Agri	11,000
<b>106 Jonica</b>	<b>37,035</b>
407 Basentana	109,300
481 della Valle del Ferro	14,300
585 Fondo Valle del Noce	32,273

**STRADE IN CORSO DI STATALIZZAZIONE**

N° DENOMINAZIONE	ESTESA NEL TERRITORIO REGIONALE (km)
S.S.V. Foggia - Melfi	11,500
S.S.V. Fondo Valle Agri	130,000
S.S.V. Fondo Valle Sinni	82,000
Collegamento Latronico - Moliterno	34,000

Si riportano le infrastrutture di I fascia:

### I° FASCIA DI INTERVENTI PER LA REGIONE BASILICATA

ARTERIA	INTERVENTO
S.S. 95	5° Lotto bis e 6° lotto (variante di Brienza)
S.S. 103	Tronco della variante di Moliterno alla strada Fondo Valle d'Agri Strada del Cogliandrino: dalla S.S. 103 alla Sinnica Collegamento Lauria - A 3 Strada Fondo Valle del Noce Strada Melfi – Candela; Strada Potenza - Bari
S.S. 106	<b>Intero tratto</b>
Strada Matera - Pollino	Dallo svincolo di Pisticci sulla Basentana allo svincolo di Montalbano sulla F. V. d'Agri - dallo svincolo di Montalbano sulla F.V. d'Agri alla Sinnica presso Rotondella - integrazione interventi sulla Matera - Ferrandina Scalo - integrazioni sulla Sarmentana
Itinerario Bradanico - Salentino	Tronco VII, lotto I di Lavello / Tronco I, lotto I della Martella; tronco I, lotto III di S. Maria d'Irsi; tronco II, lotto III del Capotosto / integrazione sul tronco VII lotto II di Leonessa
S.S. 481	Variante lungo il Torrente Appio fra i Km 0 + 000 e 11 + 100

Nell'anno 1996 si è chiuso il Piano Decennale ed è stato attivato il nuovo Programma Triennale 1997 – 1999, nell'ambito del quale sono stati finanziati i lotti VII, VIII e IX.

#### IL PIANO TERRITORIALE PAESISTICO DI AREA VASTA DEL METAPONTINO

Il Piano Territoriale Paesistico di area vasta del Metapontino, adottato con decreto della Giunta Regionale n.6209 del 24.09.1987, interessa i comuni di Bernalda, Montalbano, Montescaglioso, Nova Siri, Pisticci, Rotodella, Scanzano e Tursi.

Il Piano, pur rispettandole, va oltre le disposizioni dell'art.5 della legge 1497/39 che prevede il controllo delle trasformazioni ambientali dovute all'uso insediativo residenziale ed una forma di tutela essenzialmente vincolistica attuata mediante prescrizioni e divieti.

In tal senso esso prevede il controllo e la regolamentazione di ogni uso territoriale senza prescindere, nell'ambito di una razionale gestione delle risorse ambientali, all'indicazione di forme attive di "protezione" e "valorizzazione".

Nell'ambito dell'analisi dell'ambiente naturale dell'area vengono presi in considerazione i seguenti tematismi:

1. la climatologia;
2. la geomorfologia;
3. l'idrogeologia;
4. il suolo;
5. la vegetazione;
6. la fauna.

Il sistema antropico viene analizzato mediante lo studio dell'evoluzione storica del sistema insediativo nel Metapontino e delle tipologie prevalenti nel sistema medesimo.

Ai fini di una chiara lettura delle indicazioni di Piano per l'area di studio appare utile descrivere, in sintesi, la metodologia e la scala di valutazione utilizzata per descrivere il valore dei beni culturali ed ambientali.

Per quanto attiene i beni storico - artistici, la valutazione del loro pregio è stata effettuata per mezzo di considerazioni relative:

- alla loro qualità e valore testimoniale;
- al loro interesse internazionale, nazionale e locale;
- alla loro appartenenza ad un più complesso sistema;
- alla loro percettività.

Per i beni ambientali è stata utilizzata la correlazione dei fattori prima citati fra valore del paesaggio e valore ecologico.

Si è, pertanto, definita una scala di valori paesaggistici basata su una scala di valori ecologici associando il pregio paesaggistico al valore ecologico, naturalistico e scientifico degli elementi che lo costituiscono.

Un ecosistema o un suo componente ha un elevato valore ecologico quando la sua funzione, nell'ambito del mantenimento degli equilibri naturali, è strategica.

Invece, un ecosistema, una specie, una popolazione (faunistica o floristica) hanno un elevato valore naturalistico quando nell'ambiente naturale in cui vivono rappresentano una risorsa importante, oltre che scarsa, rara o estremamente peculiare.

Infine, un ecosistema o una specie hanno un elevato valore scientifico quando presentano degli aspetti meritevoli di studio, sia perché sconosciuti sia perché rilevanti nella comprensione dei meccanismi naturali di funzionamento dell'ecosistema o del loro insieme.

Una risorsa naturale o un bene storico - architettonico sono definiti di valore eccezionale, elevato, medio, basso a seconda della loro posizione complessiva nella scala gerarchica dei diversi valori assegnati.

Nello stesso modo sono stati attribuiti i valori "elevato", "medio" e "basso" alle diverse risorse naturali, a seconda della loro importanza naturalistica e scientifica a livello nazionale, regionale e locale.

Ai fini delle valutazioni precedentemente descritte i beni culturali ed ambientali presenti all'interno del territorio di tutela del Piano sono stati suddivisi in:

- "elementi", cioè oggetti che all'interno di un territorio sono riconoscibili per caratteri di evidente omogeneità;
- "ambiti", ovvero un insieme di elementi di eccezionale e/o elevato valore a prevalente caratterizzazione naturalistica (destinati alla tutela delle risorse naturalistiche, ecologiche, il cui insieme definisce un paesaggio naturale), o a prevalente caratterizzazione archeologica, storico architettonica e tradizionale agricola (in cui le azioni di conservazione e di valorizzazione sono caratterizzate da scelte progettuali di tipo complesso ed integrato).

Tra gli 8 ambiti individuati dal Piano sono compresi quelli di Metaponto (ambito A) e di Foce del Basento (Bernalda e Pisticci – Ambito B).

Invece tra i 9 Insiemi è compreso quello di Metaponto (Insieme n.4).

