

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA



PROGETTO DEFINITIVO

EUROLINK S.C.p.A.

IMPREGILO S.p.A. (MANDATARIA)
 SOCIETÀ ITALIANA PER CONDOTTE D'ACQUA S.p.A. (MANDANTE)
 COOPERATIVA MURATORI E CEMENTISTI - C.M.C. DI RAVENNA SOC. COOP. A.R.L. (MANDANTE)
 SACYR S.A.U. (MANDANTE)
 ISHIKAWAJIMA - HARIMA HEAVY INDUSTRIES CO. LTD (MANDANTE)
 A.C.I. S.C.P.A. - CONSORZIO STABILE (MANDANTE)

IL PROGETTISTA



Dott. Ing. D. Spoglianti
 Ordine Ingegneri Milano n° 20953
 Dott. Ing. E. Pagani
 Ordine Ingegneri Milano n° 15408



IL CONTRAENTE GENERALE

Project Manager
 (Ing. P.P. Marcheselli)

STRETTO DI MESSINA
 Direttore Generale e RUP Validazione
 (Ing. G. Fiammenghi)

STRETTO DI MESSINA
 Amministratore Delegato
 (Dott. P. Ciucci)

Unità Funzionale

GENERALE

Tipo di sistema

AMBIENTE

Raggruppamento di opere/attività

STUDIO DI IMPATTO

Opera - tratto d'opera - parte d'opera

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Titolo del documento

SICILIA - CALABRIA - RELAZIONE

AM0071_F0

CODICE

C G 0 7 0 0 P R G D G A M I A Q 1 0 0 0 0 0 0 1 F0

REV	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
F0	20/06/2011	EMISSIONE FINALE	M. BATTISTON	M. SALOMONE	D.SPOGLIANTI

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

INDICE

INDICE	3
Premessa	8
1 Metodologia per l’aggiornamento dell’inquadramento territoriale ed urbanistico.....	8
2 Considerazioni sugli scenari della pianificazione.....	14
Caratteristiche socio – economiche ed insediative nella Regione Sicilia	18
3 Il Quadro regionale e provinciale.....	18
3.1 La specializzazione provinciale.....	21
La programmazione settoriale e gli strumenti di pianificazione.....	28
4 Il sistema infrastrutturale e trasportistico nella Regione Sicilia	28
4.1 Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità (PRTM).....	28
4.1.1 Il Piano Direttore.....	28
4.1.2 Il Piano attuativo del trasporto delle merci e della logistica	37
4.1.2.1 L’offerta ferroviaria ed intermodale.....	38
4.1.2.2 L’offerta stradale	42
4.1.2.3 Gli interventi di potenziamento proposti dal Piano.....	43
4.1.3 Il Piano attuativo delle modalità di trasporto: stradale, ferroviario, aereo - PPAA	45
4.1.3.1 L’offerta di trasporto ferroviario nello scenario tendenziale.....	46
4.1.3.2 L’offerta di trasporto stradale nello scenario tendenziale.....	47
4.1.3.3 L’offerta di trasporto marittimo nello scenario tendenziale.....	47
4.1.3.4 Quadro delle strategie di massima.....	48
4.2 Programma Operativo Nazionale “Reti e Mobilità” – Obiettivo convergenza 2007/2013 (PON). 65	
4.3 Piano Urbano della Mobilità – PUM.....	68
4.4 Piano Generale del Traffico – PGTU	74
4.5 Piano Regolatore portuale di Messina	75
5 Gli strumenti della pianificazione territoriale nella Regione Sicilia	78
5.1 Linee guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale – PTPR.....	78
5.2 Piano Paesaggistico Ambito 9 – Area della Catena settentrionale Monti Peloritani.....	79
5.3 Piano Territoriale Provinciale – Provincia di Messina – PTP.....	82
5.4 Il Piano di Assetto Idrogeologico.....	87
5.5 Il Piano dei Parchi e delle Riserve naturali.....	89

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

6	Gli strumenti della pianificazione ambientale.....	96
6.1	Il Piano di Gestione dei siti Natura 2000 – Monti Peloritani.....	96
6.2	Il Piano di Tutela delle acque della Regione Sicilia	98
6.3	Piano di gestione dei rifiuti.....	99
6.4	Piano forestale regionale.....	100
7	Gli strumenti della pianificazione urbanistica.....	102
7.1	Comune di Messina.....	102
7.1.1	Piano Regolatore Generale di Messina – Variante Generale	102
7.1.2	Il Piano Particolareggiato di Capo Peloro.....	104
7.1.3	Programma Innovativo in Ambito Urbano – Porti e Stazioni.....	107
7.1.4	PRUUST “Messina per il 2000”.....	112
7.2	Comune di Venetico	113
7.2.1	Piano Regolatore Generale – Comune di Venetico.....	113
7.3	Comune di Valdina	115
7.3.1	Piano Regolatore Generale - Comune di Valdina	115
7.4	Comune di Torregrotta.....	117
7.4.1	Il Piano di fabbricazione.....	117
8	Programmazione economica per la Regione Sicilia	118
8.1	Programma Operativo Interregionale (POIN) “Attrattori culturali, naturali e turismo”....	118
8.2	Programma Operativo Regionale FESR 2007-2013.	120
8.3	Programma Attuativo Regionale (POR) FAS 2007-2013.	123
8.4	Strategia Regionale per l’innovazione 2007-2013.....	125
8.5	Programma di Sviluppo Rurale FEASR 2007-2013	128
8.6	Accordi di Programma Quadro in tema di trasporti, infrastrutture stradali, sviluppo locale e riqualificazione urbana.....	130
9	Il Sistema dei Vincoli ambientali e paesaggistici	133
	Caratteristiche socio – economiche ed insediative nella Regione Calabria	137
10	I sistemi insediativi della Provincia di Reggio Calabria	137
10.1	Il sistema produttivo provinciale.....	139
11	Il sistema infrastrutturale e trasportistico della Regione Calabria.....	142
11.1	Lo stato di fatto dell’offerta di trasporto e le esigenze di adeguamento.....	142
11.1.1	Reti di importanza regionale e sovraregionale	144
11.2	Programma Operativo Nazionale “Reti e Mobilità” – Obiettivo convergenza 2007/2013.	

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

	149	
11.3	Il Piano regionale dei Trasporti	151
11.4	Intesa Generale Quadro per il sistema delle infrastrutture di trasporto.....	153
11.5	Accordo di Programma Quadro per il sistema delle infrastrutture di trasporto.....	154
11.6	Piano Regolatore Portuale Gioia Tauro	155
12	Gli strumenti della pianificazione territoriale nella Regione Calabria	156
12.1	Quadro Territoriale Regionale a valenza paesaggistica (QTR/P).....	156
12.2	Piano Territoriale di Coordinamento provinciale di Reggio Calabria.....	164
12.3	Piano Regolatore Portuale Gioia Tauro	167
13	Gli strumenti della pianificazione ambientale e della programmazione ecosostenibile	168
13.1	Il Piano di Assetto Idrogeologico.....	168
13.2	Piano per il Parco dell'Aspromonte	169
13.3	Piano di Gestione dei siti Natura 2000 della Provincia di Reggio Calabria.....	171
13.4	Il Piano di Gestione delle Acque Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale	173
13.5	Il Piano di Tutela delle acque Regione Calabria	173
13.6	Programma autosostenibile di sviluppo nel settore forestale regionale	174
13.7	Piano faunistico – venatorio provinciale 2009 – 2013	174
14	Gli strumenti della pianificazione urbanistica	175
14.1	Comune di Reggio Calabria.....	176
14.1.1	Piano Strategico 2007/2013 della città di Reggio Calabria	176
14.1.2	Piano Regolatore Generale di Reggio Calabria.....	178
14.1.3	Verso l'adozione del nuovo Piano Strutturale Comunale di Reggio Calabria.....	180
14.2	Comune di Villa San Giovanni	181
14.2.1	Piano Regolatore Generale di Villa San Giovanni	181
14.2.2	Documento di Sintesi del Piano strategico di Villa San Giovanni.....	182
14.3	Comune di Campo Calabro - Programma di fabbricazione	186
14.4	Piano Regolatore Territoriale "Agglomerato industriale di Villa San Giovanni - Campo Calabro" - Variante	187
14.5	Comune di Melicuccà - Programma di Fabbricazione	188
15	Programmazione economica per la Regione Calabria	188
15.1	Programma Operativo Interregionale (POIN) "Attrattori culturali, naturali e turismo"....	188
15.2	Documento strategico Regionale (DSR) per la politica di coesione 2007-2013 della Regione Calabria.....	191

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

15.3	Programma Operativo Regionale FESR 2007-2013	193
15.4	Programma attuativo regionale FAS 2007-2013	196
15.5	Programma di Sviluppo Rurale FESR 2007-2013.....	199
15.6	Accordo di Programma Quadro “Infrastrutturazione per lo sviluppo locale”.....	200
16	Il Sistema dei Vincoli ambientali e paesaggistici.....	201
	Le valutazioni.....	203
17	Livelli di compatibilità/coerenza con la pianificazione	203
17.1	Coerenza con la programmazione/pianificazione di area vasta	206
17.1.1	I risultati delle valutazioni riferiti al progetto per la Regione Sicilia.....	207
17.1.2	I risultati delle valutazioni riferiti al progetto per la Regione Calabria.....	208
17.2	Livelli di interferenza con il sistema dei vincoli ambientali e paesistici e la pianificazione urbanistica.....	208
17.2.1	I risultati delle valutazioni riferiti alla Regione Sicilia.....	209
17.2.2	I risultati delle valutazioni riferiti alla Regione Calabria.....	210
18	Considerazioni conclusive	210
	Elenco e classificazione dei Beni Storico Culturali e Archeologici - Calabria	214
	Elenco e classificazione dei Beni Storico Culturali e Archeologici - Sicilia.....	222
	Allegato: Quadro riassuntivo degli strumenti di piano nella Regione Sicilia	238
	Allegato: Quadro riassuntivo degli strumenti di piano nella Regione Calabria	241

		<p align="center">Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO</p>		
<p align="center">SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p><i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc</p>	<p><i>Rev</i> F0</p>	<p><i>Data</i> 20/06/2011</p>

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Premessa

1 Metodologia per l'aggiornamento dell'inquadramento territoriale ed urbanistico

Il D.Lgs. 152/06 all'articolo 27 illustra nell'Allegato V della Parte II i contenuti specifici dello Studio di Impatto anche se non entra nel merito dell'organizzazione delle informazioni e delle valutazioni da condurre nell'ambito del SIA.

A questo proposito è tuttora in vigore il D.P.C.M. 27 dicembre 1988, che contiene le Norme Tecniche per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale (SIA) e la formulazione del giudizio di compatibilità per cui, quanto contenuto nel citato DPCM rimane ancora il riferimento per la definizione della struttura del SIA e della relativa documentazione da articolarsi nei Quadri di riferimento Programmatico, Progettuale ed Ambientale.

In estrema sintesi, con riferimento al QR Programmatico, il suggerimento o le disposizioni in merito imporrebbero di rivolgere una particolare attenzione a quegli strumenti di programmazione e pianificazione che presentano una maggiore attinenza al progetto in quanto ne costituiscono il riferimento cardine, diretto e indiretto, o ne prefigurano il contesto territoriale ambientale.

Gli strumenti e gli indirizzi della pianificazione sono stati analizzati, proprio in conformità con le finalità del QR Programmatico, ai diversi livelli della pianificazione e, conseguentemente, alle diverse scale di riferimento. L'importanza data ai vari livelli è molto correlata alla natura e alla tipologia di opera da valutare proprio in quanto l'obiettivo è quello di evidenziarne, prioritariamente, i rapporti di coerenza.

Il presente SIA costituisce un aggiornamento del SIA condotto sul progetto preliminare 2002, relativamente alle infrastrutture di collegamento che sono state oggetto di variazioni sostanziali. In altri termini, si parte dal principio che l'opera principale, ovvero il collegamento stabile, costituisca un punto fermo negli scenari considerati, così come il sistema dei collegamenti a terra, per cui l'attenzione delle valutazioni ambientali sono state orientate sulle Varianti di progetto.

Con il progetto definitivo sono state operate delle modifiche in ordine ai tracciati o parti di tracciato delle opere di collegamento per cui sono le infrastrutture stradali e ferroviarie (Sicilia) e stradali (Calabria) ad essere oggetto di analisi anche ai fini dell'inquadramento programmatico.

L'area vasta considerata, ai fini dell'identificazione delle ricadute dei progetti infrastrutturali esaminati (Collegamenti stradali e ferroviari – Sicilia e stradale Calabria), è pertanto quella di pertinenza dello Stretto, per cui i livelli della pianificazione riferibili alla scala sovregionale,

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

risultano molto sfumati e per ciò stesso solo accennati.

Per definire tale area si è partiti col considerare in primo luogo il contesto geografico preso a riferimento dalle analisi del paesaggio in quanto ritenuto il più esteso in ordine alle possibili ricadute delle opere e, nel contempo, la più pregante dal punto di vista dell'interesse degli strumenti della pianificazione paesaggistica e di gestione del territorio.

Per quanto riguarda la programmazione di settore dei trasporti, fatta salva l'opportunità dell'opera che farà risentire i suoi effetti sulle reti di trasporto di rilievo nazionale, nel presente QR programmatico è stato ritenuto appropriato il confronto con gli strumenti di livello regionale e locale proprio per dare maggiore evidenza agli scenari evolutivi dell'assetto infrastrutturale e della tutela del territorio afferenti all'area in cui le interazioni opera e territorio mostreranno la maggiore incisività.

L'inquadramento territoriale e urbanistico considerato, sia per il territorio calabrese che per il territorio siciliano, ha tenuto conto dei documenti di piano vigenti e/o in corso di formazione, al fine di valutare le linee di sviluppo sancite dalla Regione Sicilia, in accordo con le linee di programmazione nazionale, per l'area dello Stretto.

Poiché l'obiettivo del QR Programmatico è di definire la collocazione dell'opera nelle strategie di sviluppo, una prima azione ha riguardato la selezione degli strumenti utili per la ricomposizione del quadro programmatico, considerando tutto ciò che potesse evidenziare le tendenze politiche e le strategie settoriali previste e in atto per l'area in oggetto. Tale fase è stata completata con la ricostruzione del quadro attinente la pianificazione territoriale.

La verifica di coerenza, tra le opere di progetto e gli strumenti di programmazione economico-territoriale, si concretizza attraverso la schedatura degli strumenti di programmazione e di pianificazione, opportunamente integrati con alcuni riferimenti legislativi e normativi ritenuti pertinenti.

La sistematizzazione è stata effettuata esaminando separatamente le indicazioni della programmazione economica con ricadute sul sistema infrastrutturale e trasportistico, gli strumenti la pianificazione territoriale, gli strumenti della pianificazione ambientale, gli strumenti della pianificazione urbanistica; uno degli esiti conseguiti è stata la ricostruzione del sistema dei vincoli ambientali e paesaggistici.

La struttura generale del Quadro Programmatico evidenzia un'impostazione mirata a mettere in evidenza le trasformazioni urbanistiche e legislative derivandole dall'approccio operato dalla programmazione regionale attuale.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Tale premessa costituisce la chiave di lettura del SIA che propone un aggiornamento di quanto già precedentemente prodotto (SIA 2002) in cui *trovano riscontro e si misurano i tempi e i temi della pianificazione tradizionale e i tempi e i temi della programmazione negoziata* (le nuove forme della programmazione).

Da questo approccio emergono due scenari (temporali di definizione ed attuazione) di riferimento: quello di lungo periodo e indeterminato della pianificazione e quello dei Programmi Operativi Regionali e degli strumenti e progetti ad essi legati riferiti al periodo 2007-2013 con mutati principi di governabilità e sviluppo del territorio.

Questo cambiamento nelle modalità di gestione dei processi di trasformazione, introdotto dai nuovi strumenti di pianificazione, ha accelerato alcuni dei processi già in atto nella pianificazione specie in quella che attiene alla salvaguardia e tutela ambientale e del paesaggio, e nel contempo ha generato meccanismi, intrecci e sovrapposizioni tra i livelli e gli strumenti di programmazione e pianificazione, derivati da atti e politiche comunitarie, nonché un mutamento delle condizioni socio-economiche e dei processi di partecipazione; tale quadro è stato supportato anche da una importante ed interessante innovazione del quadro normativo.

La considerazione di questi aspetti fondamentali per l'impostazione di un quadro programmatico aderente alle fasi di transizione evolutiva, impone la necessità definire almeno quattro scenari sovrapposti in cui l'opera si colloca:

- *quello statico della pianificazione territoriale tradizionale;*
- *quello temporale definito dalla pianificazione urbanistica comunale che lega il piano al decadimento dei vincoli preordinati all'esproprio o al succedersi delle Amministrazioni;*
- *quello legato alla programmazione negoziata negli anni 2007-2013*
- *quello della programmazione economica.*

Nella griglia di possibilità di sviluppo, ipotizzato da piani e programmi, lo Studio individua quattro *macro-aree di lavoro*, attraverso le quali, privilegiando il criterio di analisi di appartenenza disciplinare, è possibile sistematizzare questioni e problemi dell'assetto generale per poi ricomporre il quadro rispetto al quale procedere con la verifica di interferenza/coerenza circa la realizzazione del progetto. Le macro-aree prevedono (la loro numerazione non è legata ad un criterio di ordinamento gerarchico né ad un ordine logico seguito nell'approntamento dell'analisi):

Macro – area 1 (vd. Asse A del grafo delle coerenze § 12)

- gli strumenti della pianificazione territoriale e paesaggistica

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- il sistema dei vincoli ambientali e paesaggistici

Macro – area 2 (vd. Asse B del grafo delle coerenze § 12)

- gli strumenti della pianificazione ambientale

Macro – area 3 (vd. Asse C del grafo delle coerenze § 12)

- gli strumenti del sistema infrastrutturale e trasportistico
- le indicazioni della programmazione economica

Macro – area 4 (vd. Asse D del grafo delle coerenze e del grafo delle Interferenze § 12)

- gli strumenti della pianificazione urbanistica

La messa a punto dell’aggiornamento di tali inquadramenti attiene a competenze e specificità diverse, anche se il filo conduttore è incardinato sulla ricerca di una sintesi conoscitiva pur dando evidenza alla complessità e complementarità delle indicazioni, indirizzi e stato di attuazione delle linee programmatiche delle Regioni; le sovrapposizioni, che sono tante e a volte in contraddizione, essenzialmente per ragioni di mancanza di aggiornamento, rappresentano il legame di scambio tra un settore e l’altro e tra una competenza e l’altra.