I caratteri costitutivi degli ambiti, gli usi compatibili degli elementi, le misure di valorizzazione e le prescrizioni progettuali di massima sono riportate nella relazione di Piano.

In particolare le Norme Tecniche di Attuazione (artt. 27 – 32) regolano la ammissibilità di trasformazioni del territorio in funzione della presenza di elementi di interesse naturalistico, archeologico e storico di valore elevato e medio, di elementi a sensibilità geologica eccezionale e di elementi d'interesse produttivo agricolo di valore eccezionale, secondo le seguenti modalità:

- ammissibili previo apposito studio di valutazione di compatibilità ambientale (VA);
- ammissibili a condizione dell'osservanza di specifiche prescrizioni progettuali, esecutive e di gestione (AC).

#### **ELEMENTI STORICI, ARCHITETTONICI E NATURALISTICI PRESENTI NELL'AREA**

L'elemento storico - archeologico di maggior rilievo è costituito dalla villa imperiale di Ciglio di Vagni, di età romana.

Essa presenta i resti di un impianto termale e costituisce un'area archeologica di grande rilievo.

Sempre in località Ciglio di Vagni è presente un'unità naturalistica, definita dal Piano di medio valore, costituita da un bosco di aghifoglie di alto fusto.

#### **USO DEL SUOLO**

Nell'area in esame la trasformazione antropica dell'uso del suolo è stata profonda.

L'agricoltura presente risulta essere di tipo intensivo, con la presenza di coltivazioni di pregio, come agrumeti e frutteti.

#### **I VINCOLI DI PIANO**

Dalla **tav. 6**, che riproduce lo stralcio della carta di Piano AI 1, relativa allo schema di vincoli a cui è soggetto il territorio incluso nel piano Paesistico, si evince che l'area interessata è soggetta a vincolo idrogeologico nella parte relativa ai terrazzi marini e, ai sensi della legge 1497/39 e del DM 26/6/69, a vincolo paesaggistico nella fascia della piana alluvionale e sublitoranea.

E' presente un'area di vincolo archeologico in corrispondenza della villa romana di Ciglio di Vagni..

### **IL PIANO REGOLATORE GENERALE DI NOVA SIRI.**

La carta del Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del Comune di Nova Siri (prov. di Matera) relativa all'abitato di Nova Siri scalo suddivide il territorio in sei zone omogenee e recepisce il sistema vincolistico dettato dal Piano Paesistico di area vasta del Metapontino.

Tale carta di piano contiene, pertanto, indicazioni sulla destinazione d'uso del territorio e sulle aree vincolate da salvaguardare.

In tale planimetria viene anche indicato un nuovo tracciato della SS. 106 che corre più ad ovest del tracciato attuale discostandosene di circa 200 m.

Questa indicazione di tracciato intercetta la zona archeologica di Ciglio di Vagni, soggetta a vincolo di tutela e valorizzazione secondo il Piano Paesistico, nonché di rispetto paesaggistico e, quindi, soggetta ad un regime di inedificabilità.

Per gli effetti di tale palese contraddizione, il tracciato indicato nel P.R.G. come variante all'attuale SS. 106 non può essere proposto come soluzione progettuale.

Interessante è, invece, l'impostazione generale che il Piano Regolatore dà per la risoluzione dell'attraversamento del centro abitato da parte della Statale.

La volontà pianificatoria è, evidentemente, quella di allontanare il flusso veicolare dall'abitato, mediante la costruzione di una variante esterna che minimizzi o, addirittura, annulli gli effetti negativi dovuti alla presenza del traffico.

Nel rispetto di tale forte indicazione di piano, i tracciati alternativi ipotizzati si svolgono quasi tutti in variante esterna, tranne uno che prevede per buona parte del tracciato l'adeguamento in sede e l'attraversamento dell'abitato tramite una galleria artificiale.

Quanto detto evidenzia, pertanto, la coerenza dell'intervento di adeguamento alle necessità e previsioni dei vari Piani esaminati in cui, tra l'altro, è spesso manifesta la volontà di un adeguamento in sede dell'infrastruttura.

**IL PROGRAMMA DI FABBRICAZIONE DI ROCCA IMPERIALE**

Il comune di Rocca imperiale (prov. di Cosenza) è dotato di un Piano di Fabbricazione la cui ultima variante risale al 8/7/94.

La parte di territorio confinante con il comune di Nova Siri è classificata come zona E (zona agricola).

Nella relativa tavola del Piano di Fabbricazione non vi è alcuna indicazione in ordine a ipotesi di tracciato per il tronco di SS. 106 in argomento.

**1.1.7. MOBILITÀ NELL'AREA DELL'INTERVENTO**

Il sistema relazionale nell'area del Metapontino risulta strutturato sulla S.S. 106 Jonica e sulla linea ferroviaria litoranea Taranto - Reggio Calabria.

La S.S. 106 è nata come via di comunicazione costiera e ha svolto esclusivamente questa funzione fino ai primi anni Cinquanta quando, debellata la malaria, è cominciato lo sviluppo socio - economico delle aree da essa attraversate, lungo il litorale della fascia Jonico - Metapontina.

Attualmente questo territorio è dotato di eccezionali risorse naturali:

- il terreno agrario particolarmente fertile per natura pedologica e ricchezza di falde;
- il clima particolarmente mite nell'arco di tutto l'anno, costituisce isola climatica vera e propria nei confronti di tutto il bacino del Mediterraneo;
- le eccezionali spiagge per balneazione;
- la contiguità con il Parco Nazionale del Pollino e con numerosi laghi artificiali e boschi.

Mentre le risorse storico culturali vanno dai reperti del Paleolitico nel Metapontino, alle vestigia di ricche e fiorenti colonie greche (Metaponto, Siris, Hereclea, Pandosia), ai reperti dei relativi musei ed alle cospicue Tavole di Hereclea (o Palatine, o Tempio di Pitagora).

**STRADA STATALE: N°106 "JONICA"**

La S.S. 106, che si sviluppa da Taranto a Reggio Calabria per una lunghezza complessiva di 490 Km., Rappresenta l'unico collegamento tra la Calabria, la Basilicata, la Puglia e, in genere, le regioni del versante adriatico.