Per quanto riguarda la Macro – area 1 sono stati analizzati:

per il Versante Sicilia

Sistema della pianificazione territoriale e paesaggistica

- Linee guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale e PTPR
- il Piano paesaggistico dell’Ambito 9 – Area della Catena Settentrionale Monti Peloritani
- il Piano Territoriale Provinciale della Provincia di Messina (PTP)
- il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)
- il Piano dei Parchi e delle riserve naturali

per il Versante Calabria

Sistema della pianificazione territoriale e paesaggistica

- Il Quadro Territoriale Regionale a valenza paesaggistica (QTR/P)
- Il Piano Territoriale di Coordinamento provinciale di Reggio Calabria

Per quanto riguarda la Macro – area 2 sono stati analizzati:

per il Versante Sicilia

Sistema della pianificazione ambientale

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- il Piano di Gestione dei siti Natura 2000 – Monti Peloritani.
- il Piano di Tutela delle acque della Regione Sicilia
- il Piano di gestione dei rifiuti
- il Piano forestale regionale.

per il Versante Calabria

Sistema della pianificazione ambientale

- Il Piano di Assetto Idrogeologico
- Piano per il Parco dell'Aspromonte
- Piano di Gestione dei siti Natura 2000 della Provincia di Reggio Calabria
- Il Piano di Gestione delle Acque Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale
- Il Piano di Tutela delle acque Regione Calabria
- Programma autosostenibile di sviluppo nel settore forestale regionale
- Piano faunistico – venatorio provinciale 2009 – 2013

Per quanto riguarda la Macro – area 3 (*settoriale dei trasporti*) sono stati analizzati:

per il Versante Sicilia

Sistema infrastrutturale e trasportistico

- il Programma Operativo Nazionale “Reti e Mobilità” – Obiettivo convergenza 2007-2013;
- il Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità (PRTM)
- il Piano Generale Urbano del Traffico – PGTU , il Piano Urbano della Mobilità - PUM
- il Piano Regolatore portuale di Messina.

per il Versante Calabria

Sistema infrastrutturale e trasportistico

- il Programma Operativo Nazionale “Reti e Mobilità” – Obiettivo convergenza 2007/2013.
- il Piano regionale dei Trasporti
- l' Intesa Generale Quadro per il sistema delle infrastrutture di trasporto
- l' Accordo di Programma Quadro per il sistema delle infrastrutture di trasporto

Per quanto riguarda la Macro – area 4 sono stati analizzati:

per il Versante Sicilia

Sistema della pianificazione urbanistica e degli strumenti di attuazione

- Comune di Messina
 - il Piano Regolatore Generale del Comune di Messina – Variante Generale

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- Il piano Particolareggiato di Capo Peloro - PPE
- Il Programma Innovativo in Ambito Urbano PIAU – Porti e Stazioni
- PRUSST “Messina per il 2000” Progetto Urbano di Valorizzazione dell’area Mortelle – Tono - Parco del paesaggio – Parco Dunale”
- Comune di Venetico - il Piano Regolatore Generale
- Comune di Torre Grotta - Piano Regolatore Generale
- Comune di Valdina - Piano Regolatore Generale.

per il Versante Calabria

Sistema della pianificazione urbanistica e degli strumenti di attuazione

Comune di Reggio Calabria

- Piano Strategico 2007/2013 della città di Reggio Calabria
- Piano Regolatore Generale di Reggio Calabria
- Verso l’adozione del nuovo Piano Strutturale Comunale di Reggio Calabria

Comune di Villa San Giovanni

- Piano Regolatore Generale di Villa San Giovanni
- Documento Preliminare Piano strategico di Villa San Giovanni
- Comune di Campo Calabro
- Programma di fabbricazione del comune di Campo Calabro
- Piano Regolatore Territoriale “Agglomerato industriale di Villa San Giovanni - Campo Calabro” - Variante
- Piano Regolatore Portuale Gioia Tauro

Le indicazioni della programmazione economica sono state lette ad integrazione di quanto emerso dalla pianificazione territoriale e di settore, in considerazione dell’importanza che gli orientamenti di natura socio economica, predisposti dalla Regione e rivolti al sistema produttivo locale, possano avere nei processi di trasformazione del territorio sia in termini di accettazione dei nuovi interventi sia di accompagnamento/ valorizzazione delle opportunità che ne potranno derivare.

per il Versante Sicilia

Gli strumenti analizzati sono:

- il Programma Operativo Regionale FESR 2007-2013
- il Programma attuativo regionale FAS 2007-2013
- la Strategia Regionale per l’innovazione 2007-2013

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- il Programma Operativo Interregionale (POin) “Attrattori culturali, natura e turismo”
- il Programma di sviluppo Rurale 2007-2013.

per il Versante Calabria

Gli strumenti analizzati sono:

- Programma Operativo Interregionale (POIN) “Attrattori culturali, naturali e turismo”
- Documento strategico Regionale (DSR) per la politica di coesione 2007-2013 della Regione Calabria
- Programma Operativo Regionale FESR 2007-2013
- Programma attuativo regionale FAS 2007-2013
- Programma di Sviluppo Rurale FESR 2007-2013
- Accordo di Programma Quadro “Infrastrutturazione per lo sviluppo locale”

Per facilitare la lettura della presente Relazione si rimanda all’Elaborato “Quadro d’insieme della pianificazione territoriale” in cui sono riportati stralci della documentazione utilizzata e ricavata dalla Pianificazione territoriale e settoriale in essere per i territori regionali.

2 Considerazioni sugli scenari della pianificazione

Il QR Programmatico nel definire l’ambito della programmazione e della pianificazione, ne evidenzia le contraddizioni o gli eventuali conflitti proponendo una linea di valutazione circa le ipotesi di coerenza con il progetto; qualora si valuti una non coerenza o essa non sia esplicita, il Quadro fornisce una chiave di lettura, certo non dirimente (e forse anche un po’ sommaria) ai fini della collocazione del progetto rispetto alla pianificazione, ma efficace per l’orientamento della gestione e governo del territorio rispetto alle situazioni che potranno derivare dalla realizzazione di un progetto di tale rilevanza qual è il Ponte e tutte le opere connesse.

Un altro parametro di lettura è quello relativo all’implementazione di progetti/programmi che hanno ricadute sulla riqualificazione ambientale e sociale, che attivano forme di partenariato pubblico/privato e che spesso operano indipendentemente dalle indicazioni del piano urbanistico (la c.d. pianificazione concertata). La sovrapposizione alla pianificazione comunale organizzata di pacchetti di progetti per la promozione territoriale introduce nuovi riferimenti per la valutazione della qualità ambientale attesa e prefigura nuovi standard ambientali da conseguire, tutti riferimenti che riverberano le aspettative delle comunità in merito ad un nuovo quadro di vita. Le relazioni con tale quadro mutevole e di difficile codificazione rende ancora più labili i concetti di coerenza.

Altro limite alla valutazione è insito nello sfasamento temporale, tra piani e realizzazione delle

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

opere se si pensa che il traguardo del progetto è relativamente lontano (tra approvazione e costruzione) e ciò può avere delle ripercussioni sull'attivazione delle sinergie di sviluppo locale e soprattutto sulla capacità di attingere ai relativi finanziamenti.

A fronte di una situazione fluida e in continua evoluzione, il grado di insuccesso o successo (altro modo di valutare le coerenze, proiettando sul futuro le ricadute territoriali e socio economiche) delle trasformazioni indotte dal progetto, non è del tutto prevedibile. Tali problematiche sono di una tale complessità che travalicano lo spazio e gli obiettivi del quadro programmatico del SIA.

Rileva comunque l'importanza di un'azione comune tra livelli della pianificazione per definire nuove strategie di sviluppo e di gestione dei processi territoriali, anche nel loro progredire spazio temporale, rispetto alle quali, le trasformazioni, dirette ed indirette prodotte dal progetto, possano costituire un'occasione di stimolo. Nel contempo la possibilità di misurarsi con un sistema di politiche e di azioni coordinate e concertate rappresenta anche per il Ponte, (ovvero soprattutto per il Ponte) data la pervasività delle opere da realizzare, la condizione per conseguire migliori risultati, sia in termini di ricadute socio economiche che paesaggistiche e ambientali.

Dall'analisi condotta in questa fase del PD, ovvero dell'aggiornamento del SIA del PP 2002, emerge un quadro per alcuni versi, sostanzialmente uguale a quello delineato nel 2002, con alcuni distinguo che attengono sia l'evoluzione degli strumenti di programmazione e pianificazione, sia il livello di accettazione/internalizzazione dell'opera di attraversamento stabile del Ponte.

Per quanto riguarda l'evoluzione della strumentazione in capo ai vari enti istituzionali, si può continuare ad affermare, semmai con più enfasi e consapevolezza, che le logiche di sviluppo *“sono legate alle politiche comunitarie (sostenibilità, partecipazione, approccio multidimensionale, trasferibilità, sviluppo locale) sovvertendo il rapporto piramidale in favore di un approccio a rete”*.

Le modalità e le pratiche intervenute hanno trasformato pertanto la programmazione e la pianificazione verso procedure condivise di tipo negoziale e concertato che ancora trovano nodi di conflitto con la pianificazione urbanistica istituzionale di tipo autoritativo. In particolare in Sicilia la cui legge urbanistica regionale non prevede questo tipo di approccio.”¹

Tale approccio ha portato negli ultimi anni ad un'accelerazione nella produzione di strumenti di piano e programmi che, in vario modo per le due regioni, denota anche la dinamicità delle stesse, anche questa in modo variegato, nell'attingere a forme nuove di finanziamento e di collaborazioni che vanno oltre ad una superata concezione dei ruoli istituzionali.

¹ Dalla Relazione QR Programmatico SIA 2002

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Per quanto riguarda la Sicilia, si può continuare ad affermare che, sia il livello regionale generale sia quello di settore operano attraverso *una programmazione legata ai meccanismi comunitari ed alla filiera di indicazioni politiche e tecniche che ne individuino le attuazioni secondo principi di sviluppo locale e sostenibilità.*

Nel panorama analizzato, la Sicilia offre un quadro istituzionale più consolidato e formalmente organizzato con l'individuazione, rispetto al Ponte, di una coerenza dei vari livelli programmatici, in ciò probabilmente ha pesato il fatto di essere una Regione a statuto speciale. Tuttavia, in questo, qualche discrasia si segnala, di cui la più manifesta è quella riferibile al Piano Paesistico dell'Ambito 9 che non riporta indicazioni circa l'attraversamento stabile dello Stretto (il Piano è in adozione per cui si potrà sempre provvedere in fase di approvazione).

Merita sottolineare che una serie di misure e di azioni, che si relazionano sempre più alla presenza del Ponte, puntano al superamento della perifericità dell'isola secondo logiche di sviluppo locale sostenibile ed in questa tensione molti sono gli sforzi per conseguire importanti risultati sul piano delle attrattive locali e di nuove opportunità di sviluppo legate alla valorizzazione delle risorse regionali.

I collegamenti stradale e ferroviario, connessi alla realizzazione dell'opera di attraversamento stabile, operano un'importante trasformazione di un settore strategico per la città di Messina, caratterizzato sia dalla presenza di ambiti urbani ed extraurbani per i quali il Comune ha predisposto importanti progetti di riqualificazione, sia di aree con vincoli paesaggistici e ambientali, in particolare per l'area di Capo Peloro.

Rispetto agli interventi infrastrutturali del progetto 2002, il PD introduce delle ottimizzazioni che non escludono le relazioni con il sistema naturale e dei vincoli proponendo un interessante e rilevante inserimento paesaggistico delle nuove opere.

In rapporto ai processi di trasformazione dei tessuti urbani si evidenzia che la realizzazione delle stazioni metropolitane, oltre a supportare in modo decisivo il sistema della mobilità, determina nuovi fattori di localizzazione e di innesco ai processi di delocalizzazione e riqualificazione.

Per quanto riguarda la pianificazione del settore trasporti, la coerenza delle opere di collegamento con gli assetti futuri è verificata anche se la mancata realizzazione di altri interventi connessi alla modernizzazione del sistema e di attraversamento dello Stretto potrebbe ridimensionare le ricadute dei benefici territoriali ed ambientali.

Anche per il progetto definitivo si può affermare quanto sostenuto nel SIA2002 ovvero che, per la Sicilia, *“le opere sono pertanto coerenti con le linee della pianificazione di settore. Ciò lascia*

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

presupporre che ci sia la possibilità di ricomporre una strategia più complessa che leghi il Documento di programmazione economica e finanziaria con le misure degli assi del POR a supporto dell'opera.

Le discrasie che permangono, nelle indicazioni della pianificazione del sistema dei trasporti, non riguardano tanto la coerenza programmatica, bensì le modalità e le coerenze nelle scelte dei tempi di attuazione di tutti quei progetti, piani e programmi che poi di fatto non offrono sinergie e capacità relazionali allo scenario previsto”.

Infine, un accenno va fatto ai possibili conflitti o sinergie che le opere collegate al Ponte possono operare rispetto agli interventi di riqualificazione urbanistica e di ridisegno dei tessuti urbani che il Comune di Messina ha in animo di sostenere. In primo luogo le opere infrastrutturali, stradali e ferroviarie connesse al Ponte, costituiscono un importante presupposto per l’innescò delle altre trasformazioni (es. spostamento della Stazione, completamento dei collegamenti stradali con la chiusura del sistema in corso di realizzazione, liberazione di spazi da adibire a nuove polarità, ecc..) delineate dal Piano Strategico per la città del 2000. Inoltre, parti di tali interventi si configurano proprio come interventi compensativi di cui il Comune ha già prodotto una prima selezione e (Piano delle opere compensative – Misure da S1 a S9) e la cui realizzazione è demandata alla costruzione del Ponte sullo Stretto.

Il SIA, nel proporre le opere di compensazione ambientale, ha prefigurato un ipotetico scenario delle trasformazioni avente come sua specificità la verifica della compatibilità con gli assetti paesaggistici ed ambientali, senza per questo negare, anzi valorizzando, le linee di sviluppo tendenziali derivate dai numerosi piani di riassetto urbanistico e territoriale.

Nella regione Calabria, le linee di sviluppo e di tutela delle risorse ambientali si basano sostanzialmente su studi o strumenti improntati alla tutela di ambiti di pregio (si cita ad es. Il Piano di gestione dei Siti Natura 2000 della Provincia di Reggio Calabria) ma di fatto, sul piano delle ricadute territoriali, poco efficaci.

Per cui risulta che l’unico strumento, in atto, attivo dal punto di vista della regolamentazione delle aree per le ipotesi di assetto previsto, è il piano urbanistico comunale. Nel lasso di tempo considerato, si segnala l’entrata in vigore delle Linee guida di attuazione (Novembre 2006) della legge urbanistica regionale (n.19 del 2002) che assumono i due livelli della pianificazione, strategico ed operativo, attribuendo un ruolo fondamentale alla gestione delle risorse naturali. Tale novità ha evidenziato il grosso limite dell’attuale pianificazione comunale che resta ancorata a piani datati e non più conformi alle nuove indicazioni della legge regionale e ancor meno adeguata per

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

ricepire le problematiche poste dalla domanda di trasformazione. Con l’emanazione delle Linee Guida il quadro dei piani è sicuramente destinato a cambiare anche perché la legge urbanistica, con l’introduzione dei P.S.C. e dei P.S.A., pone, dal 2008, dei limiti operativi ai vecchi piani (P.R.G. e P.d.F.).

Le discrasie programmatiche negli strumenti regionali sono molte ed in particolare ciò è evidente nei confronti del Ponte e delle opere annesse; a questo proposito la Calabria ha vissuto un atteggiamento molto sofferto e non del tutto lineare nei confronti del Ponte, e si ritiene che ciò sia anche dovuto alla mancanza di vivacità e di dinamismo nella produzione dei piani.

La mancanza di riferimenti forti e di una politica urbana che delinea una regia strategica per l’intera area dello Stretto rappresenta una debolezza per la definizione di misure di accompagnamento del Ponte che possano incidere positivamente nelle trasformazioni dei territori coinvolti.

La trasformazione di un territorio è conseguente e consequenziale alle esigenze strutturali della società e degli spazi di relazione che essa ed i meccanismi produttivi producono, anche rispetto ad azioni guida. Le trasformazioni avvengono in tempi sempre più veloci imprimendo una accelerazione al rapporto spazio tempo. (SDM –Integrazione n°4 al SIA2002)

Per far emergere l’attenzione sulle possibilità di sviluppo sostenibile e durevole, in tutta l’area dello Stretto è necessaria l’attuazione di una forte politica di concertazione e di gestione delle trasformazioni nel senso delle riqualificazioni urbane, di indirizzo e di controllo sui possibili mutamenti a carico dei contesti che rappresentano i luoghi dell’identità e del sistema ambientale di riferimento della società locale.

Caratteristiche socio – economiche ed insediative nella Regione Sicilia

3 Il Quadro regionale e provinciale

L’analisi condotta nell’ambito del PPAA (approvato nel 2004 vd. oltre)- tradottasi nei Piani Attuativi del Piano regionale dei Trasporti e della Mobilità – fornisce un’interessante profilo della situazione demografica e socio economica regionale e provinciale, profilo che aiuta a comprendere il significato delle indicazioni che la pianificazione fornisce in merito alle politiche di sostegno e di sviluppo del tessuto produttivo ed insediativo.

Per quanto riguarda il quadro demografico, se è vero che si è registrato negli ultimi decenni un

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

rallentamento del decremento dovuto all'emigrazione, dall'altra si annotano dei fenomeni che non vanno certo nella direzione di una società dinamica: il rapido invecchiamento della popolazione ed il riemergere di un saldo netto in uscita dal territorio.

Il PPAA fornisce anche l'indice di dipendenza strutturale, a sua volta ottenuto dal rapporto tra la popolazione in età non attiva e quella in età lavorativa, *indice che ha conservato negli ultimi dieci anni un livello abbastanza stabile intorno al 52% (dal 46% al 48% il dato nazionale) proprio perché la diminuzione del peso delle classi di età giovanili è stato controbilanciato dall'aumento della quota delle persone anziane.*

Il tasso di carico degli occupati (un indicatore che fornisce una misura generica dei problemi che preoccupano il mercato del lavoro) calcolato come rapporto tra l'ammontare della popolazione totale al netto degli occupati e lo stesso numero di occupati, oltre a mantenere un livello nettamente superiore rispetto al resto del Paese ha registrato nel tempo una dinamica più sfavorevole: tra il 1990 ed il 2000 esso, infatti, è salito da 269 a 275 persone a carico ogni 100 occupati a fronte di una riduzione da 176 a 171 della media italiana.

Il problema dell'invecchiamento rappresenta una costante delle proiezioni demografiche per il Paese anche se in Sicilia questo fenomeno sembra ancora più allarmante se associato anche alla diminuzione della popolazione giovanile.

Se si analizzano i settori produttivi e la loro specializzazione si colgono utili informazioni circa le caratteristiche strutturali del sistema economico siciliano e la posizione funzionale della regione in ambito nazionale.

Il PPAA sottolinea il fatto che la crescita che comunque si è registrata in Sicilia, in ordine alla dotazione di impianti, attrezzature ed infrastrutture è dovuta a spontanei processi di mercato e di politiche di intese, che si sono posti nell'ottica di colmare, principalmente, il divario di sviluppo che caratterizza l'Isola in rapporto ad altre regioni, soprattutto quelle del Centro – Nord.

Dall'analisi dei coefficienti di specializzazione settoriale² il quadro che emerge circa l'attuale sistema produttivo isolano e la posizione funzionale della Sicilia nella divisione nazionale del lavoro, evidenzia che:

- *le imprese che operano nel settore primario hanno un coefficiente di 183,6, e più in particolare 173,7 in campo agricolo, e 468,9 nella pesca e acquicoltura, cioè dieci volte superiore alla media nazionale (46,6) e pressochè doppio rispetto al*

² Misurati in termini di concentrazione relativa di addetti al settore

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- *la media del Mezzogiorno (238,5).*
- *la situazione per quanto riguarda l'industria in senso stretto , il coefficiente risultante dalle elaborazioni (47,2) è inferiore persino alla media meridionale (62,2), a fronte dell'evidente sovradotazione delle regioni centro – settentrionali (114,6).*
- *Il dato di insieme, tuttavia, è frutto di posizioni spesso molto diverse.*

A completamento dei coefficienti citati, si riportano i valori riferiti ad un settore altrettanto importante per una regione che ha nel turismo e nel mare importanti fonti di risorse e di opportunità

SETTORI o COMPARTI PRODUTTIVI	TERRITORIO		
	Sicilia	Mezzogiorno	Centro - Nord
Commercio all'ingrosso ed al dettaglio; riparazioni di autoveicoli, motocicli e di beni personali e per la casa	101,8	98,5	100,6
Alberghi e ristoranti	67,2	81,5	107,2
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	104,1	100,1	100,0

Tabella 3.1 Coefficienti di specializzazione settoriale – Sicilia, Mezzogiorno, Centro – Nord (Italia=100)
(Tratto da PPAA Fonte: Elaborazioni Di.S.Te su dati Istat)

Particolarmente basso è il coefficiente espresso da alberghi e pubblici esercizi (67,2); *per una regione che intende considerare la crescita del turismo tra gli assi portanti del suo processo di sviluppo si tratta, indubbiamente, di un dato critico, quantomeno da un punto di vista prospettico, indicativo del netto ritardo strutturale fin qui accumulato.*

Nel tessuto produttivo regionale sono comunque presenti dei sistemi locali di specializzazione che però non si possono definire dei veri e propri distretti industriali, in quanto mancano alcuni dei caratteri distintivi delle economie distrettuali:

- *la presenza di un elevato numero di imprese che produce beni intermedi o di investimento per altre imprese del distretto. In media, l'82,2% delle imprese produce prodotti finiti, e una presenza rilevante di beni intermedi si riscontra solo a Milazzo. La produzione su commessa è di gran lunga privilegiata.*
- *la presenza di un ispessimento di relazioni imprenditoriali sul territorio, soprattutto con riferimento alla sfera economica*

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Tuttavia una certa attenzione va alle aggregazioni territoriali che si possono definire distretti di tipo integrato riferite alle seguenti specializzazioni:

SISTEMA LOCALE	SPECIALIZZAZIONE (sottosezione Istat)
Agrigento (Menfi; Sambuca)	Vitivinicolo
Sciacca	Pesce e prodotti ittici
Catania Jonica	Elettronica
Catania Jonica	Packaging
Palermo	Telecomunicazioni Carta, stampa, editoria
Ragusa	Agroalimentare
Marsala – Valle del Belice	Vitivinicolo
Mazara del Vallo	Pesce e prodotti ittici

Tabella 3.2 Sistemi locali integrati (Tratto da PPAA Fonte: Elaborazioni Di.S.Te su dati Istat)

In questi sistemi locali le imprese e le produzioni appaiono integrate più verticalmente che orizzontalmente: le imprese cioè appartengono a settori diversi e integrazione, cooperazione e concorrenza seguono meccanismi e dinamiche del tutto differenti rispetto ai distretti mono – settoriali.

Le nuove evidenze insistono sull’elevata dinamica attuale e potenziale di tali aree, che potrebbero, anche in virtù del peso dell’integrazione con altri settori (agricoltura, servizi tradizionali ed avanzati) rivelarsi strategiche in termini di sviluppo locale e, più in generale, di sviluppo regionale.



Va notato, infatti, che i sistemi locali integrati hanno una collocazione spesso contigua ai grandi agglomerati urbani, sicché le loro dinamiche sono caratterizzate da una forte interazione con un più ampio tessuto socio – economico, cosa che ne amplifica le potenzialità, ma anche, in presenza di condizioni meno favorevoli, i possibili limiti.

La lettura e la comprensione di questi sistemi, dal punto di vista delle interazioni con le dinamiche dei tessuti socio economici delle aggregazioni urbane, con gli spostamenti per motivi di lavoro, ecc..è oltremodo importante per la definizione delle linee di sviluppo, in particolare di quelle del settore trasporti.

3.1 La specializzazione provinciale

La specializzazione provinciale si presenta molto variegata sia tra le stesse province sia rispetto al dato medio regionale. Per cui si hanno delle province altamente specializzate verso uno o più comparti, altre invece più in linea con le medie regionali.

Per quanto riguarda la provincia di Messina il quadro che si trae dai valori riportati nel PPAA sono:

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Agricolo: - valore aggiunto regionale quasi il 5%, la provincia di Messina presenta il 3%;
Manifatturiero - valore regionale 12,7%, la provincia di Messina presenta il 12,9%;
Costruzioni: – 5,8% a livello regionale, la provincia di Messina presenta il 8,7%;
Servizi vendibili: - provincia di Messina 49,1 %.

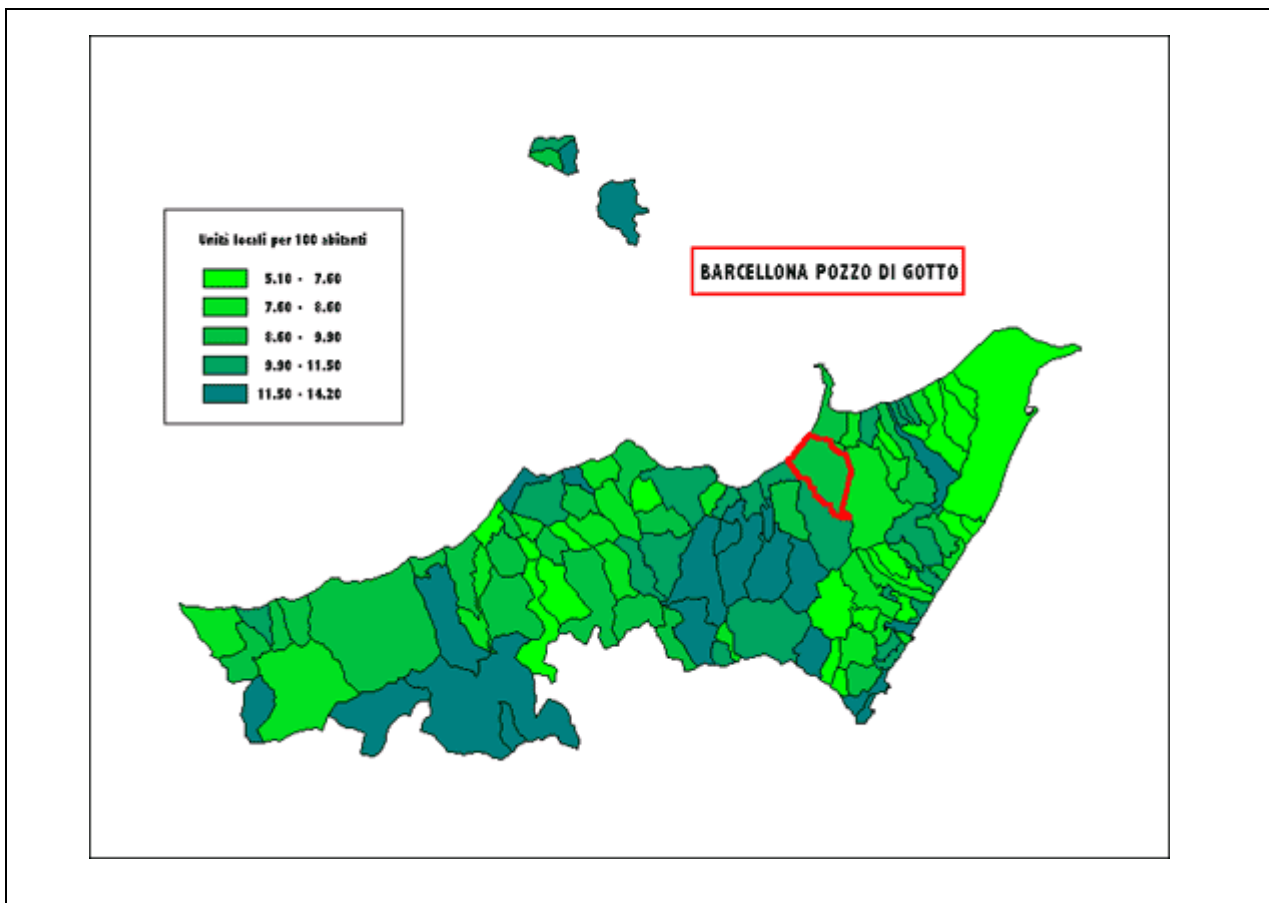
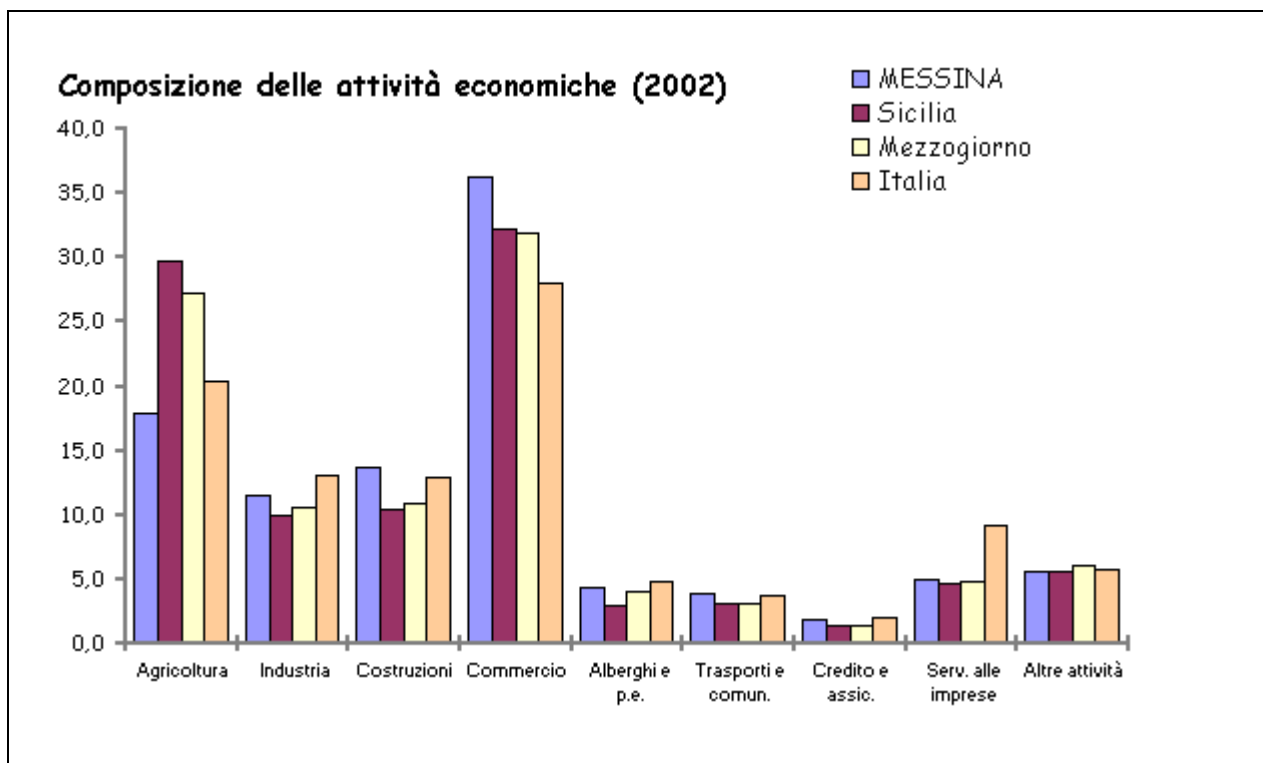


Figura 3.1 La densità imprenditoriale nei comuni della provincia di Messina (tratto da PPAA)



INDUSTRIA					
Categoria	Denominazione	Addetti	Prov	Italia	Coeff
14.50.1	1. Estrazione di pomice e altri materiali abrasivi	129	0,15	0,00	4081,63
24.63.0	2. Fabbricazione di oli essenziali	144	0,16	0,01	2479,72
36.63.4	3. Fabbricaz. giostre, altalene e altre attrezzat. meccanic. per luna-parks	61	0,07	0,01	763,34
24.66.1	4. Fabbricazione di prodotti chimici organici o da materie prime vegetali	59	0,07	0,01	733,60
26.24.0	5. Fabbricazione di altri prodotti ceramici per uso tecnico e industriale	22	0,02	0,00	636,58
26.40.0	6. Fabbricazione di mattoni tegole ed altri prod. per l'edil. in terracotta	406	0,46	0,08	558,48
35.11.3	7. Cantieri di riparazioni navali	240	0,27	0,05	546,30
35.20.3	8. Riparazione di materiale rotabile ferroviario	281	0,32	0,06	537,33
25.11.0	9. Fabbricazione di pneumatici e di camere d'aria	413	0,47	0,10	481,19
15.32.0	10. Produzione di succhi di frutta e di ortaggi	156	0,18	0,04	472,28

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

SERVIZI					
Categoria	Denominazione	Addetti	Prov	Italia	Coeff
55.30.3	1. Gestione di vagoni ristorante	22	0,02	0,00	4077,11
92.72.1	2. Stabilimenti balneari (marittimi, lacuali e fluviali)	18	0,02	0,00	1945,89
61.12.0	3. Trasporti costieri	818	0,92	0,05	1741,27
55.23.3	4. Gestione di vagoni letto	37	0,04	0,01	697,32
90.00.3	5. Misure igienico-sanitarie ed attivita' affini	56	0,06	0,01	427,33
52.48.8	6. Commercio al dettaglio di natanti ed accessori	62	0,07	0,02	391,23
55.23.1	7. Villaggi turistici	116	0,13	0,03	384,78
51.23.2	8. Commercio all'ingrosso di altri animali vivi	87	0,10	0,03	382,37
52.23.0	9. Commercio al dettaglio di pesci, crostacei e molluschi	251	0,28	0,08	377,70
55.52.0	10. Fornitura di pasti preparati	261	0,29	0,08	364,30

I Piani Integrati che riguardano in modo diretto la Provincia e la grande conurbazione di Messina sono riassunti di seguito (Fonte PPAA); un dato emerge che le iniziative ruotano attorno al tema della valorizzazione turistica e delle risorse storico culturali e della cultura materiale. Accanto a tali prerogative una richiesta sembra emergere, ovvero il rafforzamento dell'offerta di beni e servizi culturali e dei beni e servizi complementari.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Denominazione dei PIT	Idea forza		Comuni
	Caratteristiche	Obiettivi	
TINDARI NEBRODI	<p>Avviare lo sviluppo di un sistema turistico - culturale partendo, da un lato dal potenziamento qualitativo e quantitativo dell'offerta turistica - culturale, dall'altro – grazie alla vocazione agricola dell'area – dal rafforzamento delle filiere agro-alimentari relative alle produzioni agricole.</p> <p>L'obiettivo è infatti quello di realizzare una serie di interventi che – attraverso la riqualificazione e integrazione delle risorse culturali localizzate all'interno dell'area e grazie al potenziamento delle infrastrutture e strutture di supporto – consenta di "rivitalizzare" il territorio creando i presupposti per lo sviluppo di un tessuto produttivo imprenditoriale e la creazione di nuova occupazione</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Potenziare il sistema di offerta di beni e servizi culturali • Potenziare il sistema di offerta turistica • Qualificare le competenze professionali e creare nuove figure professionali • Stimolare la nascita di nuove imprese nel settore turistico-culturale secondo il principio delle pari opportunità • Valorizzazione dei prodotti agricoli e commercializzazione delle produzioni agro-alimentari • Migliorare la disponibilità e la qualità delle risorse idriche sia in relazione all'uso che riguardo ai reflui • Strumenti di sviluppo territoriale 	Basico', Falcone, Ficarra, Floresta, Gioiosa Marea, Librizzi, Montagnareale, Montalbano Elicona, Oliveri, Patti, Raccuja, San Piero Patti, Sant'angelo Di Brolo, Sinagra.
EOLO, SCILLA, CARIDDI	<p>Eolo, Scilla e Cariddi, l'insularità e lo Stretto portale del Mediterraneo. Messina da "città degli approdi" ad "area degli scambi" integrata con il distretto turistico delle isole Eolie e con il sistema territoriale sovregionale dello Stretto.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Accrescere le presenze turistiche nell'area • Accrescere la diversificazione dei prodotti turistici locali e la qualità delle imprese turistiche • Sviluppare l'offerta dei servizi complementari alla ricettività turistica • Realizzare nuovi fattori di attrazione turistica nel territorio di Messina e nelle Isole Eolie per la valorizzazione e il potenziamento delle sinergie tra distretto turistico consolidato delle Eolie e l'area turistica della sponda messinese • Sviluppare e potenziare le connessioni tra il modello turistico integrato e la cantieristica navale messinese • Favorire la riconversione dell'industria cantieristica navale e la espansione della filiera produttiva correlata • Riqualificare le aree strategiche della città di Messina, e dei 	Messina, Lipari, Santa Marina Salina, Leni, Malfa.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Denominazione dei PIT	Idea forza		Comuni
	Caratteristiche	Obiettivi	
		centri urbani delle Isole Eolie, per lo svolgimento di nuove funzioni e servizi legati al turismo <ul style="list-style-type: none"> • Riquilibrare le aree strategiche della città di Messina per potenziarne le funzioni all'interno dei flussi di merci e persone, nazionali ed internazionali, nell'area dello Stretto 	
DAL TURISMO TRADIZIONALE AD UN SISTEMA TURISTICO LOCALE INTEGRATO	L'idea forza del PIT riguarda la creazione di un sistema turistico integrato, policentrico e multiprodotto nel versante ionico della Provincia Regionale di Messina. La creazione di tale sistema turistico dovrà essere implementata attraverso il rafforzamento condiviso e partecipato dell'identità territoriale e la valorizzazione delle risorse locali già presenti sul territorio.	<ul style="list-style-type: none"> • Recuperare e riqualificare il patrimonio ambientale • Recuperare e riqualificare il patrimonio culturale • Riquilibrare l'offerta ricettiva nel settore del turismo tradizionale • Potenziare l'offerta ricettiva nel settore del turismo culturale, termale, naturalistico ed escursionistico • Potenziare le infrastrutture complementari al turismo • Promuovere la diversificazione dell'attività agricola. • Sostenere gli investimenti nel settore delle produzioni agricole locali • Promuovere le produzioni agricole di qualità • Incentivare la formazione continua delle PMI turistiche, artigiane ed agricole • Sostenere lo sviluppo delle imprese esistenti e agevolare la creazione di nuova imprenditorialità • Incentivare la formazione superiore ed universitaria nel settore turistico • Garantire un miglioramento dei servizi di orientamento informazione inserimento nel mercato del lavoro per la disoccupazione di lunga durata 	Santa Teresa Di Riva, Ali', Ali' Terme, Antillo, Casalvecchio Siculo, Castelmola, Fiumedinisi, Forza D'agro', Furci Siculo, Gallodoro, Giardini-Naxos, Itala, Letojanni, Limina, Mandanici, Nizza Di Sicilia, Pagliara, Roccalumera, Sant'alessio Siculo, Savoca, Scaletta Zanclea, Taormina
POLO TURISTICO TIRRENO CENTRALE	L'ipotesi di PIT si incentra su un'idea forza che riguarda la creazione di un polo turistico del Tirreno Centrale, rafforzando da	<ul style="list-style-type: none"> • Potenziamento quali - quantitativo dell'offerta di strutture e infrastrutture di turistico • Riquilibrare professionale 	Acquedolci, Brolo, Capo D'orlando, Caprileone, Frazzano', Mirto, Naso, Piraino, Sant'agata Di

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Denominazione dei PIT	Idea forza		Comuni
	Caratteristiche	Obiettivi	
	<p>un lato l'offerta di strutture e servizi turistici in termini quali - quantitativi e dall'altro valorizzando il patrimonio storico culturale - al fine di una fruizione integrata del territorio.</p> <p>L'obiettivo è quello di avviare lo sviluppo di un sistema turistico - culturale che veda l'integrazione delle zone dell'entroterra e le zone della fascia costiera al fine di potenziare l'attuale flusso turistico di tipo balneare e di sviluppare tipologie di turismo complementare (élite, rurale, culturale).</p>	<p>degli operatori turistici e degli addetti alla P.A.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Valorizzazione del patrimonio archeologico, museale dell'archeologia industriale, storico culturale 	<p>Militello, Torrenova</p>
<p>LA VIA DELL'ARGILLA</p>	<p>Il PIT disegna un insieme di interventi integrati e coordinati che, facendo leva sulla crescita quantitativa, qualitativa, tecnologica di un settore produttivo ad elevato</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aumentare la dotazione di servizi infrastrutturali ed immateriali a servizio del sistema produttivo locale 	<p>Santa Lucia Del Mela, Condro' ,Gualtieri Sicamino' ,Monforte San Giorgio ,Pace Del Mela, Roccavaldina, Rometta, San Filippo Del Mela, San Pier Niceto,</p>
<p>VALLE ALCANTARA</p>	<p>L'idea forza è incentrata sulla valorizzazione, riqualificazione e fruizione del territorio della valle Alcantara e mira a realizzare un modello di sviluppo sostenibile in combinazione congiunta e sinergica con altre azioni di programmazione negoziata presenti e già in vita nell'area.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Recuperare e riqualificare il patrimonio ambientale • Recuperare e riqualificare il patrimonio culturale • Promuovere il territorio in maniera integrata • Incentivare la formazione per la qualificazione di professionalità nel settore della valorizzazione delle risorse culturali e turistiche • Diffondere la formazione alle fasce deboli della popolazione • Sostenere lo sviluppo delle imprese esistenti e agevolare la creazione di nuova imprenditorialità • Migliorare la dotazione di infrastrutture complementari al turismo • Promuovere i prodotti agricoli di qualità • Incentivare la diversificazione dell'attività agricola 	<p>Francavilla Di Sicilia, Gaggi, Graniti, Malvagna, Moio Alcantara, Mongiuffi Melia, Motta Camastra, Novara Di Sicilia, Roccaforita, Roccella Valdemone, Santa Domenica Vittoria, Tripi</p>
<p>NEBRODI</p>	<p>Un programma olistico per la rivalutazione patrimoniale del</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento della capacità organizzativa della Pubblica Amministrazione 	<p>Alcara Li Fusi, Capizzi, Caronia, Castel Di Lucio, Castell'umberto, Cesaro',</p>

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Denominazione dei PIT	Idea forza		Comuni
	Caratteristiche	Obiettivi	
	Distretto Turistico Rurale Integrato dell'area Nebrodense. I macro progetti ordinatori sono tre e definiscono la filosofia generale e l'organizzazione di fondo degli interventi dal punto di vista fisico e gestionale: · Sistema di infrastrutture e servizi per la fruizione del Parco · Parco territoriale archeologico dell'Halaesa · Riqualficazione del patrimonio rurale	<ul style="list-style-type: none"> • Aumentare le opportunità del capitale umano attraverso azioni di formazione, educazione e nuove opportunità per l'economia • Aumentare il capitale naturale attraverso interventi sull'ambiente e sul patrimonio storico 	Galati Mamertino, Longi, Militello Rosmarino, Mistretta, Motta D'afferma, Pettineo, Reitano, S.Fratello, S.Marco D'alunzio, S.Salvatore Di Fitalia, S.Stefano Di Camastra, S.Teodoro, Tortorici, Tusa, Ucria

Tabella 3.3 Tabella riepilogativa PIT

La programmazione settoriale e gli strumenti di pianificazione

4 Il sistema infrastrutturale e trasportistico nella Regione Sicilia

4.1 Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità (PRTM)

4.1.1 Il Piano Direttore

L'esigenza di dotare la Regione Siciliana di uno strumento pianificatorio del settore, era stata avvertita dall'Amministrazione regionale già dalla metà degli anni ottanta, quando con legge regionale n.68 del 14 Giugno 1983 venne sancito che la Regione siciliana avrebbe dovuto dotarsi di un proprio Piano Regionale dei Trasporti. Tuttavia le esperienze che si sono succedute non costituiscono un riferimento dal momento che non tengono conto dei sopravvenuti indirizzi in tema di redazione dei Piani Regionali di Trasporto, contenuti nel Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL), predisposto nel 2001 dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione.

Pertanto, al fine di assicurare il massimo coordinamento con le scelte del PGTL, e per consentire di procedere alla distribuzione nel territorio di infrastrutture e servizi attraverso investimenti pubblici il più possibile flessibili, ed alle incentivazioni fiscali e creditizie, la Regione Sicilia ha messo in atto un nuovo processo di pianificazione conforme anche a quanto indicato nell'appendice A 06

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

dell'allegato tecnico, apposite "linee guida" per la redazione e gestione dei PRT.

Un tema fondamentale, oltre che punto di riferimento ineludibile per la programmazione di settore, è il rapporto con il Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT), in quanto la mobilità regionale si svolge in parte sulle infrastrutture del suddetto sistema, ed in parte su quelle di preminente interesse regionale.

Le scelte d'intervento relative al sistema SNIT, essendo di interesse nazionale, rimangono a carico dello Stato, sia pure con il concorso delle regioni, alle quali sono demandate le scelte relative a quelle di preminente interesse regionale e locale.