Nei pressi di Taranto un breve tratto di 7 Km, costituito dalla S.S. 106 Dir., collega la S.S. 106 Jonica, nelle vicinanze di Chiatona, all'autostrada Taranto - Bari in prossimità di Massafra.

Il collegamento con l'autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria è costituito sia dalle strade di fondovalle lucane sia, con una lunghezza minore, dalla S.S. 534 in prossimità di Sibari.

Lo stato di attuazione degli interventi di adeguamento e ammodernamento dell'intero percorso della SS.106 Jonica è il seguente:

COMPARTIMENTO DELLA VIABILITA' PER LA CALABRIA				
dal km	al km	DENOMINAZIONE	Sez.	SITUAZIONE
0+000	4+750	Raccordo Autostradale	18.60	<b>in esercizio</b>
4+750		Costruzione svincolo torrente Sant'Agata		<b>lavori in corso</b>
4+750	5+512	Fine raccordo Autostradale	18.60	<b>in esercizio</b>
5+512		Svincolo Arangea, Malmeriti e aeroporto	18.60	<b>lavori in corso</b>
5+512	6+715	Saracinello	18.60	<b>in esercizio (SS.106 Ter)</b>
6+715	9+200	San Gregori – San Leo	18.60	<b>in esercizio (SS.106)</b>
9+200	42+000	S.Leo-Pellaro-Saline-Melito-Condofuri M.	12.50	<b>affidato S.I.A.</b>
42+000		Costruzione svincolo Bova Marina		<b>Lic. Priv. Data 29/12/98</b>
42+000	48+000	Variante di Bova Marina (2 lotti)	12.50	<b>I° lotto in esercizio</b>
48+000	48+450	Lavori di comp.to var.est. Bova M.-Palizzi	12.50 18.60	<b>Lic. Priv. Data 29/12/98</b>
48+450	49+485	Variante di Palazzi Marina (I° lotto)	18.60	<b>in esercizio</b>
49+485	51+750	Variante est. abitato Palazzi M. (2°lotto)	18.60	<b>Prog. Prelimin. Redatto Public. Confer. 29/6/99</b>
50+000	123+000	Palazzi – Paulonia	18.60	<b>Prog. Prelimin. Redatto Public. Confer. 29/6/99</b>
70+300	74+800	Ferruzzano – Africo	18.60	<b>Progetto Definitivo</b>
107+000	110+550	Collegamento Roccella – Tirreno - jonio (finanziamento Cipe)	18.60	<b>In corso Licitazione privata presso Dianas</b>
110+550	114+240	Variante Roccella Jonica 1° Lotto	18.60	<b>Lavori Ultimati</b>
114+240	118+850	Variante Roccella Jonica 2° Lotto	18.60	<b>Lavori in Ultimazione</b>
123+000	178+350	da Caulonia a Squillace	7.00	<b>Progetto Preliminare Redatto</b>
163+000	163+513	Nuovo ponte sul fiume Uncinale (Finanziamento Cipe)	12.50	<b>Affidati Imp. Coopcostruzioni</b>

STRADA STATALE: N°106 "JONICA"

178+350	191+550	Studio di Inserimento Ambientale (Squillace – Borgia – Catanzaro – Simeri Crichi)	12.50	<b>Prog. Prelimin. Redatto Public. Confer. 23/6/99</b>
184+150		Costruzione nuovo svincolo Catanzaro lido		<b>Lavori in corso</b>
191+550	250+450	Da Sieri Crichi a bivio Passovecchio	12.50	<b>Affidato S.I.A.</b>
246+000		Ricostruzione viadotto fiume Esaro (Crotone)		<b>Lavori in corso</b>
250+450	255+816	Ammodern. bivio Passovecchio - Gabella	18.60	<b>Lavori ultimati</b>
255+816	306+000	da Gabella a Mirto Crosia	18.60	<b>Progetto Preliminare da redigere</b>
323+300	324+600	Costruzione nuovo ponte fiume Trionfo	12.50	<b>Progetto Esecut. Manca BAAAS</b>
306+000	390+700	da Mirto Crosia a Amendolara Marina	18.60	<b>Progetto Preliminare da redigere</b>
362+000	365+200	Bivio Stombi S.S. 106	18.60	<b>Lavori in corso</b>
390+700	395+600	Ammodernamento Amendolara (390+700) Nova Siri (415+180) 1° lotto tra km 390+700 a 398+720 – 1° Stralcio.	18.60	<b>Prog. Esec. In revisione per parere negativo comune Amendolara</b>
395+600	398+720	Ammodernamento Amendolara (390+700) Nova Siri (415+180) 1° lotto tra km 390+700 a 398+720 – 2° Stralcio	18.60	<b>Progetto esecutivo</b>
398+720	401+000	Ammodernamento Amendolara (393+840) Rocca Imperiale (401+040) 2° lotto tra km 398+720 a 403+070 – 1° Stralcio	18.60	<b>In corso</b>
401+400	402+400	Ammodernamento Amendolara (393+840) Rocca Imperiale (401+040) 2° lotto tra km 398+720 a 403+070 – 2° Stralcio	18.60	<b>In esercizio</b>
402+400	405+950	Ammodernamento Amendolara (393+840) Rocca Imperiale (401+040) 3° lotto tra km 402+400 a 405+950 – 1° Stralcio carreggiata di valle	18.60	<b>In corso licitazione privata presso DIANAS</b>
402+400	405+950	Ammodernamento Amendolara (393+840) Rocca Imperiale (401+040) 3° lotto tra km 403+227 e 405+950 – 2° Stralcio carreggiata di monte	18.60	<b>In corso</b>
405+950	415+180	Ammodernamento eseguito	18.60	<b>In esercizio</b>

**COMPARTIMENTO DELLA VIABILITA' PER LA BASILICATA**

dal km	al km	DENOMINAZIONE	Sez.	SITUAZIONE
415+180	418+840	I, II, III e IV lotto Ammod.to in sede e variante Nova Siri	12.50	<b>Progetto Definito ed Esecutivo da redigere</b>

418+840	428+940	V e VI lotto	18.60	<b>In esercizio</b>
428+940	432+890	VII lotto variante abitato di Scanzano	18.60	<b>Lavori in corso</b>
432+890	452+215	VIII e IX lotto	12.50	<b>Redatto Progetto Definitivo e S.I.A.</b>

## COMPARTIMENTO DELLA VIABILITA' PER LA PUGLIA

dal km	al km	DENOMINAZIONE	Sez.	SITUAZIONE
452+215	491+000	Ammodernamento eseguito	18.60	<b>In esercizio</b>

La linea ferroviaria litoranea Taranto - Metaponto - Sibari - Catanzaro - Reggio Calabria interessa il territorio lucano per 30.9 Km con la presenza, da Metaponto a Nova Siri, di 5 stazioni.