*Nel PGTL inoltre, viene stabilito che nei PRT vanno operate scelte "macro" di base per il riassetto dei trasporti da individuarsi con un **Piano Direttore** e che tali scelte andranno ad arricchirsi progressivamente attraverso Piani Attuativi. Nell'ambito di questi ultimi, vanno affrontati ed approfonditi i temi specifici di natura istituzionale, gestionale ed infrastrutturali, per ogni modalità e settore di trasporto, nel rispetto delle scelte generali e delle realtà locali. Tra gli indirizzi del PGTL, viene, tra l'altro, ritenuto fondamentale che i Piani Regionali "non vengano più intesi, come è troppo spesso avvenuto in passato, come una mera sommatoria di interventi infrastrutturali, in pratica un elenco di opere, molto spesso molto lungo ed avulso da una logica di vincolo di bilancio..." e viene introdotto piuttosto il concetto di "progetto di sistema" da modulare nel tempo, ove necessario, in funzione delle istanze e delle esigenze socio economiche della regione, procedendo conseguentemente, ove necessario, al suo aggiornamento.*

Il Piano Direttore, il cui testo definitivo è stato approvato dalla Giunta di Governo con delibera n. 322 del 2002 e successivamente adottato con D.A. n. 237/gab dello stesso anno, costituisce lo strumento programmatico regionale finalizzato a:

- orientare e coordinare le politiche di intervento nel settore trasportistico, in coerenza con gli indirizzi di pianificazione socio-economica e territoriale della Regione Siciliana;
- perseguire obiettivi di efficacia, efficienza, compatibilità ambientale e sicurezza del sistema dei trasporti.

Il Piano Direttore contiene anche le linee guida sia per gli interventi istituzionali, gestionali ed infrastrutturali, da ricomprendere nella cosiddetta "Pianificazione Strategica" (di lungo periodo) a scala regionale, sia per la "Pianificazione tattica" (di breve periodo³) a scala provinciale e locale.

3 Rientrano nella Pianificazione di tipo tattico: i Piani Urbani del Traffico, i Piani del Traffico per la viabilità extraurbana(art.36 D.Lgs. 285/92-Codice della Strada); i Piani Urbani della Mobilità (D. lgs.430

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Pertanto il "Piano Direttore" contiene gli obiettivi, gli indirizzi, le strategie che andranno a svilupparsi nella redazione dei "Piani Attuativi" e contiene gli interventi infrastrutturali ritenuti prioritari, già ratificati dal Governo regionale.

Le linee e le proposte del Piano Direttore recepiscono gli indirizzi di politica dei trasporti già formulati dagli Organi di governo della Regione e sono correlate allo scenario nazionale così come delineato nel Piano Generale dei Trasporti e della logistica (PGTL) del gennaio 2001 ed a quello Comunitario (Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006 – oggi 2006-2013), nonché allo Strumento Operativo per il Mezzogiorno, al Programma Operativo Nazionale 2000-2006 ed al Programma Operativo Regionale Sicilia 2000-2006.

Gli obiettivi che occorrerà prioritariamente perseguire per il superamento delle criticità che in atto penalizzano il sistema trasportistico in Sicilia, coerenti con il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, vengono qui di seguito sintetizzati:

- favorire il collegamento veloce EST-OVEST di passeggeri e merci sia su ferro che su gomma;
- favorire un sistema di interconnessione NORD-SUD;
- favorire nelle aree metropolitane la realizzazione di sistemi di trasporto leggero su ferro, radialmente, dalla periferia verso il centro e servire le aree urbane con reti di bus non impattanti a livello ambientale, sviluppando altresì la mobilità ciclistica mediante sistemi combinati (treno+bici, bus+bici, metro+bici, ecc);
- favorire nei centri urbani il riequilibrio del trasporto pubblico su gomma con quello privato, riqualificando le risorse finanziarie;
- favorire il concetto di polarità del sistema aeroportuale, sviluppando l'idea di baricentro di reti aeroportuali sviluppate secondo le diverse vocazioni locali;
- favorire la realizzazione di approdi crocieristici nei porti realizzando collegamenti con gli aeroporti e strutture logistiche integrate con il territorio terminale;
- favorire la costituzione di basi logistiche dei porti per l'interscambio mare-mare per aumentare la competitività nel Mediterraneo;
- **favorire una progettualità preparatoria alla realizzazione del collegamento stabile dello stretto di Messina.**

Gli obiettivi suddetti sono finalizzati al miglioramento dei livelli di accessibilità sia nel campo del trasporto delle persone che in quello delle merci, pur con livelli di servizio diversificati ai fini di:

/2000); i Programmi triennali dei servizi di Trasporto Pubblico Locale, i contratti di servizio del TPL.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- minimizzare il costo generalizzato della mobilità;
- favorire la sostenibilità ambientale dei trasporti, e correlativamente scegliere un sistema di trasporto articolato nelle diverse modalità al fine di ridurre i livelli di inquinamento chimico e acustico, nel rispetto delle determinazioni della conferenza di Kyoto;
- accrescere il livello di sicurezza dei sistemi di trasporto, incentivando l'ammmodernamento e l'innovazione tecnologica;
- proteggere il patrimonio archeologico, monumentale e storico pervenendo alla conservazione ed alla riqualificazione del territorio, valorizzando percorsi e strade vicinali ed interpoderali, sedimi, caselli, stazioni ferroviarie con valore storico-ambientale a forte caratterizzazione del paesaggio siciliano ;
- garantire la coerenza con gli obiettivi dei piani di riassetto urbanistico e territoriale e piani di sviluppo socio-economico;
- garantire la coerenza con le esigenze di protezione civile, tenuto conto dei problemi di sismicità del territorio siciliano e della sua elevata vulnerabilità idrogeologica e di dissesto, anche in relazione al dissennato uso dello stesso (edificazione, disboscamento, escavazione dei torrenti, ecc.);
- favorire il riequilibrio territoriale attraverso le comunicazioni infraregionali, l'accessibilità delle aree interne con le aree metropolitane;
- favorire il riequilibrio modale anche attraverso l'integrazione dei diversi vettori, nell'ottica della economicità dei servizi e della compatibilità ambientale, particolarmente nelle aree urbane;
- **migliorare le comunicazioni extraregionali con il potenziamento dei poli di interscambio, dei servizi di attraversamento dello Stretto di Messina, del trasporto aereo e, più in generale, attraverso l'inserzione nei corridoi plurimodali previsti a livello nazionale ed euromediterraneo;**
- **favorire nei centri urbani e metropolitani il riequilibrio fra trasporto privato e trasporto pubblico, anche attraverso la realizzazione di sistemi di trasporto in sede propria.**

Gli interventi previsti per il sistema ferroviario

Per il sistema ferroviario si prevedono interventi mirati a migliorare la connettività della rete ferroviaria nell'Isola e il livello di integrazione con gli altri modi di trasporto, sia nel settore del trasporto passeggeri, per il ruolo che il sistema ferroviario andrà a svolgere nell'ambito del trasporto pubblico locale (in connessione con il sistema di trasporto pubblico su gomma), sia nel settore del trasporto merci, in vista del potenziamento dell'intermodalità, anche attraverso la

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice documento AM0071_F0.doc	Rev F0	Data 20/06/2011

costruzione di centri di interscambio merci (interporti) in punti strategici del territorio regionale.

Ulteriori interventi sulla rete ferroviaria dovranno essere individuati tramite un Progetto per il potenziamento del sistema ferroviario, il cui finanziamento viene previsto dall' APQ (Accordo di Programma Quadro) ferrovie.

Gli obiettivi principali individuati sono finalizzati:

- alla razionalizzazione degli impianti di stazione e dei nodi;
- alla velocizzazione delle linee mediante correzioni di tracciato;
- alla eliminazione dei passaggi a livello in modo da aumentare la regolarità della circolazione ferroviaria e la fluidità di quella stradale;
- all'ammodernamento delle tecnologie anche ai fini della riduzione dei costi di gestione delle linee ferroviarie;
- all'ammodernamento del materiale rotabile;
- all'aumento della potenzialità di alcune tratte;
- all' integrazione ferro-gomma.

Gli interventi individuati riguardano:

- interventi sulla rete di interesse nazionale:
 - **Messina-Catania-Siracusa;**
 - **Messina-Palermo;**
 - **Interventi sui nodi, sui sistemi metropolitani ed urbani e sulla rete di interesse regionale. Al riguardo essi concernono le linee ferroviarie nelle aree comprensoriali di Palermo, Catania e Messina. Nell' insieme, si tratta di opere finalizzate a conferire alla linea ferroviaria la necessaria funzione di asse di riferimento per il complessivo assetto della mobilità dei comprensori attraversati, e pertanto di elevata utilità ai fini della preservazione dell'ambiente e della decongestione delle reti stradali urbane ed extraurbane, ed il livello di priorità dei relativi finanziamenti è stato determinato in funzione di tali benefici nonché dello stato di avanzamento della progettazione. In particolare, per le aree di Palermo e Catania si prevede il completamento del raddoppio dei binari, la realizzazione di numerose fermate, includendo il collegamento con i rispettivi aeroporti, e l'adeguamento delle tecnologie a supporto della circolazione dei treni. Stessi interventi sono previsti per l'area di Messina, a meno del raddoppio del binario in quanto già realizzato. Nell' insieme, si tratta di opere finalizzate a conferire alla linea**

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice documento AM0071_F0.doc	Rev F0	Data 20/06/2011

ferroviaria la necessaria funzione di asse di riferimento per il complessivo assetto della mobilità dei comprensori attraversati, e pertanto di elevata utilità ai fini della preservazione dell’ambiente e della decongestione delle reti stradali urbane ed extraurbane, ed il livello di priorità dei relativi finanziamenti è stato determinato in funzione di tali benefici nonché dello stato di avanzamento della progettazione.

Gli interventi previsti per il sistema stradale

Gli interventi sono stati distinti in due gruppi differenti: a) interventi sulla rete autostradale; b) interventi sulla rete stradale trasversale che connette i centri costieri e le aree interne.

Gli interventi che completano la rete autostradale, si inquadrano appieno nelle strategie di intervento del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica riguardano:

- l’autostrada A20 Messina–Palermo;
- l’autostrada A18 Messina-Catania;
- l’autostrada Catania-Siracusa;
- l’autostrada Siracusa-Gela.

Dell’autostrada A20 Messina-Palermo, il PGTL indica la necessità di completarne la realizzazione unendo i due tronchi già in esercizio tra Palermo e Castelbuono e tra Messina e Sant’Agata di Militello. Sull’autostrada A18 Messina-Catania si ritengono prioritarie la realizzazione di un nuovo svincolo in località Ali Terme e l’ampliamento di quello di Giardini Naxos.



Gli interventi previsti per il sistema portuale

Gli interventi individuati tendono al potenziamento delle infrastrutture portuali e dei nodi di interscambio, elevandone qualità, efficienza e sicurezza per la crescita del trasporto intermodale, con particolare riferimento al cabotaggio.

La realizzazione del progetto delle Autostrade del Mare significa individuare le condizioni per cui infrastrutture e servizi, fra loro coordinati, possano accrescere l’efficacia e la capacità competitiva, al fine di rendere il trasporto combinato strada-mare un’opzione alternativa e/o integrativa delle altre modalità di trasporto.

Le direttrici più significative interessanti la Sicilia sono individuate, nell’ambito del Mare Tirreno, nei collegamenti con la Liguria, la Toscana, il Lazio e la Campania, e sul versante adriatico nel collegamento con Veneto/Emilia Romagna.

Gli interventi, con caratteristiche di priorità, si riferiscono a porti regionali di 2a categoria e classi 2a

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011


e 3a, ed ai porti delle isole minori, con particolare riguardo alle infrastrutture a mare, alle infrastrutture retro-portuali riguardanti la realizzazione di piattaforme logistiche, alle infrastrutture in ambito portuale per la gestione e lo smaltimento dei rifiuti provenienti da navi.

Gli interventi che riguardano i porti sono stati raggruppati in:

- interventi sui porti di interesse nazionale: porti sede di autorità portuale (Palermo, Messina, Catania e Augusta) appartenenti al sistema SNIT;
- porti di 2^a categoria, 1^a Classe (Porto Empedocle e Trapani);
- interventi sui porti di interesse regionale.



Tabella 4.1 Piano Direttore – Interventi infrastrutturali di Raddoppio e velocizzazione sul sistema ferroviario - stralcio

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO					
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 30%;"><i>Rev</i></td> <td><i>Data</i></td> </tr> <tr> <td>F0</td> <td>20/06/2011</td> </tr> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	F0	20/06/2011
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
F0	20/06/2011						

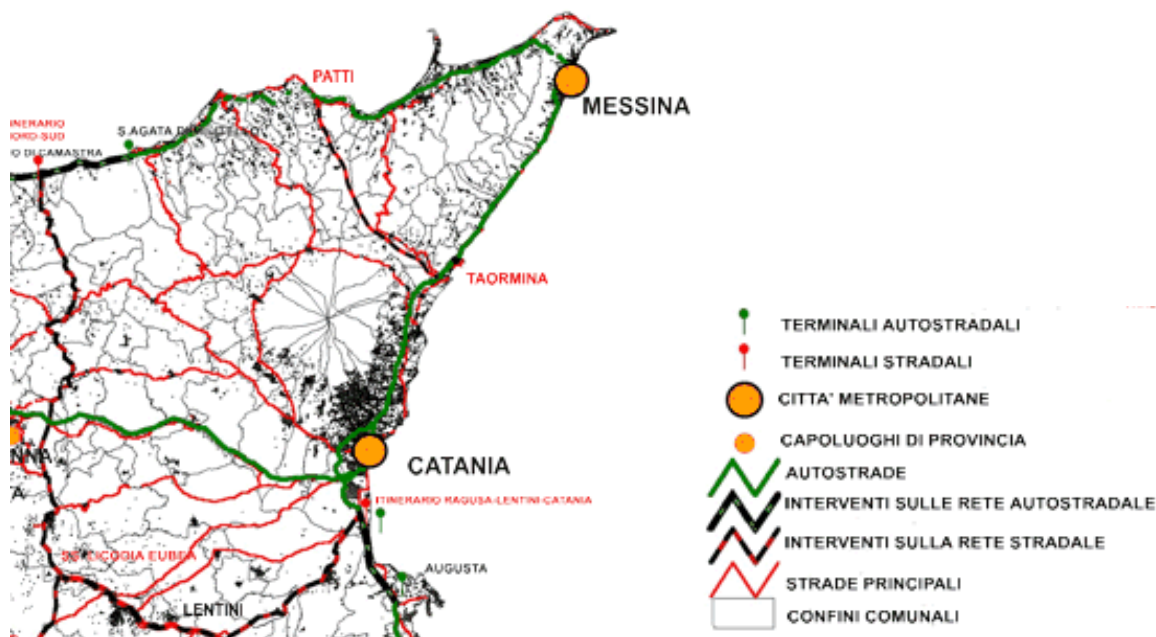


Tabella 4.2 Piano Direttore – Interventi infrastrutturali sul sistema stradale - stralcio

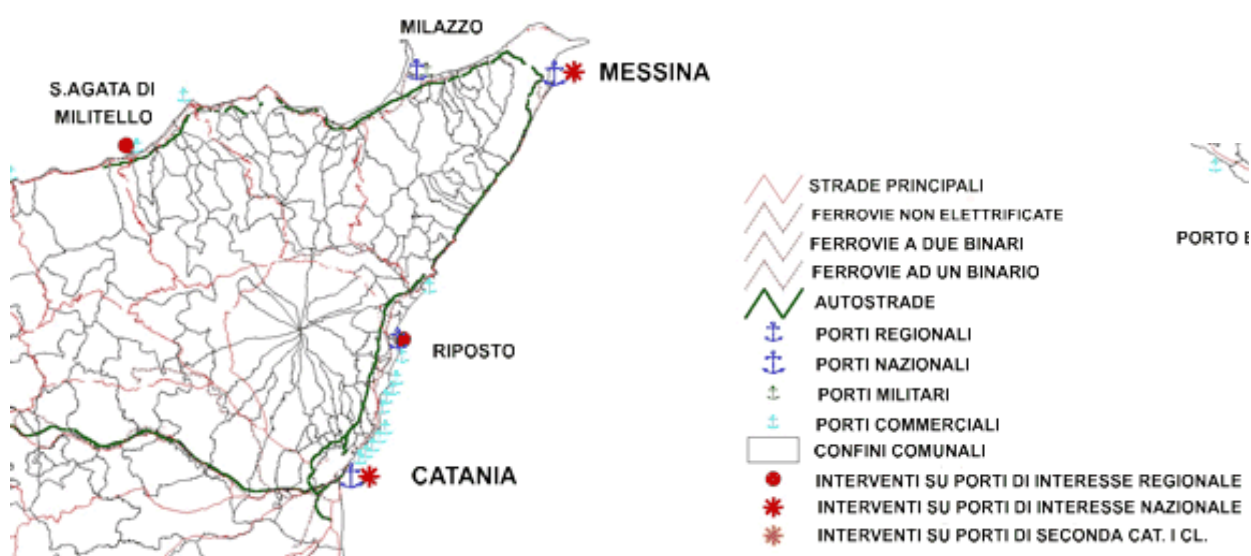


Tabella 4.3 Piano Direttore – Interventi infrastrutturali sul sistema portuale - stralcio

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Riferimenti all'attraversamento stabile dello Stretto e alle opere in esame

Il Piano Direttore dedica un capitolo anche al collegamento stabile dello Stretto di Messina:

*“L'importanza del collegamento stabile fra la Sicilia e la Calabria **come nodo fondamentale del sistema dei collegamenti Sicilia-Continente**, è ormai un dato consolidato nella problematica dei trasporti sia in Sicilia che in ambito nazionale. L'attuale struttura dei servizi di traghetti provoca impatti negativi sugli assetti economici, sociali ed ambientali delle aree interessate, diseconomie a tutti gli utenti di tali servizi e per la celerità dei collegamenti con notevole pregiudizio per il trasporto delle merci in particolare per quelle deperibili.*

Ogni intervento deve essere legato agli aspetti sopra indicati, ed in particolare finalizzato:

- *alla riduzione della congestione a livello urbano e dei conseguenti oneri che si riflettono sulla vivibilità delle città (Messina in particolare);*
- *alla razionalizzazione delle risorse impiegate dal sistema pubblico;*

Fermo restando il perseguimento dell'obiettivo rappresentato dall'attraversamento stabile, occorre prevedere nel breve e medio termine, interventi che consentano una significativa risposta ai problemi individuati.

Lo studio di fattibilità relativo alla definizione degli aspetti tecnici delle problematiche territoriali, ambientali, sociali, economiche e finanziarie del progetto di massima del “Ponte sullo stretto di Messina”, ha evidenziato la dinamica attuale e prevista della domanda di trasporto e la conseguente necessità di importanti interventi infrastrutturali, in gran parte indipendenti dalla realizzazione del ponte, al fine di contribuire a sbloccare e favorire la crescita della Sicilia.”

Il “progetto ponte”, che viene configurato dal Piano come intervento di interesse nazionale ed europeo, con il manufatto in se stesso e i relativi sistemi di raccordo diretto autostradale e ferroviario, **evidenzia l'importanza di tali sistemi di opere strettamente connesse alla funzionalità dell'opera e comprende una serie di “interventi prioritari”, che sono funzionali all'attraversamento con qualunque mezzo dello Stretto anche in assenza della sua realizzazione.**

In quest'ultimo caso, i nuovi interventi atti a conseguire un adeguato trasporto via mare sullo Stretto comprendono sia gli interventi già programmati sia quelli aggiuntivi nell'area Stretto del periodo 2001-2002, non programmati, sia ulteriori interventi per eventuali attracchi ferroviari e per scivoli per navi da realizzare nel lungo periodo ed interventi sul sistema portuale e aeroportuale, in

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

un'ottica di generale potenziamento dei vari sistemi.

Gli interventi prioritari riguardano opere comprese tra quelle già indicate nei settori ferroviari che consistono nel sistema metro-ferroviario di Messina e nel raddoppio dei seguenti tratti:

- Fiumetorto-Castelbuono;
- Patti-Messina e Giampileri-Fiumefreddo;
- Catania Ognina-Catania Centrale;
- Zurria-Acquicella.

Altri interventi sono quelli già programmati, che comprendono:

- completamento degli svincoli autostradali a nord di Messina;
- riorganizzazione delle aree della rada di San Francesco in modo da permetterne l'utilizzo a più operatori;
- realizzazione in località Tremestieri di un porto con due scivoli di approdo e del relativo collegamento diretto con la viabilità primaria extraurbana;
- interventi nell'area calabrese per il miglioramento degli approdi F.S. e privati, per l'attivazione di servizi con mezzi veloci passeggeri per Messina e le isole Eolie e per la realizzazione del sistema integrato ferrovia-mezzi veloci tra Reggio Calabria e Messina.
- Interventi aggiuntivi possono riguardare:
- realizzazione di nuovi approdi e di nuovi collegamenti con quelli esistenti a Villa San Giovanni e Reggio Calabria;
- realizzazione di un collegamento diretto tra gli approdi e la rete autostradale siciliana.”