Per effetto dell'ottimo andamento piano - altimetrico e le caratteristiche degli impianti di segnalamento la linea, ad unico binario, consente una velocità massima di percorrenza, che si mantiene costante per gran parte del tracciato, di 120 Km/h, per i treni ordinari, e 140 Km/h per quelli leggeri.

La connessione della ferrovia ionica con le altre linee avviene nelle stazioni di:

- Metaponto, con linea Metaponto - Potenza - Battipaglia;
- Sibari, con linea Sibari - Cosenza che giunge fino a Paola;
- Taranto, con linea Taranto - Bari.

L'offerta di servizi sull'itinerario ionico consiste in 3 coppie di treni al giorno, di cui 2 intercity ed uno interregionale, da Reggio per Taranto - Bari, oltre alle corse locali.

La linea, inoltre, risulta interessata da un ridotto traffico merci.

L'area del Metapontino risulta, di fatto, esclusa dalle correnti di traffico Nord - Sud che attualmente interessano prevalentemente la linea tirrenica.

La programmazione degli interventi e le azioni in atto nel settore ferroviario non fanno emergere una diversa futura ripartizione dei flussi ferroviari.

La gran parte della domanda di mobilità continuerà, pertanto, ad essere soddisfatta dal trasporto stradale e quindi dalla S.S. 106 Jonica .

L'armatura urbana della fascia costiera è nata con gli insediamenti dei Centri di Riforma Agraria, nel periodo di sviluppo seguente l'ultima Guerra Mondiale. Tale sviluppo ha utilizzato quasi sempre la S.S. 106 come principale infrastruttura di insediamento. Pertanto, l'attuale urbanizzazione della zona si svolge lungo la S.S. 106, che ha vere e proprie tratte urbane a margine, in corrispondenza dei centri di Scanzano e Policoro. Mentre gli insediamenti prospicienti, anche all'esterno delle zone urbane, hanno sovente accessi diretti sulla strada.

Al sistema di viabilità locale, incrementato dal proliferare di insediamenti ed attività sul litorale, si aggiunge la realizzazione delle strade di fondovalle che collegano i centri dell'entroterra con quelli della fascia costiera. Si tratta di cinque arterie, quattro delle quali, corrono lungo i fiumi Sinni, Agri, Basento e Bradano terminando sulla S.S. 106.

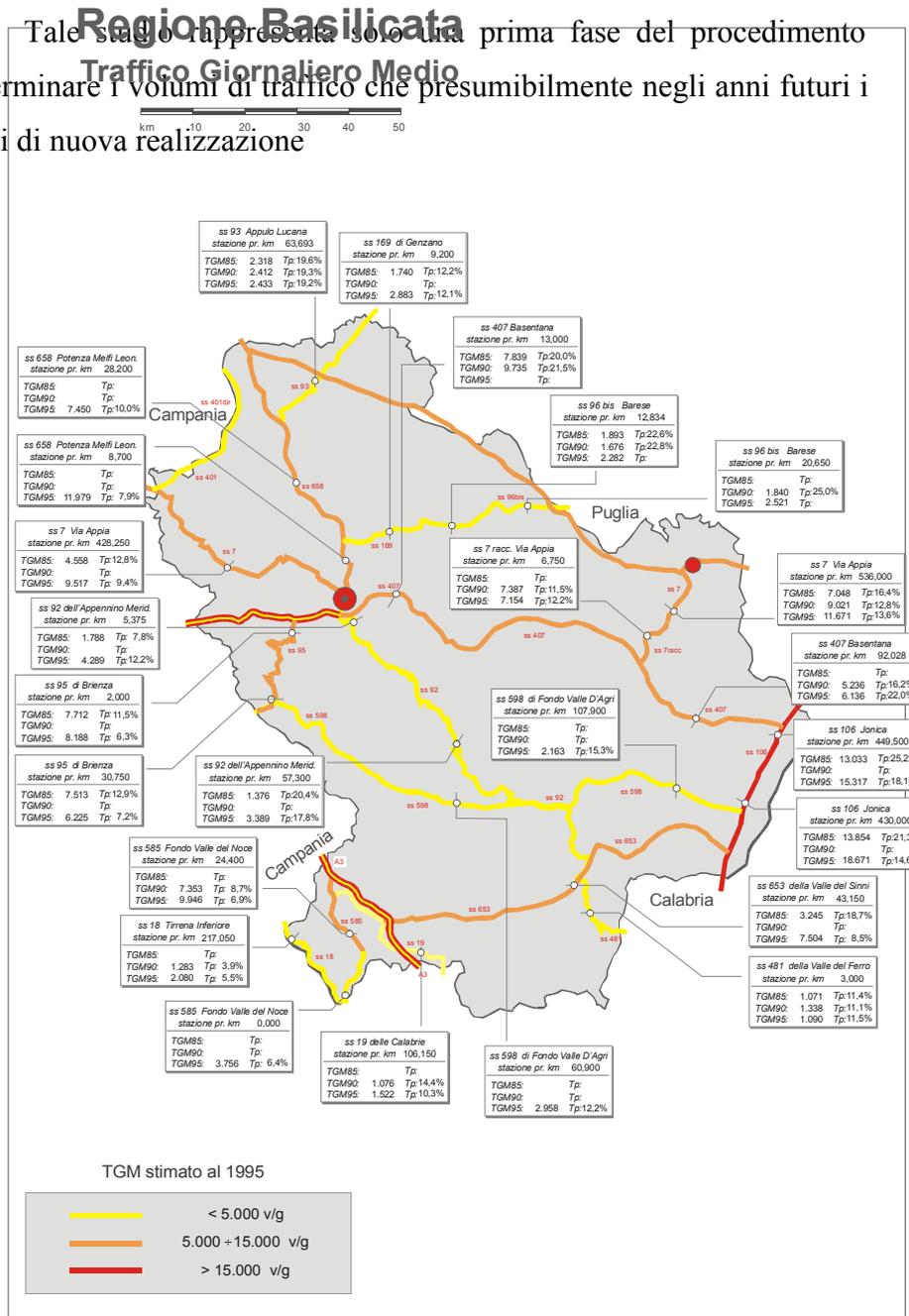
Questa funzione di raccordo della viabilità interna in un ampio ambito territoriale è rafforzata anche dalla presenza del polo industriale di Taranto che attrae una considerevole fascia di popolazione attiva non solo dalla provincia di Matera, ma anche dai Comuni in provincia di Potenza, nella zona del fiume Sarento, e dei Comuni calabresi in provincia di Cosenza, quelli della fascia ionica prossimi al confine regionale con la Basilicata.

Attualmente, quindi, la S.S. 106 si riconferma strada di grande comunicazione costiera, ma ha assunto anche caratteristiche di asse di aggregazione urbana e supporto delle attività produttive e degli insediamenti residenziali.

### 1.1.8. PREVISIONI DI TRAFFICO

Lo studio è finalizzato alla determinazione del possibile traffico futuro che percorrerà la rete stradale primaria e di interconnessione della strada S.S. 106 Jonica (vedi figura).

Tale studio rappresenta solo una prima fase del procedimento a determinare i volumi di traffico che presumibilmente negli anni futuri i tratti di nuova realizzazione



In questa fase verranno estrapolati i dati di traffico partendo dai dati censiti a disposizione, peraltro limitati ad anni precedenti al 1995. Tuttavia anche da tali parziali elaborazioni si possono trarre indicazioni utili per valutare almeno l'ordine di grandezza dei traffici giornalieri che in futuro potrebbero percorrere le strade in esame.

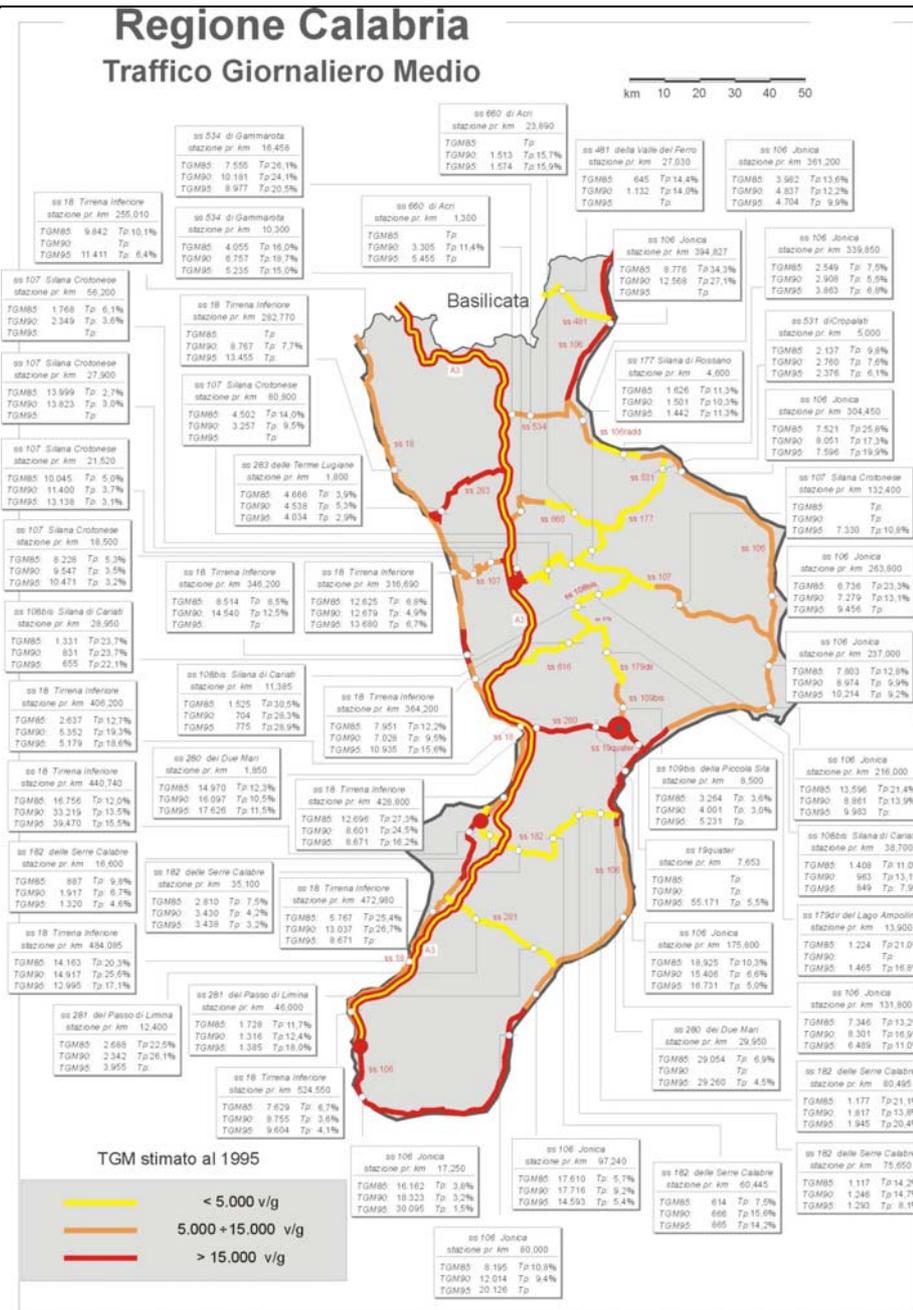
Uno studio approfondito dovrà valutare anche la distribuzione oraria di tali traffici, per confrontare le portate con i limiti di capacità delle strade attuali e delle strade di nuova realizzazione.

#### **ANALISI DEI DATI TRAFFICO DISPONIBILI**

Nell'intorno della città di Nova Siri le principali vie di comunicazioni che vanno ad integrarsi con la SS 106 Jonica sono rappresentate dall'anello costituito dalla SS.653 che porta flussi proveniente dall'altra dorsale autostradale fondamentale che è l'A3, dalla SS. 481 della Valle del Ferro, che si collega con l'importante arteria SS. 598 di Fondo valle D'Agri che penetrando verso l'interno, collega la fascia costiera e, quindi, tutto l'interland di Nova Siri, con il capoluogo di regione Potenza.