4.1.2 Il Piano attuativo del trasporto delle merci e della logistica

Il Piano attuativo del trasporto delle merci e della logistica è stato Adottato dall'Assessore Cascio il 23-02-2004 con suo Decreto n. 33 (G.U.R.S. n. 11 del 12-03-2004), Approvato dalla Giunta regionale di Governo il 02-02-2004 con Delibera n. 24 e ha avuto il Parere favorevole della IV Commissione parlamentare dell'ARS del 21-01-2004.

Il Piano rappresenta uno degli strumenti che il Piano Direttore assegna alla pianificazione strategica, ed ha il compito di dettagliare in modo più compiuto e mirato, gli obiettivi del Piano Direttore.

In quest'ottica gli interventi che il Piano attuativo della logistica definisce relativamente al trasporto delle merci (intermodale) e la logistica, in coerenza ed attuazione degli obiettivi del PD, *sono volti a migliorare l'integrazione tra i vari sistemi di trasporto in modo che ad ogni tipo di merce si possa rendere disponibile la modalità o la combinazione di modi più adeguata*. Tale sistema poggia su

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

una rete di infrastrutture per il trasporto combinato e sullo sviluppo di adeguate tecnologie per il trasferimento delle merci da una modalità all'altra.

Tale rete deve essere costruita su una base fondamentale di livello interportuale, su cui si vada ad innestare tutta una serie di centri intermodali e poli logistici diffusi sul territorio. Le azioni da intraprendere pertanto puntano:

- *allo sviluppo dell'intermodalità strada-rotaia, al fine del riequilibrio della ripartizione modale a favore di sistemi di trasporto integrati e sostenibili;*
- *alla realizzazione di infrastrutture intermodali minori (piattaforme logistiche);*
- *all'individuazione di autoporti quali aree di raccolta merci e gestione autoparchi al servizio dell'autotrasporto.*

Il sistema degli interporti dovrà basarsi sugli impianti di livello nazionale di Palermo-Termini Imerese e di Catania-Bicocca e dovrà integrarsi anche con gli altri nodi fondamentali (porti ed aeroporti) per l'interscambio delle merci con l'esterno dell' Isola. Per quanto riguarda la localizzazione dei centri di interscambio (interporti, autoporti, ecc.), questa viene orientata in funzione dei seguenti fattori:

- *presenza di una adeguata rete ferroviaria, stradale e marittima al fine di realizzare i relativi nodi di interscambio;*
- *vicinanza dei centri di produzione e consumo;*
- *natura del prodotto commerciale trasportato e della sua deperibilità.*

4.1.2.1 L'offerta ferroviaria ed intermodale

Della rete ferroviaria nazionale (SNIT), la Regione Sicilia è attualmente interessata da due direttrici che si possono essere schematizzare partendo dalle stazioni di ingresso (Fig. 2.4):

- direttrici Nord-Sud
Messina-Catania;
Catania-Siracusa-Gela;
- direttrici Ovest-Est
Messina-Palermo.

Le direttrici principali quali la Messina-Palermo, la Messina-Catania e la Catania-Siracusa-Gela presentano caratteristiche tecniche inferiori a quelle standard di riferimento; infatti, oltre ad essere linee prevalentemente con un solo binario e quindi con una potenzialità di circa 80 treni/giorno, presentano una sagoma di tipo PC22 o inferiore. La limitazione in altezza delle sagome, sulla rete ferroviaria siciliana, costituisce un pesante vincolo per lo sviluppo del Trasporto Combinato

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

stradarotaia.

Queste limitazioni comportano che spesso i semirimorchi non possono sfruttare al massimo l'altezza consentita dal codice stradale, con conseguente limitazione del volume massimo caricabile.

Le analisi condotte dal Piano della Logistica sulla rete ferroviaria, si sono concentrate sui poli che consentono al sistema ferroviario di relazionarsi con le altre modalità: strada e mare, pertanto rilevano i porti di Catania, Palermo e Messina e il terminal CEMAT di Bicocca.

Nello specifico:

Porto di Catania

Il collegamento con la rete ferroviaria del porto di Catania è garantito dalla stazione ferroviaria di Catania Centrale distante circa 0,7 km dal porto e dalla stazione di Bicocca (linea Catania Sud e Catania Ovest) a km 1,5.

Porto di Palermo

Il porto di Palermo ed in particolare le banchine di Quattroventi, Puntone, Sammuzzo ed il pontile Piave sono servite da binari ferroviari che collegano il porto, attraverso una stazione ferroviaria della città, alla rete ferroviaria siciliana (linee da Palermo a Messina, a Catania, Trapani ed Agrigento) e nazionale.

Porto di Messina

Il porto di Messina è strettamente connesso alla stazione ferroviaria di Messina Marittima. Il terminal consente le operazioni di imbarco e sbarco per e da Villa San Giovanni dei treni che attraversano lo Stretto.

Terminal CEMAT

Per quanto riguarda il terminal CEMAT di Catania, considerando la sua disposizione a stretto contatto con la stazione ferroviaria di Catania Bicocca, si trova in condizioni operative ottimali, le criticità sono connesse principalmente alle superfici disponibili che sono fortemente limitate.

Le criticità infrastrutturali

Il Piano evidenzia, a fronte dell'analisi condotta sull'offerta, le criticità infrastrutturali del sistema ferroviario che limitano la competitività del trasporto ferroviario e dell'intermodalità. Dette criticità sono legate sia alla capacità della linea sia alle dimensioni delle sagome ammissibili. Questo aspetto legato alla dimensione della sezione trasversale delle gallerie, che impedisce il transito di

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

carri merci con ruote standard che portano container di ultima generazione (high cube), è particolarmente limitante nella rete siciliana.

Infatti, mentre le caratteristiche delle infrastrutture ferroviarie presenti nei territori Centro-Nord dell'Italia consentono il passaggio di ampie sagome, da Napoli-Marcianise verso Sud sono presenti sagome PC22 o PC32 che non permettono il passaggio di container marittimi (high cube) su carri pianali ordinari.

Inoltre in Sicilia soltanto gli itinerari nazionali (ME-PA, ME-CT-SRGela) sono considerati abilitati al transito dei carri combinati, mentre le tratte ferroviarie restanti sono adibite al transito dei carri di tipo tradizionale, limitando sensibilmente lo scambio di merci con la parte occidentale dell'isola. La Lentini-Gela è utilizzabile con sagome PC22, ma non è compresa nello SNIT.

L'attraversamento dello Stretto di Messina costituisce un elemento di discontinuità della rete ferroviaria ed incide in modo negativo sulla potenzialità della tratta a causa della capacità di traghettamento ridotta a 396 metri lineari per ciascuna corsa; questo costituisce il limite di modulo invalicabile. Il tempo necessario per le operazioni di imbarco (intervallo fra l'arrivo della traccia oraria alla stazione di riferimento e la partenza della nave traghetto) e sbarco (intervallo fra l'arrivo della nave traghetto e la partenza della traccia oraria dalla stazione di riferimento) è orientativamente dell'ordine dei 40 – 50 minuti. Questi tempi possono aumentare quando, oltre alla manovra di imbarco o sbarco, debbano essere effettuate manovre di composizione o scomposizione con veicoli non interessati alla traversata marittima.

In sintesi, si riportano di seguito alcuni elementi che connotano le criticità infrastrutturali delle linee ferroviarie considerate⁴:

- Linea Messina-Catania-Siracusa

Dei 182 km di linea, risultano a doppio binario circa 59 km, ed in particolare le tratte Messina-Giampileri, Fiumefreddo-Catania Ognina e Catania Acquicella - Catania Bicocca e la tratta Targia a Siracusa. Le restanti sono a semplice binario.

- Linea Messina-Palermo

Dei 242 km, risultano a doppio binario 82 km e sono compresi tra le stazioni di Messina e Villafranca, San Filippo del Mela e Terme Vigliatore e tra le stazioni di Fiumetorto e Palermo Centrale. Il tratto centrale fra Fiumetorto e Terme Vigliatore (139 km) ed il tratto fra San Filippo del Mela e Villafranca (13 km) è caratterizzato dal semplice binario.

⁴ Tutte le informazioni sono tratte dal Piano Integrato della Logistica che è stato approvato nel 2004 per cui è a tale scenario temporale che vanno riferite.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Le linee ferroviarie Messina-Palermo e Messina-Catania sono soggette ad un elevato traffico ferroviario, per il quale si prevede una crescita potenziale nei prossimi anni tale da portarlo a superare la capacità attuale delle linee stesse. Dalle analisi sulle linee ferroviarie siciliane di interesse nazionale condotte nell'ambito dello studio degli advisor sui collegamenti Sicilia-Continente, è emerso che la crescita potenziale dei traffici ferroviari di lunga distanza (merci e passeggeri) sarebbe fortemente limitata dal persistere della presenza di tratte a singolo binario. Ad oggi, i traffici ferroviari ordinari impegnano la potenzialità della linea Messina-Palermo per il 90%, mentre per la linea Messina-Catania il rapporto traffico/potenzialità convenzionale è pari addirittura ad uno. Il miglioramento del sistema di attraversamento dello Stretto sottintende, dunque, un adeguato miglioramento anche delle principali linee dell'isola per esplicare appieno i suoi effetti positivi sui collegamenti ferroviari tra la Sicilia ed il Continente.

Le criticità del sistema intermodale

in Sicilia la logistica e l'intermodalità sono scarsamente sviluppate anche se nel territorio regionale sono presenti sei centri intermodali che movimentano notevoli quantità di Unità di Trasporto Intermodale (UTI) tra cui il terminale di Bicocca che movimentata circa 56.000 UTI/anno.

Tuttavia, se si considera che le caratteristiche minime per realizzare un terminal efficiente dal punto di vista operativo ed economico sono le seguenti (parametri EIA - European Intermodal Association):

- area (escluso i binari di appoggio e sosta): 40.000 mq;
- binari operativi, sui quali avvengono le operazioni di carico e scarico: 2 per 700 metri;
- capacità di ricovero carri al giorno: 70;
- capacità operativa UTI/giorno: 200;
- capacità operativa UTI/anno: 55.000;

e si pongono a confronto con quelle che si registrano nei terminal esistenti (solo Catania raggiunge una superficie di 50.000 mq e ha una lunghezza binari operativi di 2330 m) si coglie la debolezza del sistema siciliano. Se, inoltre, si utilizza anche un altro parametro che indica la "dotazione infrastrutturale" del terminal, dato dal rapporto tra area e lunghezza totale dei binari operativi (valore di riferimento è 30 mq/m), quasi tutti i terminal sono al di sotto di tale valore (Catania 21,5), ad eccezione di Gela (33) che comunque non presenta altri requisiti

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

4.1.2.2 L'offerta stradale

In Sicilia la rete SNIT di primo livello è costituita dagli assi autostradali A18, A19 e A20, dalle strade statali 113, 114 e 115 che corrono lungo le coste dell'isola, dalla SS 640 che costituisce il ramo di connessione della A19 Catania-Palermo con Agrigento e dalle strade statali che compongono l'itinerario S. Stefano di Camastra-Gela e quelle che compongono l'itinerario Catania-Caltagirone-Gela

Il sistema stradale extraurbano della Sicilia consiste quindi di circa 16.400 km di strade, di cui la maggior parte degli assi viari principali si estende lungo la costa. Di seguito si riportano le principali caratteristiche degli itinerari che convergono su Messina.

Itinerario Messina – Catania – Augusta - Siracusa⁵

L'itinerario è costituito dalla successione delle seguenti strade:

- autostrada A18, che si estende per 76 Km attraversando i territori dei comuni di Messina, Ali Terme, Santa Teresa Riva, Taormina, Giardini Naxos, Fiumefreddo di Sicilia, Giarre, Acireale. Le caratteristiche prevalenti sono: andamento pianeggiante, segnaletica buona, manutenzione sufficiente.
- • tangenziale di Catania, che si estende per 34 Km, attraversando i territori dei comuni di Gravina di Catania, Sant'Agata Li Battiati, Misterbianco, San Gregorio e Catania: Le caratteristiche prevalenti sono: andamento pianeggiante, segnaletica buona, manutenzione buona.
- • SS114 (da Catania a Siracusa), che si estende per 38,3 Km, attraversando i territori dei comuni di Catania, Carlentini, Lentini, Augusta, Siracusa, con prevalentemente, le seguenti caratteristiche: andamento pianeggiante, segnaletica buona, manutenzione buona.

Itinerario Messina-Palermo-Alcamo-Trapani

L'itinerario è costituito dalla successione delle seguenti strade:

- autostrada A20 (da Messina a Furiano) che si estende per 89 Km attraversando i territori dei comuni di Messina, Villafranca Tirrena, Milazzo, Capo d'Orlando e Acquadolci. Le caratteristiche prevalenti sono: andamento pianeggiante, segnaletica buona, manutenzione buona.

⁵ Dati tratti da Piano Integrato della Logistica

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- SS113 (da Furiano allo svincolo Castelbuono), che si estende per 33 Km attraversando i territori dei comuni di Acquadolci, Baronìa, Santo Stefano di Calastra, Reitano, Motta d’Affermo, Tusa, Poliina, Cefalù. Le caratteristiche prevalenti sono: Andamento pianeggiante, segnaletica buona, manutenzione sufficiente.
- autostrada A20 (dallo svincolo Castelbuono a Buonfornello), che si estende per 28 Km attraversando i territori dei comuni di Cefalù e Buonfornello. Le caratteristiche prevalenti sono: andamento pianeggiante, segnaletica buona, manutenzione buona.
- autostrada A19 (da Buonfornello a Palermo Nord Ovest), che si estende per 47 Km attraversando i territori dei comuni di Buonfornello, Termini Imerese, Trabia, Altavilla Milicia , Casteldaccia, Bagheria, Villabate e Palermo. Le caratteristiche prevalenti sono: andamento pianeggiante, segnaletica buona, manutenzione buona.
- circonvallazione di Palermo (Viale Regione Siciliana) (da Palermo Nord Ovest – A19 a Carini), che si estende per 11 Km attraversando il territorio del comune di Palermo. Le caratteristiche prevalenti sono: andamento pianeggiante, segnaletica scarsa, manutenzione buona.
- autostrada A29 (da Carini ad Alcamo), che si estende per 52 Km attraversando i territori dei comuni di Monreale Carini, Partinico, Alcamo. Le caratteristiche prevalenti sono: andamento pianeggiante, segnaletica scarsa, manutenzione sufficiente.
- autostrada A29 dir (da Alcamo a Trapani), che si estende per 47 Km attraversando i territori dei comuni di Alcamo, Calatafimi-Segesta e Trapani. Le caratteristiche prevalenti sono: andamento pianeggiante, segnaletica buona, manutenzione sufficiente.

4.1.2.3 Gli interventi di potenziamento proposti dal Piano

- Gli interventi sulla rete ferroviaria previsti nel PGTL e Accordi Quadro
 - sulle direttrici longitudinali, interventi sulla linea Messina – Palermo e sulla Messina – Catania - Siracusa, ed in particolare interventi di raddoppio di tratte prioritarie Catania–Messina e Messina- Palermo. Oltre il periodo di validità del PGT, in Sicilia, andranno completati gli interventi di completamento di raddoppio sulle direttrici Messina-Palermo, Messina-Catania e Catania-Siracusa.
 - Miglioramenti diffusi nelle stazioni ferroviarie.

Il Piano effettua anche l’analisi di scenari associati alla mancata realizzazione degli interventi ferroviari previsti dal PGTL e dagli Accordi di Programma sullo sviluppo dell’intermodalità, partendo

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

dalle condizioni operative dei principali terminali intermodali ed in relazione ad ipotetici scenari di crescita (basso e alto). Le conclusioni cui giunge è che al persistere delle caratteristiche infrastrutturali attuali i terminali raggiungeranno livelli di saturazione non accettabili.

Va inoltre evidenziato che lo sviluppo del trasporto ferroviario non può prescindere dalla riorganizzazione dell'attraversamento dello Stretto che dovrebbe permettere di ridurre notevolmente i tempi di attraversamento ed aumentare la potenzialità sulla tratta; al momento, la lunghezza dei treni merci non può superare i 396 metri lineari per corsa e vengono traghettati circa 34 treni/giorno (Fonte Advisor). La mancanza di interventi per la riorganizzazione dell'attraversamento dello Stretto creerà delle condizioni operative inaccettabili.

Si fa presente inoltre che il mancato adeguamento delle attuali sagome ferroviarie costituirà una limitazione della competitività del trasporto ferroviario siciliano dovuta alla non integrazione della rete ferroviaria agli standard nazionali ed europei. Tale limitazione sarà a vantaggio del "tutto strada" e comporterà ulteriori criticità nel sistema complessivo dei trasporti.

- Gli interventi sulla rete stradale previsti nel PGTL , Accordi Quadro, POR
 - gli interventi riguardanti il sistema stradale siciliano rispondono ad alcune logiche di fondo coerenti con le strategie generali del *PGTL sul potenziamento degli assi lungo il Tirreno (Messina-Palermo), lo Ionio (Catania-Siracusa-Gela) ed all'interno (S.Stefano di Camastra-Gela, Catania-Gela)*.
 - Messina-Catania-Augusta-Siracusa: Realizzazione ed ampliamento svincoli sulla A 18 (previsto da Accordi di Programma Quadro);
 - Messina-Palermo-Alcamo-Trapani: Completamento A 20 Messina-Palermo e realizzazione svincoli

Le valutazioni che il Piano effettua sulla mancata realizzazione degli interventi sulla rete stradale, sono state condotte tenendo conto delle condizioni di flusso veicolare ricavati dai dati dei rilievi ANAS e CAS disponibili, dell'incidenza dei mezzi pesanti sulla portata di servizio teorica relativa al livello di servizio previsto dalla normativa e applicando le previsioni di crescita della domanda di trasporto merci ipotizzate (scenario "alto" scenario "basso").

Dalle analisi condotte risulta che il sistema stradale è interessato attualmente da un'elevata aliquota di flusso di veicoli merci. In particolare lungo la A18, in prossimità di Catania e lungo l'A19, in prossimità di Palermo, si registra, nelle ore di punta, una percentuale di traffico merci che incide sulla portata di servizio per oltre il 35%. In assenza di interventi si prevede che tale valore superi la

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

soglia del 50%; producendo un incremento delle criticità attuali, in termini di saturazione, incidentalità, inquinamento acustico ed ambientale.

Il Piano prende in rassegna anche le criticità residuali, ovvero le criticità che permarrrebbero anche a seguito degli interventi previsti dal PGTL. Infatti, per quanto riguarda la rete autostradale, lungo i principali itinerari autostradali Messina-Catania-Siracusa e Messina-Palermo-Trapani, rimarrebbero irrisolti i problemi legati agli attraversamenti urbani ed in particolare, l'attraversamento dell'area di Messina, interessata attualmente da un flusso veicolare di 14.871 autoveicoli equivalenti giornalieri; il traffico merci ammonta a circa 3.328 veicoli giornalieri (Fonte: Advisor Ponte 2001 tratto da Piano Integrato della logistica).

- Gli interventi integrativi lineari

Appartengono a tale insieme tutti gli interventi riportati nell'ambito degli Accordi di Programma Quadro che la Regione Sicilia ha stipulato con gli Enti attuatori (RFI, ANAS, Autorità Portuali, etc.). Si ritiene inoltre che l'insieme degli interventi lineari proposti nell'ambito degli APQ si possa completare con ulteriori interventi mirati specificamente alla riorganizzazione ed allo sviluppo del trasporto delle merci in Sicilia.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario delle merci gli interventi integrativi sono indirizzati ad adeguare le sagome ferroviarie agli standard di riferimento. In particolare ciò vale per gli assi Catania-Messina e Palermo-Messina, in cui, al fine di utilizzare appieno le potenzialità degli interventi infrastrutturali puntuali (in particolare la realizzazione dei due Interporti) è necessario l'adeguamento delle attuali sagome ferroviarie agli standard di riferimento per gli itinerari internazionali (PC/80).

4.1.3 Il Piano attuativo delle modalità di trasporto: stradale, ferroviario, aereo - PPAA

Il PPAA è stato adottato dall'Assessore Granata il 17-11-2004 con suo Decreto n. 163/Gab Approvato dalla Giunta regionale di Governo l'11-11-2004 con Delibera n. 367 e ha avuto il Parere favorevole della IV Commissione parlamentare dell'ARS del 15-09-2004. Esso segue cronologicamente la redazione del Piano attuativo del trasporto delle merci e della logistica (vd. 3.1.2) e precede quella del Piano per il riassetto del Trasporto Pubblico Locale e la Mobilità urbana.

La suddetta articolazione è caratterizzata da fattori di dinamicità, che richiede un approccio progettuale di grande apertura e flessibilità in linea con gli indirizzi del Piano Generale dei Trasporti

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

e della Logistica che conferisce al P.R.T.L. della Regione Siciliana quei caratteri di “piano processo” in linea con la concezione di pianificazione continua e modulare aggiornabile nel tempo in funzione delle dinamicità socio-economiche della Regione.