Per l'analisi del traffico considereremo, comunque, le sezioni presenti in prossimità l'abitato di Nova Siri sulla SS. 106 Jonica e, precisamente:

<b>S.S. 106 Jonica</b>	<b>al Km</b>	<b>449+500;</b>
<b>S.S. 106 Jonica</b>	<b>al Km</b>	<b>430+000;</b>
nel tratto Lucano e,		
<b>S.S. 106 Jonica</b>	<b>al Km</b>	<b>394+827;</b>
nel tratto Calabrese.		



Osservando i dati di traffico riportati nella figura precedente e nelle rappresentazioni appresso riportate, si nota come sia notevole il volume di traffico transitante e come esso sia notevolmente cresciuto dal 1985 al 1995 mentre, a conferma dell'inefficiacia dell'attuale sezione stradale non più in grado di smaltirlo, il TP sia andato diminuendo con gli anni essendosi spostato su altre arterie con Livelli di Servizio superiori.

STRADA STATALE: N°106 "JONICA"

SS 106 Jonica (SEZ. PROGR. 449+500)

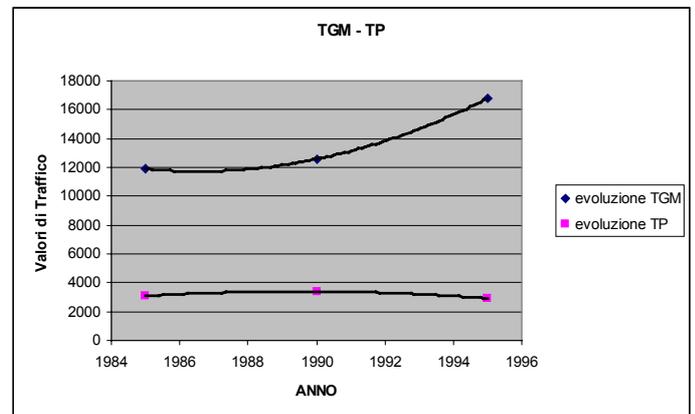
anno  
TGM  
TP  
TP  
TL

1985  
13033  
25.20%  
3284.3  
9748.7

1990

0.0  
0.0

1995  
15317  
18.10%  
2772.4  
12544.6



SS 106 Jonica (SEZ. PROGR. 430+000)

anno  
TGM  
TP  
TP  
TL

1985  
13854  
21.30%  
2950.9  
10903.1

1990

0.0  
0.0

1995  
18671  
14.60%  
2726.0  
15945.0

## SS 106 Jonica (SEZ. PROGR. 394+827)

anno  
TGM  
TP  
TP  
TL

1985  
8776  
34.30%  
3010.2  
5765.8

1990  
12568  
27.10%  
3405.9  
9162.1

1995  
16360  
19.90%  
3255.6  
13104.4

I dati di TGM e Tp registrati, attraverso delle considerazioni sul PIL, verranno proiettati all'anno 2025.

Il traffico futuro (*al 2025*), in assenza di specifiche indicazioni su sviluppi di scenario socio-economico dell'area, può essere stimato con metodologia tendenziale in ragione dello sviluppo percentuale del PIL.

Dal Piano Generale dei Trasporti, si deducono le seguenti indicazioni:

- percentuale di incremento del traffico di autovetture rispetto alla crescita del PIL = 0.8
- percentuale di incremento del traffico merci rispetto alla crescita del PIL = 1.5

La programmazione economica nazionale nel breve periodo prevede una crescita del PIL compresa tra 1.5 e 2.0%. Nel medio lungo termine si può assumere uno scenario ottimistico del 2%.

Con ciò i fattori di incremento del traffico in 2025 anni sono:

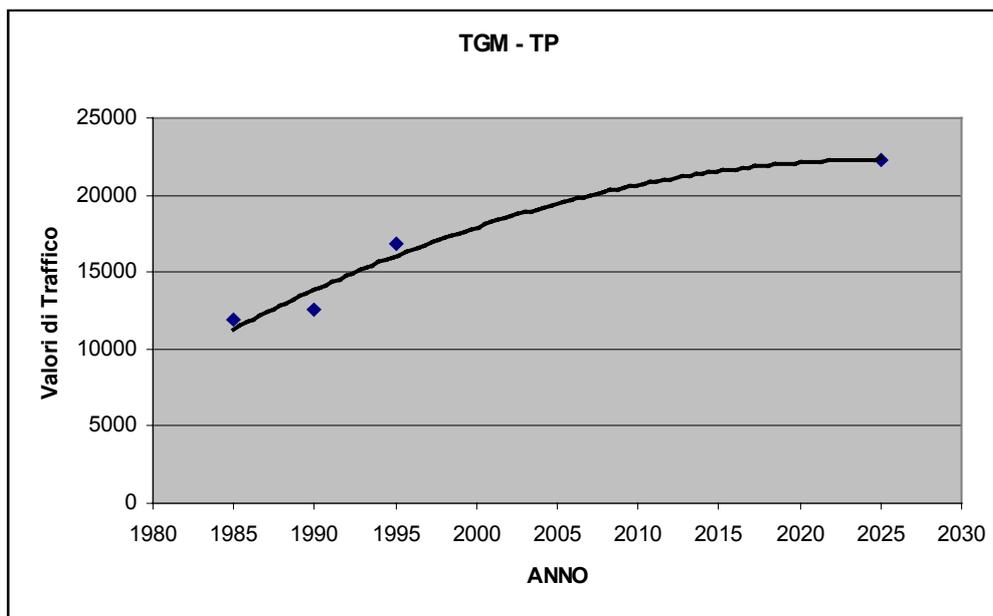
- traffico leggero (TL)= 1.61
- traffico pesante (TP) = 2.43

ottenendosi, al 2025 i seguenti valori:

**TGM (2025): 29.404** (traffico diurno + notturno);

di cui:

- TP (2025): 7.083;
- TL (2025): 22.321.



### 1.1.9. LE CONDIZIONI DI DEFLUSSO

Partendo dai dati di traffico così determinati, si analizzeranno le condizioni attuali dell'infrastruttura. In particolare si ricaveranno le curve di prezzo-portata della

infrastruttura al momento attuale ed in seguito all'ammodernamento, confrontandole con le funzioni di domanda attuali e future, determinandone i *Livelli di Servizio*.

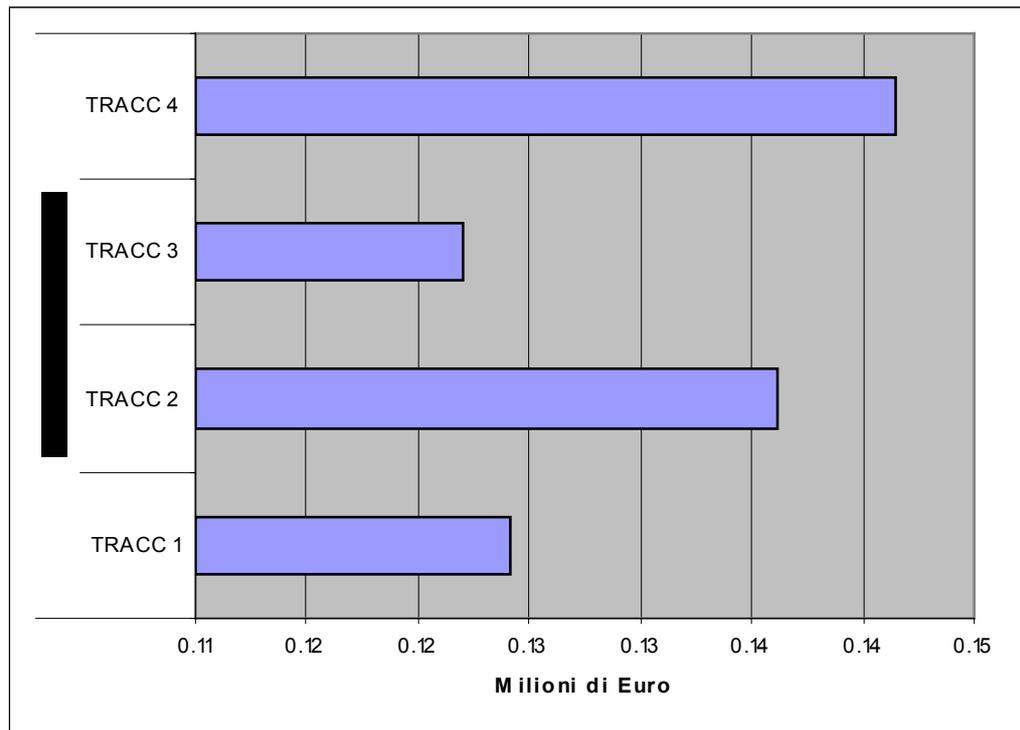
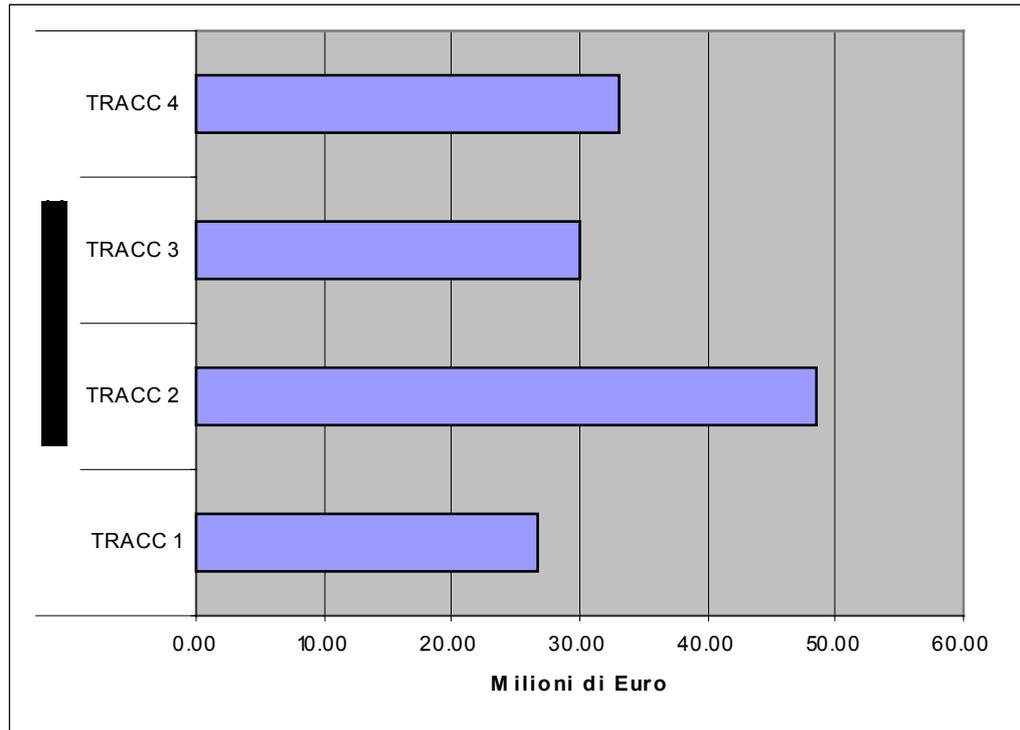
LIVELLI DI SERVIZIO	V <sub>p</sub> (km/h)	t <sub>p</sub> (sec)	pt <sub>m</sub> (sec)	t <sub>p</sub> (sec)	P <sub>p</sub> (€)
A	/	/	60	/	/
B	/	/	90	/	/
C	81.5	252	90	342	1.00
D	81.5	252	120	372	1.08
E	81.5	252	120	372	1.08