L'impostazione data al piano nasce dall'intento di fornire quattro piani caratterizzati da una autonomia pur garantendo, nel contempo, un approccio contestuale, indispensabile a garantire un *funzionamento multimodale del sistema regionale dei trasporti efficace, efficiente e sostenibile sotto il profilo ambientale.*

La prima parte è dedicata all'inquadramento socio economico e ambientale della regione, la seconda, definita di diagnosi, è rivolta all'analisi del sistema dei trasporti infine la terza traccia i contenuti del **progetto del sistema dei trasporti.**

Nella seconda parte, accanto all'analisi dell'offerta attuale è proposto anche uno scenario di offerta tendenziale che tiene conto degli interventi ipotizzati nei vari strumenti di pianificazione settoriale (Piano Direttore, APQ Strade e RFI, Piani decennali ANAS, ecc..).

Il progetto del sistema rappresenta il quadro degli obiettivi e lo scenario multimodale programmatico al 2015.

Facendo salve le considerazioni sviluppate nel Piano Integrato della Logistica (approvato quasi congiuntamente al PPAA) che rispecchiano sia nelle conclusioni sulla lettura delle criticità regionali e soprattutto nelle strategie proposte le politiche e le azioni che la Regione intende sostenere, si ritiene interessante riportare i quadri sull'offerta di trasporto tendenziale riferita al trasporto ferroviario e stradale. L'interesse di questa informazioni sta nel fatto che in esse si ha evidenza delle potenzialità di sviluppo dei sistemi di trasporto insite o espresse negli strumenti di pianificazione alle varie scale o livelli amministrativi.

4.1.3.1 L'offerta di trasporto ferroviario nello scenario tendenziale

Lo scenario tendenziale della modalità ferroviaria è stato ricostruito sulla base del quadro di interventi previsti da Piano Direttore, APQ Strade e RFI, individuando tra questi gli interventi per cui esiste una solida copertura finanziaria. L'analisi degli interventi prioritari, ma senza risorse disponibili, è stata comunque tenuta in massima considerazione nella definizione dello scenario programmatico.

Gli interventi che completeranno lo scenario attuale all'orizzonte temporale del 2015 sono:

- Direttrice Palermo Messina: completamento del raddoppio da Palermo a Castelbuono (tratta Fiumetorto-Cefalù-Castelbuono) e da Messina a Patti;
- Direttrice Palermo-Agrigento: velocizzazione della tratta Fiumetorto - Agrigento;

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- Ambito metropolitano:

Anello ferroviario di Palermo

Passante ferroviario di Palermo (Palermo-Punta Raisi)

Metroferrovia di Messina

Prolungamento della Ferrovia Circumetnea nella tratta urbana di Catania

4.1.3.2 L'offerta di trasporto stradale nello scenario tendenziale

Lo scenario tendenziale della modalità stradale è stato ricostruito sulla base del quadro di interventi previsti da Piano Direttore, APQ Strade e Piano decennale della Viabilità ANAS (2003-2012), individuando tra questi gli interventi per cui esiste una solida copertura finanziaria.

Il criterio di selezione adottato ha determinato l'esclusione di un consistente numero di interventi anche rilevanti, per i quali le istituzioni nazionali e regionali hanno segnalato un livello di priorità alta. L'analisi degli interventi prioritari, ma senza risorse disponibili, è stata comunque tenuta in massima considerazione nella definizione dello scenario programmatico.

Gli interventi che sono stati inclusi nello scenario tendenziale all'orizzonte temporale del 2015 sono:

- Autostrada Palermo Messina: completamento dell'itinerario con la realizzazione degli impianti necessari alla funzionalità della tratta Castelbuono - Furiano. Saranno inoltre realizzati tre nuovi svincoli: Monforte/San Giorgio, Furnari e Capo d'Orlando. Previsto completamento al 2004;
- Autostrada Messina Catania: realizzazione dello svincolo Ali Terme e ampliamento dello svincolo di Giardini Naxos;
- Autostrada Catania Siracusa: completamento da Passo S. Martino (asse dei servizi di Catania) al km 130 della SS114 (svincolo Augusta Villasmundo);
- Autostrada Siracusa Gela: le risorse disponibili non coprono il costo totale stimato per il completamento dell'itinerario, che, incluso nello scenario tendenziale il tronco Cassibile Rosolini attualmente in costruzione, va da Rosolini a Gela; si considera quindi certa solo la realizzazione del tronco 2°, da Rosolini a Ragusa.

4.1.3.3 L'offerta di trasporto marittimo nello scenario tendenziale

Lo scenario tendenziale della modalità marittima è stato ricostruito sulla base del quadro di interventi previsti in APQ Trasporto marittimo, individuando tra questi gli interventi per cui esiste

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

una solida copertura finanziaria.

Gli interventi che completeranno lo scenario attuale all'orizzonte temporale del 2015 sono:

- Porto di Palermo: Adeguamento e consolidamento calata marinai d'Italia per approdi multifunzionali primo lotto; completamento diga foranea del porto dalla Prog. 1386 alla 1552, della testata e della scogliera Avanzamento banchina antistante bacino di carenaggio da 400.000 TPL e realizzazione di una cassa colmata; studio di fattibilità e progettazione preliminare: Infrastruttura viaria di collegamento del porto di Palermo con la grande viabilità;
- Porto di Catania: Prolungamento del molo foraneo primo stralcio funzionale Riempimento della testata del molo di Mezzogiorno Lavori di escavazione per il ripristino dei fondali del bacino e dell'imboccatura portuale Lavori di allargamento banchine della diga foranea Realizzazione nuovo varco doganale Sud e risistemazione piazzali circostanti Realizzazione darsena per il traffico di cabotaggio, con banchine e piazzali di pertinenza - Primo stralcio (mancano 6,7 milioni per il completamento);
- **Porto di Messina: Consolidamento banchine di riva Realizzazione terminale multipurpose Consolidamento molo Norimberga Realizzazione di un collegamento a sede propria tra l'area portuale ed il sistema autostradale e ferroviario Lavori di dragaggio dei fondali portuali Adeguamento funzionale e allargamento banchina Vespri**
- Porto di Trapani: Consolidamento, adeguamento banchine operative Costruzione banchina Isoella Costruzione edificio sede Polizia di Frontiera Lavori di costruzione banchine a

4.1.3.4 Quadro delle strategie di massima

Il Piano, in allegato alla Parte II ricostruisce un interessante "Quadro delle strategie di massima", in cui è riportata un'elencazione sintetica delle strategie di massima identificate, preceduta dalla bibliografia ufficiale alla quale si è fatto riferimento per la redazione, il tutto riferito a ognuna delle quattro modalità di trasporto e per ognuno dei tre ambiti politico-geografici. *I documenti riportati in bibliografia sono indicizzati con una lettera, alla quale si fa riferimento (nel campo a dx di ciascuna strategia) per riportare ogni strategia al contesto d'origine. Ad ogni "strategia" è stato inoltre attribuito un codice di 3/4 campi (prima colonna a sinistra) che la identifica rispetto a modalità di trasporto, ambito politico-geografico e ordine di elencazione; il primo campo corrisponde alla*

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

modalità: S = trasporto stradale; F = trasporto ferroviario; M = trasporto marittimo; A = trasporto aereo. Il secondo campo identifica l'ambito: E = quadro comunitario; I = quadro nazionale; S = quadro regionale. Segue una cifra che identifica la posizione in elenco delle strategie (senza valenze di "merito" o "priorità") ed eventualmente una seconda cifra che identifica la posizione in elenco delle linee strategiche nelle quali una strategia è stata dettagliata.

Volendo mantenere, a grandi linee, il collegamento con l'area oggetto di approfondimento, si è proceduto ad una "scrematura di strategie" soprattutto quando l'ambito scende alla scala infraregionale.

Modalità di trasporto stradale		
Quadro comunitario		
Documenti di riferimento: A. Decisione n.1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 1996 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti B. Libro Bianco – La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte, CE, 2001		
SE1	Completamento e adeguamento delle infrastrutture appartenenti alla TEN	A, B
	<i>Fanno parte della rete stradale transeuropea (TEN) i collegamenti Messina-Palermo, Palermo-Trapani, Palermo-Mazara del Vallo, Messina-Siracusa.</i>	
SE1.1	creazione e sviluppo di collegamenti, maglie principali ed interconnessioni atti a eliminare le strozzature, a ultimare i raccordi mancanti e a completare i grandi assi	A
SE1.2	creazione e sviluppo delle infrastrutture per l'accesso alla rete, in modo da collegare le regioni insulari, intercluse e periferiche con le regioni centrali della Comunità	A
SE1.3	possibilità di combinare al meglio e integrare fra loro i diversi modi di trasporto	A
SE1.4	ottimizzazione delle capacità e dell'efficienza delle infrastrutture esistenti	A
SE1.5	miglioramento della sicurezza e dell'affidabilità della rete	A
Quadro nazionale		

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice documento AM0071_F0.doc	Rev F0	Data 20/06/2011

Documenti di riferimento:

- A. Piano generale dei Trasporti e della Logistica, Min.Trasporti e Navigazione, Gennaio 2001
- B. QCS 2000-2006 – PON Trasporti – Strumento Operativo per il Mezzogiorno, Min.Trasporti e Navigazione, Marzo 2001
- C. QCS 2000-2006 – Programma Operativo Nazionale Settore Trasporti (PON Trasporti), Min. Infrastrutture e Trasporti, Settembre 2001
- D. Primo programma delle opere strategiche di preminente interesse nazionale (Legge Obiettivo), Delibera CIPE n.121, 21 Dicembre 2001
- E. Programma triennale per la gestione e l'incremento della rete stradale ed autostradale dello Stato e di quella data in concessione per il triennio 2002-2004, presentato dall'ANAS e approvato dal Min. Infrastrutture e Trasporti con decreto n.3629/dicoter del 19 agosto 2002

SI1	Potenziamento rete stradale SNIT di primo livello	A, B, C
	<p><i>Poiché le strade della rete SNIT di primo livello, svolgono la funzione prevalente di collegamento extraurbano a lunga distanza, esse dovrebbero avere le caratteristiche geometriche di autostrade o di strade extraurbane principali definite dall'art. 2 del Codice della Strada: carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico invalicabile, ciascuna con almeno due corsie per senso di marcia e corsia di emergenza o banchina pavimentata a destra. Il PGT prevede l'adeguamento di tutte le strade dello SNIT di primo livello a questi standard geometrici, considerando una scala di priorità degli interventi, la quale è stata costruita tenendo conto del livello di sicurezza e del grado di congestione delle attuali infrastrutture e delle previsioni di evoluzione della domanda di trasporto su di esse. Gli itinerari della rete SNIT della Sicilia formati da strade a due corsie hanno tutti caratteristiche molto scadenti. Inoltre il tronco autostradale Messina-Palermo è tutt'ora incompleto, poiché manca del tratto centrale fra Gibilmanna e S. Agata.</i></p>	B
	<p><i>Tratte incluse nella rete stradale di primo livello dello SNIT attuale: SS 113: Cefalu' – S. Agata Di Militello; SS 114: Catania – Siracusa; SS 115: Cassibile (Sr) – Castelvetro (Tp); SS117 – SS 117 Bis: Santo Stefano Di \squarea zara\square – Gela; SS 417 – SS 117 Bis: Catania – Gela; SS 640: Agrigento – Caltanissetta; A18: Messina – Catania; A18: Siracusa – Cassibile; A19: Palermo – Catania; A20: Messina – Buonfornello; A29: Palermo – \squarea zara Del Vallo; A29 : Alcamo – Trapani; A29 : Diramazione Birgi; A29: Diramazione Per Punta Raisi</i></p>	
SI2	Connessioni aree locali-direttrici principali e risoluzione dei problemi di nodo (connessione delle reti sia con le aree urbane sia con i terminali delle altre modalità di trasporto)	B, C
SI2.1	Potenziamento o creazione di by-pass stradali di alleggerimento dei grandi nodi metropolitani e decongestionamento delle conurbazioni territoriali	B, C
	<p><i>Gli interventi esaminati nel settore stradale si limitano al miglioramento delle caratteristiche geometriche delle attuali infrastrutture, senza variazioni di tracciato ad eccezione dei casi in cui vincoli orografici o ambientali impongano varianti ai tracciati esistenti.</i></p>	C
SI3	Creazione di itinerari con caratteristiche prestazionali omogenee e differenziate per i diversi segmenti di traffico lungo le direttrici longitudinali e i collegamenti trasversali (direttrici principali del sistema a rete)	C

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

SI3.1	completamento e potenziamento degli assi stradali insulari Messina – Palermo, Messina – Siracusa – Gela;	C
	<i>gli interventi si riferiscono ad infrastrutture con livelli di prestazione assolutamente al di sotto della soglia ritenuta accettabile in termini di pericolosità e funzionalità tecnica.</i>	C
SI4	Realizzazione di infrastrutture di rilevanza strategica nazionale	D
	<i>Gli interventi stradali per la Sicilia inclusi nella Legge Obiettivo (primo programma delle opere strategiche Allegato 2) sono: Completamento A 20 Messina Palermo (*); Nuovo tronco autostradale Catania – Siracusa; Completamento autostrada Siracusa – Gela; Itinerario Nord – Sud (□a zara □ – Gela); Adeguamento SS 514 e 194 (Agrigento – Caltanissetta); Adeguamento Ragusa – Catania; Asse Gela – Trapani (variante TP – □a zara del Vallo; adeguamento intersezione bivio S. Bartolo –Sciacca); Asse Palermo – Agrigento; Ponte sullo Stretto (Sicilia – Calabria). L’asse stradale Salerno Reggio Calabria Messina Palermo Catania è tra le 19 “grandi opere” strategiche</i>	D
	<i>Approvati con delibera (cipe 1 agosto 2003): lavori di completamento dell’autostrada Messina-Palermo; il progetto preliminare dell’intervento “Ponte sullo Stretto di Messina”</i>	
SI5	Miglioramento, adeguamento e manutenzione strade statali gestite dall’ANAS	E
	<i>Con decreto del 19 agosto 2002 n.3629/dicoter, in conformità a quanto disposto dall’art.3 del decreto legislativo 26 febbraio 1994 n.143, il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti ha approvato il Programma triennale presentato dall’ANAS per il triennio 2002-2004 per la gestione e l’incremento della rete stradale ed autostradale dello Stato e di quella data in concessione.</i>	
	<i>La selezione degli interventi è avvenuta nel rispetto di tutte le normative, le direttive e gli indirizzi provenienti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in coerenza con le indicazioni fornite dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, con gli indirizzi fissati dalla “Legge Obiettivo”, con gli strumenti di Programmazione Comunitaria ed in particolare con il Programma Operativo Nazionale del settore dei Trasporti ed il sistema identificato nelle reti Trans European Network (TEN). Il tutto è stato determinato in coerenza con gli interventi previsti dagli Accordi di Programma Quadro, Protocolli ed Intese già stipulate tra Governo e Regioni, nonché all’interno di strumenti di riqualificazione del territorio di interesse nazionale. L’Anas, con la Presidenza del Ministero dell’Economia e delle Finanze, ha stipulato nel 2002, Accordi di Programma Quadro con la Sicilia.</i>	
Quadro regionale		
Documenti di riferimento: A. Programma Operativo Regionale 2000-2006 (POR Sicilia), Regione Siciliana, adottato dalla Giunta Regionale con Deliberazione n.299 del 27 settembre 2002 B. POR Sicilia, <u>Complemento di Programmazione</u> , adottato dalla Giunta Regionale con Deliberazione n.269 del 26 settembre 2003		
SS1	Completamento, adeguamento e ammodernamento rete stradale.	A, B
	<i>La misura (6.1.1 - Completamento, adeguamento e ammodernamento rete stradale; POR Sicilia) tende al riassetto e miglioramento dei livelli di servizio mediante interventi di completamento e ammodernamento, al fine di incrementare il livello di connettività della rete stradale, velocizzando i collegamenti tra nodi urbani, e tra aree costiere e dell’entroterra per</i>	

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

	<i>migliorare l'accessibilità alle grandi direttrici autostradali e favorire gli scambi produttivi e la mobilità delle persone.</i>	
SS1.1	Completamento dei principali itinerari trasversali al fine di interconnettere le reti stradali di interesse locale con le vie di grande comunicazione:-integrazione dell'itinerario Nord-Sud S. Stefano di Camastra-Gela con l'autostrada Messina-Palermo, Palermo - Catania e SS.115 Siracusa-Gela-Mazara del Vallo-Trapani; -SS. 626 Caltanissetta-Gela.	A, B
SS1.3	Ammodernamento delle dorsali longitudinali:-SS.120 Fiumefreddo-Cerda;- A19 Palermo-Catania.	A, B
SS1.4	Realizzazione di sistemi di informazione telematica attraverso l'uso delle tecniche di teletrasmissione per il controllo del traffico.	A
SS1.5	Realizzazione di segnaletica anche telecomandata con messaggio variabile per la sicurezza stradale.	A
SS1.6	Interventi volti alla mitigazione degli impatti ambientali delle strade esistenti.	
	<p><i>La misura è attuata in stretta conformità con i criteri e indirizzi di attuazione previsti al Capitolo III del POR, , coerentemente con lo strumento di programmazione regionale dei trasporti tenendo conto delle scelte effettuate nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro Stato – Regione per le infrastrutture stradali e secondo lo studio "Analisi trasportistica a supporto degli Accordi di Programma Quadro della Sicilia" allegato all'APQ stesso. In una prima fase gli interventi individuati nell'APQ (art. 6 comma 1) e di cui all'All. 3 dello stesso, da finanziare con le risorse del POR, risultano essere i seguenti: Itinerario PA/AG - SS.189 della Valle del Platani: Lavori per l'eliminazione di situazioni di pericolo fra i km. 13+00 e 17+00 compreso lo svincolo di Castronovo (PA-AG). SS. 626 CL/Gela Lotto 5 - 2° Stralcio: Manutenzione straordinaria del tratto completato e non aperto al traffico tra i Km. 45+000 e 52+000. SS. 626 CL/Gela. Lotto 10° - 2° stralcio: Collegamento tra la S.S.V. CL-Gela in c/da Lavanga di Jenco e l'abitato di Pietraperzia. SS. 626 CL/Gela Lotto 10° - 2° stralcio: Collegamento tra la S.S.V. CL-Gela in c/da Lavanga di Jenco e l'abitato di Pietraperzia. Lavori di manutenzione straordinaria per l'apertura al traffico della bretella per Pietraperzia, collegamento tra la strada a scorrimento veloce CL-Gela e l'abitato di Pietraperzia. SS. 626 CL/Gela: Lavori di risanamento delle parti ammalorate delle strutture del viadotto Salso.</i></p> <p><i>Saranno inoltre finanziati con le risorse del POR gli ammodernamenti dell' Autostrada A/19 e dell' Autostrada A/29. Ai sensi del 4° comma dell'art.6 dell'APQ vengono anche realizzati gli interventi sulla viabilità stradale e autostradale, di cui all'All. 5 dell'accordo stesso, ovvero:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>· Autostrada A20 – Messina - Palermo Stralci funzionali di completamento. Il completamento dei lotti sarà effettuato con trasparenza fisica e contabile, secondo le modalità previste nella nota n.37287 del 25 Settembre 2001 del DPS del Ministero dell'Economia e delle Finanze e di cui alla decisione comunitaria C(97/322/CE) del 23 Aprile 1997.</i> <i>· Itinerario nord-sud "Lotto B5"</i> <i>· SS 626 CL/Gela "Costruzione lotto 6 ° - Stralcio 2°"</i> <i>· SS 626 CL/Gela "Lavori di completamento delle opere stradali lungo il lotto 9° - 2° stralcio del collegamento SS 640 – SV Caltanissetta – Gela"</i> <i>· SSV Licodia Eubea "Lotto 3° - stralcio 1°"</i> <i>· SSV Licodia Eubea "Lotto 3° - stralcio 2°"</i> <i>· SSV Licodia Eubea "Lotto 4° - stralcio 1°"</i> <i>· SSV Licodia Eubea "Lotto 4° - stralcio 2°"</i> <i>· SSV Licodia Eubea "Lotto 5° - stralcio 1°"</i> <i>· SSV Licodia Eubea "Lotto 5° - stralcio 2°"</i> <i>· SSV Licodia Eubea "Lotto 5° - stralcio 3°"</i> <i>· Itinerario Licata – Caltanissetta "SSV Licata – torrente Braemi lotto 8° - stralcio 1°"</i> <i>· Itinerario Licata – Caltanissetta "SSV Licata – torrente Braemi lotto 8° - stralcio 2°."</i> <p><i>Inoltre sono coerenti con gli obiettivi della misura gli interventi relativi all'autostrada Siracusa-Gela già avviati (di cui all'All.5 dell'APQ) con ammissibilità della spesa a partire dal 05/10/1999, in particolare: Autostrada SR-Gela – lotto 3 Avola; Autostrada SR-Gela – lotto 4 Noto;</i></p>	B

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice documento AM0071_F0.doc	Rev F0	Data 20/06/2011

	<i>Autostrada SR-Gela - lotto 5 Rosolini</i> <i>Per quanto concerne la seconda fase, in coerenza con l'art. 7 dell'APQ, con le risorse del POR sarà finanziato il completamento degli itinerari parzialmente finanziati riportati nell'All. 6B, nonché gli interventi che saranno successivamente individuati in fase di revisione dell'Accordo, riportati negli allegati 6°A e 6B.</i>	
SS1.4	Interventi volti alla mitigazione degli impatti ambientali delle strade esistenti.	A
	<i>La Regione si riserva di attivare le altre tipologie d'intervento previste nel POR</i>	B
Modalità di trasporto ferroviario		
Quadro comunitario		
Documenti di riferimento: A. Decisione n.1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 1996 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti B. Libro Bianco - La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte, CE, 2001		
FE1	Completamento e adeguamento delle infrastrutture appartenenti alla TEN	A, B
	<i>Fanno parte della rete ferroviaria transeuropea i collegamenti Messina-Palermo-Trapani, Messina-Catania-Siracusa-Agrigento; la tratta Messina-Palermo è pianificata come linea ad alta velocità (direttiva 96/48 EU)</i>	
FE1.1	creazione e sviluppo di collegamenti, maglie principali ed interconnessioni atti a eliminare le strozzature, a ultimare i raccordi mancanti e a completare i grandi assi	A
FE1.2	creazione e sviluppo delle infrastrutture per l'accesso alla rete, in modo da collegare le regioni insulari, intercluse e periferiche con le regioni centrali della Comunità	A
FE1.3	possibilità di combinare al meglio e integrare fra loro i diversi modi di trasporto	A
FE1.4	realizzazione progressiva dell'interoperabilità degli elementi della rete	A
FE1.5	ottimizzazione delle capacità e dell'efficienza delle infrastrutture esistenti	A
FE1.6	creazione e adeguamento dei nodi delle interconnessioni e delle piattaforme intermodali	A
FE1.7	miglioramento della sicurezza e dell'affidabilità della rete	A
FE2	Incentivazione dell'uso della ferrovia per il trasporto merci	B
	<i>il programma "Marco Polo" mira a trasferire 12 miliardi di tonnellate-kilometro l'anno dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio, alla ferrovia e alle vie navigabili interne.</i>	
Osservazioni La Sicilia è esclusa dalla « Rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci » (TERFN) la cui costituzione è prevista dalla direttiva comunitaria 2001/12/CE; di conseguenza lo sono anche i suoi porti. La rete è composta da circa 50 000 km di linee aperte ai servizi europei di trasporto merci; tutte le compagnie europee titolari di licenza potranno utilizzare tali linee, in concorrenza con le altre imprese ferroviarie ed offrire nuovi servizi. Va sottolineato che dal 2008, l'apertura del mercato ai servizi europei di trasporto merci riguarderà tutti i 150 000 km del sistema ferroviario complessivo. La Sicilia è invece coinvolta dal progetto Trans-European Railway (TER) dell'UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) che coinvolge 16 paesi dell'Europa centrale, orientale e sud-orientale (tra cui in UE Austria, Grecia e Italia), finalizzato allo sviluppo di una coerente infrastruttura di trasporto ferroviario e combinato. (Non è invece coinvolta dal progetto parallelo TEM, rete autostradale)		

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice documento AM0071_F0.doc	Rev F0	Data 20/06/2011

Quadro nazionale

Documenti di riferimento:

- A. Piano generale dei Trasporti e della Logistica, Min.Trasporti e Navigazione, Gennaio 2001
- B. QCS 2000-2006 - PON Trasporti - Strumento Operativo per il Mezzogiorno, Min.Trasporti e Navigazione, Marzo 2001
- C. QCS 2000-2006 - Programma Operativo Nazionale Settore Trasporti (PON Trasporti), Min. Infrastrutture e Trasporti, Settembre 2001
- D. Primo programma delle opere strategiche di preminente interesse nazionale (Legge Obiettivo), Delibera CIPE n.121, 21 Dicembre 2001
- E. Contratto di Programma 2001-2005: il Piano di Priorità degli Investimenti (PPI), RFI, Settembre 2002 + integrazione delibera CIPE 85/02

Il Piano delle priorità si configura come piano di attuazione degli interventi di conservazione, rinnovo e potenziamento della rete ferroviaria in concessione ad RFI. In esso si delinea il quadro complessivo degli interventi ferroviari (in corso, programmati, progettati) coerenti con gli indirizzi e i vincoli posti dal Contratto di programma stipulato con il Ministero delle infrastrutture (2001-2005), nel rispetto degli orientamenti e delle prescrizioni poste dagli strumenti di programmazione vigenti, in primo luogo dal PGT (Piano generale dei trasporti, 2001, inclusi gli aggiornamenti derivanti dalla Legge Obiettivo). Stanno alla base delle scelte del Piano per la parte Mezzogiorno il disegno di rete del PGT (la rete SNIT), gli interventi della legge obiettivo e le opportunità da essa offerta di accelerare e controllare i tempi dei progetti e dei cantieri, gli APQ (ossia gli Accordi di programma quadro stipulati o in corso di istruttoria con tutte le regioni del Sud), l'ampia disponibilità di cofinanziamenti comunitari nell'ambito del QCS (il PON trasporti ha destinato oltre 1,4 miliardi di euro alla rete ferroviaria del Sud).

F11	Potenziamento tratte rete SNIT	A, B
	<i>Elemento fondamentale e vincolante per lo sviluppo della domanda merci è dato dalla sagoma limite consentita. Nel corso degli ultimi anni su scala europea si è assistito a una crescita delle sagome ferroviarie. La rete SNIT è in prevalenza caratterizzata da sagome ammissibili che consentono il trasporto di container e casse mobili tradizionali. Esistono parti di rete ancora non classificate (Siracusa-Ragusa-Gela) e quindi non percorribili in termini di sagoma merci. La tendenza del mercato intermodale, che si appoggia su tratte marittime è quella di utilizzare container di altezza maggiore (high cube) il che comporta la necessità di avere anche sagome maggiori. La più piccola sagoma utilizzabile per trasportare i container high cube è quella identificata con il codice PC45. Attualmente vi è la possibilità di utilizzare tali sagome nel Mezzogiorno, senza soluzione di continuità, solo sulla direttrice adriatica nella tratta Termoli-Bari-Lecce e tra Taranto e Bari. E' importante notare che le principali direttrici europee sono attrezzate con sagome di classi ancora maggiori</i>	
	<i>Tratte ferroviarie del Mezzogiorno incluse nella rete SNIT attuale: Messina-Catania-Siracusa; Messina-Palermo; Siracusa-Ragusa-Gela. Criticità dell'offerta attuale: elevata saturazione sulla direttrice Est siciliana nel tronco Catania-Messina e saturazione della direttrice Est-Ovest siciliana nel tronco Cefalù-Fiumetorto.</i>	
F12	Connessioni aree locali-direttrici principali e risoluzione dei problemi di nodo (connessione delle reti sia con le aree urbane sia con i terminali delle altre modalità di trasporto)	B, C

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

FI2.1	potenziamento e creazione dei by-pass nei principali nodi ferroviari (Palermo)	C
FI2.2	collegamenti ferroviari passeggeri fra le aree metropolitane ed i nodi della rete transeuropea anche con riferimento a collegamenti interregionali;	B, C
	<i>Gli interventi presi in considerazione, sono necessari per consentire la crescita del trasporto ferroviario conseguente ad un più sostenuto livello di sviluppo economico, al riequilibrio territoriale e alle altre politiche di riequilibrio della ripartizione modale e fanno riferimento a tre sottosistemi della rete SNIT individuata dal PGT. Gli interventi riguardano il completamento di opere già avviate e nuove realizzazioni sia di parte tecnologica che di parte infrastrutturale e sono tesi al potenziamento della rete esistente in termini di velocità, capacità, sagoma, peso per asse e lunghezza del treno.</i>	C
FI3	Creazione di itinerari con caratteristiche prestazionali omogenee e differenziate per i diversi segmenti di traffico lungo le direttrici longitudinali e i collegamenti trasversali (direttrici principali del sistema a rete)	B, C
FI3.1	interventi sulla relazione Napoli-Battipaglia-Reggio Calabria-Messina-Palermo in prosecuzione della dorsale AC Torino-Milano-Roma-Napoli e sulla diramazione Messina-Catania-Siracusa	B, C
	<i>gli interventi individuati contribuiscono a risolvere i problemi di saturazione delle linee dello SNIT già presenti nella situazione attuale o che si accentuerebbero nel prossimo decennio anche nelle ipotesi più prudentiali di crescita della domanda. Trattasi inoltre di interventi che riguardano completamenti di opere avviate e non parzializzabili, interventi che consentano, con un modesto impegno economico, di realizzare nuovi itinerari che arricchiscano la rete dello SNIT per affrontare le fasi intermedie del suo potenziamento complessivo. A tali interventi è stato associato un elevato livello di priorità, in quanto, in loro assenza il sistema di trasporto ferroviario non sarebbe in grado di soddisfare al 2010 gli incrementi di traffico tendenziale conducendo, per carenza di capacità, ad un ulteriore squilibrio della ripartizione modale a favore della strada.</i>	C
FI4	Creazione di itinerari che consentono lo sviluppo del trasporto merci Nord-Sud su ferrovia con caratteristiche di sagoma adeguate al trasporto di container e casse mobili (anche high-cube), collegati con i porti hub di Gioia Tauro, Taranto (Freeways ferroviarie) ed i principali valichi alpini.	B, C
FI5	Realizzazione di infrastrutture di rilevanza strategica nazionale	D
	<i>La Legge obiettivo individua i seguenti ambiti di intervento: Corridoi ferroviari: Linea Messina - Palermo; Linea Messina - Catania - Siracusa; Linea Palermo - Agrigento. Sistemi urbani e metropolitani: Nodo integrato di Palermo e Stazione ferroviaria; Linea metropolitana di Messina; Nodo integrato di Catania e Stazione ferroviaria, compreso completamento Circumetnea. L'asse ferroviario Salerno Reggio Calabria Palermo Catania Siracusa Gela è tra le 19 "grandi opere" strategiche</i>	
FI6	Integrazione dell'infrastruttura ferroviaria del Mezzogiorno con direttrici che collegano con il nord Italia e con l'Europa e con il Bacino dei Balcani	E
FI6.1	Sistema AV/AC allargato	
	<i>Interventi programmati su Palermo-Catania-Messina; Palermo-Messina</i>	
FI6.2	Integrazione con i grandi porti del sud	
FI6.3	Adeguamento strutturale dei nodi metropolitani	
FI6.4	Raddoppi, potenziamento, manutenzione delle linee	

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice documento AM0071_F0.doc	Rev F0	Data 20/06/2011

	<p><i>Il Contratto di Programma 2001-2005 individua i principali progetti: Raddoppio Palermo-Messina; Raddoppio Messina-Catania; Nodo di Palermo; Raddoppio Messina-Siracusa; Velocizzazione Palermo-Agrigento; potenziamento collegamenti tra porti e rete Sud e sistema intermodale del Mezzogiorno; Partecipazione capitale Società Stretto di Messina. Progetti dei quali è possibile anticipare l'attivazione: Raddoppio veloce e potenziamento tecnologico Palermo-Messina, tratta accelerata: Fiumetorto-Cefalù-Castelbuono Nodo di Palermo Collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi e sistemazione tecnologica del Nodo di Palermo; tratta accelerata Orleans-Belgio.</i></p> <p><i>Agli interventi programmati per il Mezzogiorno si aggiungono nuovi progetti, ad integrazione del Piano di Priorità degli Investimenti (delibera CIPE 85/02). Le relazioni (siciliane) interessate sono: Palermo-Trapani; Siracusa-Ragusa-Gela. Questi interventi consentiranno di migliorare le caratteristiche plano-altimetriche delle linee (varianti di tracciato, rettificazione delle curve, riduzione delle pendenze), per l'adeguamento della sagoma delle gallerie, nonché per il consolidamento, la bonifica e la salvaguardia dell'infrastruttura. In poche parole per rendere più veloci e confortevoli i viaggi e per incrementare il traffico merci su ferro.</i></p>	
	Interventi invariati	C
	<i>Interventi finalizzati alla manutenzione straordinaria ed alla innovazione tecnologica sulle direzioni longitudinali e trasversali di interesse nazionale.</i>	

Quadro regionale		
Documenti di riferimento:		
A. Programma Operativo Regionale 2000-2006 (POR Sicilia), Regione Siciliana, adottato dalla Giunta Regionale con Deliberazione n.299 del 27 settembre 2002		
B. POR Sicilia, <u>Complemento di Programmazione</u> , adottato dalla Giunta Regionale con Deliberazione n.269 del 26 settembre 2003		
C. I principali investimenti di RFI in Sicilia, RFI Nucleo Operativo Territoriale Sicilia, Settembre 2003		
FS1	Miglioramento del livello di servizio delle linee ferroviarie	A
	<i>la misura (6.1.2 Miglioramento del livello di servizio delle linee ferroviarie, POR Sicilia) tende al riassetto e miglioramento dei livelli di servizio mediante interventi di ammodernamento e potenziamento, al fine di incrementare il livello di connettività della rete ferroviaria, velocizzando i collegamenti tra nodi urbani e tra aree costiere e dell'entroterra per migliorare l'accessibilità alle grandi direttrici ferroviarie e favorire gli scambi produttivi in interazione con le infrastrutture portuali e la mobilità delle persone. La misura è complementare e sinergica con le azioni da prevedere nel PON-Trasporti essendo finalizzata al miglioramento della rete ferroviaria regionale anche in relazione al potenziamento delle reti transeuropee TEN (corridoio plurimodale tirrenico-ionico).</i>	
FS1.1	Elettificazioni e velocizzazione mediante rettifiche di tracciato e conseguenti modifiche alla linea di alimentazione elettrica delle linee di collegamento tra i principali nodi urbani:- Palermo-Agrigento;- Palermo-Trapani;- Catania-Palermo;- Catania-Gela;- Gela-Siracusa.	A
FS1.2	Sistemi di controllo centralizzato del traffico ferroviario.	A
	<i>Nel limite delle disponibilità di risorse finanziarie della misura le invariati (componenti invariati tesi al recupero dell'efficienza di base del sistema regionale dei trasporti) saranno selezionate tra gli interventi di seguito elencati: Velocizzazione mediante rettifiche di tracciato e conseguenti modifiche alla linea di alimentazione elettrica (TE) della linea di collegamento tra i nodi urbani di Palermo e di Agrigento. L'intervento riguarderà la tratta compresa tra le stazioni di Fiumetorto e Agrigento, lunga complessivamente km.91 circa e si interverrà sulla sede ferroviaria, sulle opere d'arte modificando di conseguenza anche la palificata di</i>	B

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

	<i>sostegno della linea di alimentazione dei convogli;</i>	
FS2	Potenziamento del sistema dei trasporti di massa a guida vincolata nelle aree metropolitane	A, B
	<i>Misura 5.1.4 - Potenziamento del sistema dei trasporti urbani; POR Sicilia. Nel limite delle disponibilità delle risorse finanziarie della misura la Regione intende realizzare gli interventi ricadenti nelle tre aree urbane di Palermo, Catania, Messina.</i>	B
FS2.1	CATANIA – Ulteriore ammodernamento e riqualificazione della F.C.E. con la realizzazione delle tratte Nesima/Fontana - Fontana/Monte Po - Monte Po/Misterbianco Zona industriale – Misterbianco zona industriale/Misterbianco centro. Inoltre, sono coerenti con la misura le seguenti tratte: Galatea/Giovanni XXIII – Giovanni XXIII/Stesicoro – Borgo/Nesima e Paternò/Adrano e con l’impiego di nuove unità di trazione	B
FS2.2	PALERMO - Sistema di trasporto pubblico su rotaia a mezzo “MetroTram”. Da realizzarsi come integrazione funzionale per la chiusura dell’anello ferroviario di Palermo, realizzando un sistema di circolazione promiscuo su ferro su linea ferroviaria e su linea tranviaria.	B
FS2.3	MESSINA - Potenziamento della relazione ferroviaria tra Messina e Giampileri mediante la realizzazione di “Metroferrovia” sistema di trasporto di tipo metropolitano, con la realizzazione di fermate in linea e l’attrezzaggio tecnologico delle fermate esistenti e dell’intera tratta ferroviaria. L’intervento riguarderà anche la viabilità interessata agli itinerari di arrivo e partenza da e per le fermate e la realizzazione di punti di interscambio tra i diversi vettori.	B
FS3	Creazione di percorsi riservati ai diverso flussi di traffico (passeggeri e merci)	C
	<i>Piano Investimenti RFI (settembre 2003): particolarmente importante è la visione di sistema che regola i vari interventi e che è finalizzata alla creazione di percorsi riservati ai diverso flussi di traffico (passeggeri e merci). Il fine è eliminare le interferenze ed evitare che il trasporto merci finisca per aggravare la situazione di saturazione dei nodi e delle principali linee, che vengono così liberati a vantaggio del trasporto regionale e passeggeri.</i>	
	Osservazioni: <i>I rappresentanti per la Sicilia della Divisione Cargo di Trenitalia spa, nel corso di un incontro con il Dipartimento regionale Trasporti, organizzato per analizzare alcune delle questioni legate al rilancio nell’Isola della struttura ferroviaria, ha dato notizia dell’imminente avvio di un nuovo servizio di trasporto merci da Castelvetro per il Nord d’Italia (Cherasco e Verona) il cui inizio è previsto per il 31 Ottobre.</i> <i>Si segnala l’ ipotesi della realizzazione di un collegamento veloce lungo la direttrice Ragusa-aeroporto di Comiso-Vizzini-Catania per il quale la Provincia di Regionale di Ragusa ha commissionato un apposito Studio di Fattibilità.</i>	

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice documento AM0071_F0.doc	Rev F0	Data 20/06/2011

Modalità di trasporto marittimo		
Quadro comunitario		
Documenti di riferimento:		
A. Decisione n.1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 luglio 1996 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti B. Decisione N. 1346/2001/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 maggio 2001 che modifica la decisione n. 1692/96/CE relativamente ai porti marittimi, ai porti di navigazione interna ed ai terminali intermodali C. Comunicazione della Commissione sul trasporto marittimo a corto raggio (26/06/1999) D. Programma di promozione del trasporto marittimo a corto raggio, Comunicazione della Commissione, CE, 17 aprile 2003 E. Rapporto gruppo ad alto livello sulla rete transeuropea di trasporto (<u>Rapporto Van Miert</u>), 27 giugno 2003 F. <u>Quick-start Programme</u> (in: A European initiative for growth - Investing in networks and knowledge for growth and jobs - Final report to the European Council), novembre 2003 G. Libro Bianco - La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte, CE, 2001		
ME1	Completamento e adeguamento delle infrastrutture appartenenti alla TEN	A, B, G
	<i>Fanno parte della rete transeuropea dei porti marittimi di categoria A i porti di Palermo, Trapani, Gela, Siracusa, Augusta, Catania, Messina e Milazzo</i>	B
ME1.1	creazione e sviluppo delle infrastrutture per l'accesso alla rete, in modo da collegare le regioni insulari, intercluse e periferiche con le regioni centrali della Comunità	A
ME1.2	possibilità di combinare al meglio e integrare fra loro i diversi modi di trasporto	A
ME1.3	ottimizzazione delle capacità e dell'efficienza delle infrastrutture esistenti	A
ME1.4	creazione e adeguamento dei nodi delle interconnessioni e delle piattaforme intermodali	A
	<i>E' considerato d'interesse comune qualsiasi progetto riguardante i seguenti lavori: la costruzione e la manutenzione di tutte le componenti del sistema generale dei trasporti aperto a tutti gli utenti all'interno della zona portuale e dei collegamenti con la rete nazionale o internazionale di trasporto; rientrano in particolare in tale contesto la infrastrutturazione primaria e la manutenzione di aree destinate a attività economiche e ad altri scopi connessi alle attività portuali, la costruzione e la manutenzione di collegamenti stradali e ferroviari, la costruzione e la manutenzione, compreso il dragaggio, degli accessi e degli altri specchi d'acqua nel porto, la costruzione e la manutenzione degli ausili alla navigazione e dei sistemi di gestione del traffico di comunicazione e d'informazione nel porto e nei suoi accessi.</i>	B
ME2	Promozione del trasporto marittimo a corto raggio	C, D, G
	<i>La Commissione europea definisce il trasporto marittimo a corto raggio (short sea shipping) come il movimento di passeggeri e di merci via mare in Europa, sia all'interno che al di fuori dell'Unione europea, nonché da e per tutti i porti del Mediterraneo, del Baltico e del mar Nero.</i>	
ME2.1	Integrare le catene logistiche intermodali	D
	<i>Il trasporto marittimo a corto raggio deve essere pienamente integrato nei servizi di trasporto porta a porta. L'ulteriore sviluppo del trasporto intermodale di merci avrebbe effetti positivi su questo modo. Un'integrazione di questo tipo è possibile però soltanto a condizione di migliorare i singoli modi, come il trasporto via mare, per soddisfare le esigenze dell'utenza. Bisogna quindi integrare il trasporto marittimo a corto raggio in un'impostazione intermodale generale, creare reti per attirare volumi di carico e cercare attivamente la cooperazione con altri modi ed altri soggetti nella catena logistica. Va ricordato che la promozione del trasporto marittimo a corto raggio è un esercizio a lungo termine</i>	

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice documento AM0071_F0.doc	Rev F0	Data 20/06/2011