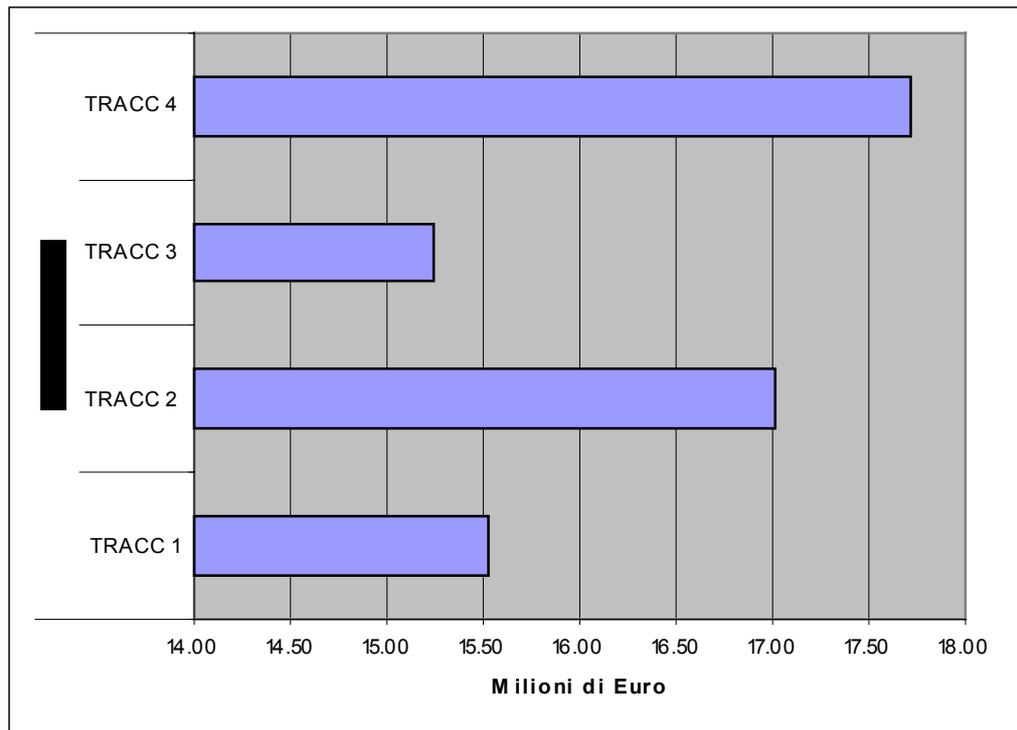
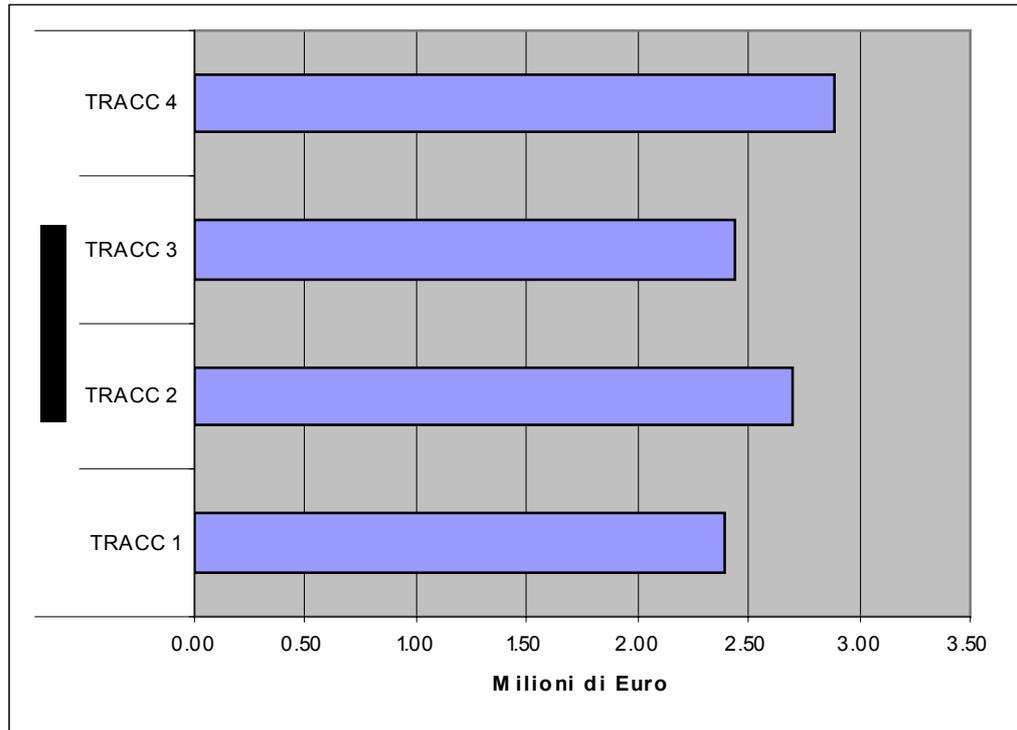
### 1.1.10. I TRACCIATI : COSTI

Su tutte le alternative dei tracciati previsti per una comparazione economica tra essi, si conduce una analisi dei costi. La stessa non serve allo scopo di una computazione economica dell'opera ma il solo confronto tra i vari tracciati in progetto.

L'analisi economica considera i seguenti costi:

- costruzione;
- manutenzione;
- esercizio;
- costo del tempo.





**1.1.11. LE CONDIZIONI DI SICUREZZA E L'INCIDENTALITÀ**

Per quanto attiene ai livelli di sicurezza la S.S. 106 Jonica risulta, rispetto all'intera viabilità nazionale, una delle infrastrutture viarie statali caratterizzata da una elevata incidentalità.

Dai dati contenuti nella pubblicazione predisposta dall'ISTAT e dall'ACI sulla "localizzazione degli incidenti stradali" del 1995 si evince che sulla base dello scarto dalla media nazionale del tasso di frequenza, relativo al numero di incidenti per chilometro, la S.S. 106 si colloca nel suo complesso al 164° posto con un valore pari a 0.52, contro lo 0.40 della media nazionale.

La valutazione della variazione del tasso di frequenza degli anni precedenti, appreso riportato, fa emergere un decremento dei livelli di incidentalità.

**TAB.7 - Fonte: "Localizzazione degli incidenti stradali 1994", ISTAT - ACI - 1995**

<b>anno</b>	<b>Lunghezza chilometri</b>	<b>incidenti</b>	<b>morti</b>	<b>feriti</b>	<b>incidenti per Km</b>	<b>morti per incidente</b>	<b>feriti per incidente</b>
1995	491.760	254	22	488	0.52	0.09	1.92
1994	"	268	37	476	0.54	0.14	1.78
1993	"	296	32	548	0.60	0.11	1.85
1992	"	326	42	593	0.66	0.13	1.82
1991	"	322	56	590	0.65	0.17	1.83
1990	"	300	39	556	0.61	0.13	1.85