ME2.2	Migliorare l'efficienza dei porti	D
	<i>I tempi di sosta, le limitazioni di infrastruttura e le tariffe non trasparenti in alcuni porti costituiscono per il trasporto marittimo a corto raggio un problema che bisogna risolvere. I porti dovrebbero funzionare su base commerciale in un ambiente liberalizzato ed offrire a tutta l'utenza i livelli di servizio richiesti. Nell'ambito delle loro strategie commerciali globali, i porti dovrebbero esaminare come promuovere il trasporto marittimo a corto raggio, in particolare la possibilità di prevedere nei porti più grandi terminali adibiti unicamente al trasporto marittimo a corto raggio nonché fornire altri servizi specializzati per questo modo.</i>	
ME2.3	Sviluppare le autostrade del mare	D
	<i>Le autostrade del mare devono consentire di contornare le strozzature terrestri in Europa nell'ambito di catene logistiche globali porta a porta. Esempi evidenti di strozzature sono le Alpi e i Pirenei. L'aggiramento di queste barriere naturali grazie al trasporto marittimo a corto raggio avrebbe un impatto sia sui paesi del Mediterraneo che sui paesi a nord delle catene montuose.</i>	
	<i>il programma "Marco Polo" mira a trasferire 12 miliardi di tonnellate-kilometro l'anno dalla strada al trasporto marittimo a corto raggio, alla ferrovia e alle vie navigabili interne. Le autostrade del mare dovrebbero poter beneficiare pienamente del programma "Marco Polo" relativamente al lancio di nuovi servizi.</i>	
ME3	Inserimento delle Autostrade del Mare nelle reti trans-europee di trasporto	E, F
	<i>Il quadro della TEN-T contribuirà agli investimenti di infrastruttura concernenti le autostrade del mare (infrastrutture portuali e collegamenti porti-hinterland).</i>	
ME3.1	Autostrada del mare sud-orientale: collega il Mar Adriatico al Mar Ionio e al Mediterraneo orientale, inclusa Cipro	
ME3.2	Autostrada del mare dell'Europa sud-occidentale (Mediterraneo Occidentale): collega Spagna, Francia, Italia e Malta, nonché l'autostrada del mare dell'Europa sud-orientale (anche verso il Mar Nero)	
ME4	Liberalizzazione dei servizi ai trasporti marittimi (cabotaggio marittimo) fra Stati membri	
	<i>"As in air, road and river transport, in maritime transport too the process of liberalisation and opening up national markets to competition within the EU is almost complete. Apart from a few restrictions (passenger services between the Greek islands, which will not be opened up to competition until 2004), maritime cabotage - that is to say an operator's right to provide a service between two ports in a country other than the one in which he is established - has been liberalised since 1 January 1999 (Regulation (EEC) 3577/92). There is thus virtually total freedom to provide services within the EU." (http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/index_en.htm)</i>	

Quadro nazionale
Documenti di riferimento:
<ul style="list-style-type: none"> A. Piano generale dei Trasporti e della Logistica, Min. Trasporti e Navigazione, Gennaio 2001 B. QCS 2000-2006 – PON Trasporti – <u>Strumento Operativo per il Mezzogiorno</u>, Min. Trasporti e Navigazione, Marzo 2001 C. Le autostrade del mare – Principi ed Indirizzi Progettuali di Riferimento, Min. Infrastrutture e Trasporti, Ottobre 2000 D. QCS 2000-2006 – Programma Operativo Nazionale Settore Trasporti (<u>PON Trasporti</u>), Min. Infrastrutture e Trasporti, Settembre 2001 E. Primo programma delle opere strategiche di preminente interesse nazionale (<u>Legge Obiettivo</u>), Delibera CIPE n.121, 21 Dicembre 2001

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice documento AM0071_F0.doc	Rev F0	Data 20/06/2011

	<p>Rafforzare il ruolo strategico del Mezzogiorno nella dinamica dei traffici mondiali ed in particolare del Mediterraneo</p> <p><i>“La reale concorrenza dei porti italiani con quelli del Nord Europa è un obiettivo raggiungibile. La politica portuale deve colmare il gap infrastrutturale con i grandi porti nordici, puntando sugli elementi di forza del sistema portuale italiano, per metterlo in grado, di competere in condizioni di parità con gli altri porti.” Per il PGTL, è un “obiettivo raggiungibile nel medio-lungo periodo”</i></p> <p>Promuovere il trasporto marittimo, quale alternativa al trasporto “tutto strada” sulle relazioni nazionali Nord-Sud.</p> <p><i>“La concorrenzialità del trasporto combinato strada-mare, rispetto al “tutto strada”, è un obiettivo raggiungibile, purché vengano posti in essere interventi mirati in campo infrastrutturale e politiche idonee a sostegno di tale segmento di domanda. In particolare, per favorire lo sviluppo del traffico di cabotaggio, sarà necessario realizzare una rete di nodi d’interscambio” Per il PGTL, è un obiettivo raggiungibile nel breve periodo.</i></p>	A
	<p>Appare necessaria una maggiore specializzazione dei singoli terminali, al fine di evitare improprie concorrenze con i porti più vicini. In alcuni porti, la profondità dei fondali appare inadeguata per poter seguire la tendenza verso l’impiego di navi con dimensioni e pescaggi sempre maggiori. Carenze vengono in molti casi rilevati nelle attrezzature e negli spazi a terra. È inoltre necessario realizzare sollecitamente le attrezzature specializzate per il traffico Ro-Ro, come i sistemi di gating e per la pesatura dei veicoli. In molti porti risultano carenti i collegamenti infrastrutturali con le reti di trasporto terrestre. Talvolta le linee ferroviarie non consentono il transito di taluni carichi unitizzati a causa della limitatezza delle sagome. Analogamente alcuni porti si trovano nel centro storico delle relative città e mancono collegamenti diretti con la rete della viabilità nazionale e regionale. Più spesso risultano inadeguate le catene logistiche, e tra il trasporto marittimo e le modalità terrestri, si instaurano forme di competizione, invece che di complementarità.</p>	B
MI1	Soluzione dei problemi “di nodo” in un’ottica di sistema	A, D
MI1.1	realizzazione di sistemi portuali e di una rete efficiente di terminali di cabotaggio per lo sviluppo del trasporto marittimo lungo le “autostrade del mare”;	D
	<p><i>Per lo sviluppo del traffico di cabotaggio, (...) realizzare una rete di nodi di interscambio connessi ai principali bacini di traffico. Tali scali dovranno essere appositamente attrezzati in funzione del traffico cabotiero, al fine di ridurre i tempi delle operazioni di carico e scarico. I terminali dovranno pertanto essere:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>esclusivamente destinati al traffico Ro-Ro;</i> • <i>opportunamente attrezzati in funzione dei tipi di nave che servono tali traffici;</i> • <i>delimitati rispetto ad altre aree portuali destinate a diverse funzioni, evitando in particolare che carichi destinati al cabotaggio marittimo nazionale entrino in zone sottoposte a vincoli di tipo doganale;</i> • <i>dotati di tutte le attrezzature ed i servizi necessari (aree di pre-imbarco, di registrazione automatica dei rimorchi in entrata e uscita dall’area portuale, sistemi di pesa automatica tramite un lettore ottico, sistemi di pagamento automatico);</i> • <i>direttamente collegati con le infrastrutture stradali e ferroviarie.</i> <p><i>Gli interventi progettuali dovrebbero riguardare contestualmente almeno 2 porti da collegare, e coinvolgere sempre gli operatori del trasporto terrestre e marittimo. (PGTL)</i></p>	
MI1.2	sviluppo del grado di connessione e di collaborazione dei porti dei due versanti del bacino adriatico – ionico;	D
	<i>sia per il trasporto in container sia per gli altri tipi di traffico, in particolare Ro-Ro (PGTL)</i>	
MI1.3	interventi di potenziamento delle connessioni porto – territorio;	D
	<p><i>Il PGT assegna al trasporto ferroviario una funzione strategica nella adduzione e nella distribuzione terrestre dei traffici marittimi; lo sviluppo del sistema portuale si lega pertanto</i></p>	

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice documento AM0071_F0.doc	Rev F0	Data 20/06/2011

	<i>agli interventi di potenziamento della rete ferroviaria</i>	
MI1.4	sviluppo del trasporto delle merci pericolose via mare;	
MI1.5	estensione dell'offerta dei servizi portuali, perseguendo più la specializzazione che la polifunzionalità.	
MI2	Concentrazione ed integrazione dei terminali portuali nazionali e internazionali	A, B, D
	<i>Integrazione a sistema dei terminali portuali e aeroportuali di livello nazionale e internazionale per soddisfare la crescente domanda di traffico passeggeri e merci con particolare riferimento, agli interventi per lo sviluppo dei servizi di cabotaggio Ro-Ro.</i>	
MI2.1	Porto di Catania	B
	<i>(...) porto polifunzionale; (...) Le linee di intervento previste sono finalizzate a trasformare il porto di Catania in un terminale di traffico lungo la direttrice nord-sud dei corridoi e tirrenico ed adriatico (...) In particolare, si inserisce nell'ambito dei due corridoi transeuropei (tirrenico e adriatico) che rappresentano l'ossatura portante del disegno infrastrutturale e di integrazione economica fra l'Europa comunitaria e quella del Sud-Est, rivestendo peraltro un ruolo fondamentale per lo sviluppo del sistema trasportistico euromediterraneo, in quanto costituisce il naturale sbocco del fronte meridionale dell'Europa verso l'Africa. (...) particolare rilievo la connessione fra il sistema portuale e gli interventi finalizzati al potenziamento ed all'ammodernamento dell'aeroporto di Catania, nonché il completamento dell'asse stradale Catania – Siracusa, il raddoppio e la velocizzazione della tratta ferroviaria Messina – Siracusa, l'integrazione delle infrastrutture a supporto dell'intermodalità e la realizzazione dell'interporto (...)</i>	
MI2.2	Porto di Messina	B
	<i>(...) Le funzioni specializzate che si perseguono per il porto di Messina tengono conto del quadro sistemico che si va delineando e costruendo nelle politiche territoriali e di sviluppo dell'area dello Stretto. La presenza in questa area di importanti terminali portuali (Gioia Tauro e Catania), e di altri porti minori interessanti per il ruolo che possono svolgere nel sistema Stretto (Vibo, Villa, Reggio, Saline, Riposto, Milazzo, Lipari), impone, l'individuazione di funzioni specialistiche che consentono di raccordare a sistema il porto di Messina con gli altri porti. Una maggiore integrazione del porto con le infrastrutture ferroviarie, stradali e aeroportuali circostanti consentirà al porto di Messina di trasformarsi gradualmente in piattaforma multimodale per il trasporto passeggeri e merci. (...) scelta strategica che, a medio lungo termine, consentirà di inserire il porto di Messina nella rete delle linee di cabotaggio a valenza transeuropea. In definitiva, attraverso la razionalizzazione ed il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie (raddoppio e velocizzazione della tratta Messina – Siracusa e raddoppio dei tratti più saturi della Palermo – Messina) e rispettivamente il potenziamento ed il completamento degli assi autostradali Messina – Catania e Messina – Palermo, si intende proiettare l'area del porto di Messina nell'ambito del sistema interregionale, nazionale ed europeo dei trasporti, (...)</i>	
MI2.3	Porto di Palermo	B
	<i>(...) La crescita ed il rafforzamento dell'economia isolana potranno favorire lo sviluppo dei traffici marittimi di cabotaggio ed i servizi di short sea shipping ed inframediterranei, con particolare riguardo alle possibilità di sviluppo dei traffici con i paesi del Maghreb.</i>	
	<i>In relazione alla tipologia di trasporto, si riportano di seguito le principali direttrici di traffico che potranno beneficiare direttamente dell'attuazione di politiche di sviluppo del porto di Palermo: tirrenico, di collegamento cabotiero con il continente (Napoli, Livorno, Genova) e la Sardegna (Cagliari), tale traffico riguarda i passeggeri e le merci trasportate su gomma; tirrenico e lungo la direttrice ovest del mediterraneo per i servizi di short sea shipping (Valencia – Salerno e Gioia Tauro) e per i servizi RO-RO verso Gibilterra per il nord Europa; traffico containerizzato, l'import-export di autovetture nuove ed il trasporto di merci su gomma a breve raggio per le isole minori; tale traffico riguarda i passeggeri per le Eolie e le Egadi e le merci trasportate su gomma (Ustica). (...) In tale ambito, la</i>	

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice documento AM0071_F0.doc	Rev F0	Data 20/06/2011

	<p><i>strategia di potenziamento del sistema dei trasporti, nel suo complesso, ha individuato come prioritari (...): il raddoppio dei tratti più saturi della linea ferroviaria Palermo – Messina; il potenziamento dello scalo aeroportuale di Palermo; il riassetto e la razionalizzazione della circolazione del nodo ferroviario metropolitano; la realizzazione dell'interporto nell'area di Palermo (sulla cui realizzazione le competenti Commissioni parlamentari hanno espresso parere favorevole). (...) Il rafforzamento del sistema dei trasporti nell'area palermitana va quindi visto in una dimensione che travalica i confini strettamente regionali collocandosi in uno scenario trasportistico europeo, considerando la continuità fisica del corridoio plurimodale tirrenico nella sua proiezione insulare, (...)</i></p>	
	<p>Osservazioni: il PON individua tra le strategie di intervento: “potenziamento, adeguamento o creazione di itinerari per lo sviluppo del trasporto merci su ferro in direzione Nord-Sud in collegamento con i <u>porti hub di Gioia Tauro e Taranto</u>”. Ancora il PON, tra le azioni strategiche (1.1-1.5 sopra) perseguite per lo sviluppo della portualità, include: “<u>completamento e potenziamento dei nodi di transshipment di Gioia Tauro, Taranto e Cagliari</u>”. La Legge Obiettivo prevede per il periodo 2002-2004 tra le infrastrutture strategiche “<u>Piastra logistica euro-mediterranea della Sardegna: allacci di viabilità interna e alla portualità (autostrade del mare)</u>”. Gli scali portuali che potranno essere cofinanziati nel PON sono quelli di: <u>Catania, Palermo, Messina</u> (al 2001, gli unici che erano sede di Autorità Portuale e quindi inseriti nello SNIT). Infatti, gli interventi prioritari previsti dallo Strumento Operativo per il Mezzogiorno sono: “interventi sugli scali portuali di Catania, Cagliari, Taranto, Bari, Palermo, Napoli, Brindisi, Messina e Gioia Tauro.</p>	
MI3	<p>Costruire un sistema per la realizzazione delle “Autostrade del Mare”</p>	C
	<p><i>mentre per “cabotaggio” si intende la navigazione che si svolge tra porti dello stesso Stato, con il termine “Autostrade del Mare” ci si riferisce al trasporto combinato strada-mare di merci con l'utilizzo di navi Ro-Ro che, se realizzato fra porti nazionali, rappresenta un segmento dell'attività di cabotaggio e, se realizzato con porti internazionali, si inquadra nel concetto più ampio di “navigazione a corto raggio (o short sea shipping)”.</i></p>	
	<p><i>Le principali criticità che possono condizionare lo sviluppo dei trasporti combinati strada-mare, si possono individuare:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ <i>nella congestione dei traffici nelle vie di collegamento fra i porti ed il loro hinterland, soprattutto nelle tratte urbane (Traffico medio giornaliero di mezzi pesanti da/per alcuni porti principali relativo al trasporto combinato strada-mare: Palermo/Catania traffico attuale veicoli/giorno:970; incremento previsto: 500)</i> ◆ <i>nel ruolo che dovrebbero avere, per lo sviluppo di questi trasporti, i servizi sulle medie distanze (500-800 km.) che oggi non riescono ad attrarre sufficienti volumi di traffico. Le condizioni di base per poter superare dette criticità, pertanto, possono essere riferibili:</i> ◆ <i>alla capacità delle infrastrutture stradali fra il porto ed il suo hinterland di assorbire significativi nuovi flussi di traffico;</i> ◆ <i>alla possibilità di incidere sulla qualità e sul costo dei servizi offerti in modo da rendere competitivi anche i servizi sulle medie distanze</i> 	
MI3.1	<p>Infrastrutture per eliminare interferenze fra traffico portuale e traffico cittadino e garantire fluidità dei trasporti fra porto e hinterland.</p>	C
	<p><i>Strategia di lungo periodo. Tali interventi rappresentano una priorità assoluta per quei porti che per posizione nel mercato, per livello di traffici già esistenti, per la capacità di “fare sistema” con altri porti, hanno una indubbia posizione strategica di primo piano nello sviluppo delle nuove direttrici delle Autostrade del Mare. I porti (siciliani) che si possono individuare in questo gruppo sono Palermo e Catania, anche in un'ottica di coordinamento/cooperazione con porti vicini (Augusta e Termini Imerese).</i></p>	
	<p><i>In coerenza con la visione di sistema delle Autostrade del Mare, la programmazione degli interventi non può essere affrontata per singola area di criticità, ma per singola direttrice di traffico, al fine di assicurare le massime condizioni di fluidità ed economicità del trasporto, da origine a destinazione.</i></p>	
MI3.2	<p>Attivazione di nuovi servizi (medie distanze)</p>	C

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice documento AM0071_F0.doc	Rev F0	Data 20/06/2011

	<i>Strategia di lungo periodo. Dovrà essere promossa la realizzazione, in tempi brevi, di studi di fattibilità per l'attivazione di nuovi servizi sulle medie distanze. L'obiettivo fondamentale degli studi di fattibilità di detti progetti dovrà essere, in primo luogo, quello di verificare la sostenibilità degli stessi sul piano economico; in secondo luogo quello di individuare le direttrici di base da cui potersi espandere per la realizzazione di un sistema a rete.</i>	
MI3.3	Interventi infrastrutturali nei porti (strategie breve termine)	C
MI3.3.1	<i>migliorare la viabilità interna (anche in relazione agli spazi dedicati ai raccordi ferroviari) e le connessioni con la viabilità cittadina/autostradale;</i>	
MI3.3.2	<i>realizzare ogni possibile soluzione per separare il flusso dei veicoli passeggeri da quelli delle merci;</i>	
MI3.3.3	<i>realizzare piazzali di sosta, possibilmente custodita, per l'autotrasporto;</i>	
MI3.3.4	<i>realizzare e/o agevolare collegamenti con altre strutture portuali che potrebbero essere sinergiche con il combinato ro-ro (centri smistamento merci, terminal dedicati ad altre tipologie di traffico);</i>	
MI3.3.5	<i>realizzare strutture connesse con l'attivazione di traffici specializzati (merci pericolose, prodotti ortofrutticoli);</i>	
MI3.3.6	<i>migliorare le condizioni di sicurezza;</i>	
MI3.3.7	<i>agevolare sistemi organizzativi che consentano di migliorare la produttività e l'economicità delle operazioni di imbarco/sbarco</i>	
<p>Osservazioni: Direttrici di traffico più significative: Linea tirrenica: Liguria-Sicilia; Toscana-Sicilia; Lazio-Sicilia; Campania-Sicilia; Linea Adriatica: Veneto/Emilia Romagna-Sicilia. L'insieme dei porti ritenuti strategici per il sistema delle Autostrade del Mare sono: Genova, Livorno, Napoli, Palermo, Catania, Venezia, Ravenna, Brindisi. Altri porti significativi, di cui, però, andrà approfondito il livello di presenza dei "criteri di priorità" sopra indicati sono: Savona, Civitavecchia, Cagliari, Trieste, Ancona, Bari. I porti in cui oggi vengono operati servizi di cabotaggio ro-ro per il combinato strada-mare sono: Palermo, Termini <input type="checkbox"/>mprese, Catania, Trapani.</p>		
<p>I servizi di cabotaggio in essere (rilevati a Luglio 2000), in cui viene svolto anche trasporto combinato merci strada-mare, risultano i seguenti: GE-Termini <input type="checkbox"/>mprese; GE-PA Grimaldi; LI-CT; LI-PA; SV-CT; NA-PA; RA-CT; VE-CT-BA; Gaeta-TP; TP-LI. Le direttrici su cui oggi viene offerto un servizio con caratteristiche di frequenza (almeno 6 partenze/settimana), regolarità e rapidità tali da poter rappresentare un riferimento per il trasporto combinato strada-mare sono: Genova-Palermo; Napoli-Palermo. Altre direttrici che, pur avendo oggi una frequenza di sole 3-4 partenze per settimana hanno la potenzialità per incrementare traffici e servizi sono: Genova-Termini <input type="checkbox"/>mprese; Livorno-Palermo; Ravenna-Catania. Di non secondaria importanza è il sostenere la qualificazione dei traffici internazionali in quei porti che ad essi sono dedicati (collegamenti internazionali: Palermo-Valencia; Catania-La Valletta; Trapani-Tunisi)</p>		
<p>Altri attori</p>		
MI3.4	Progetto Strade Blu	
	<i>Il progetto prevede la gestione di una rete di 16 terminal portuali omogenei distribuiti strategicamente nell'Adriatico e nel Tirreno, riproducendo per certi aspetti lo schema tipico delle società di gestione aeroportuale. I terminal dovranno essere tutti strutturati in modo simile l'uno all'altro e con procedure operative standardizzate, dai quali far salpare ogni tre – quattro ore una nave con destinazione altri porti. Secondo le previsioni indicate dal piano industriale della nuova società, battezzata Solo Merci – Autostrade del Mare S.p.A., il nuovo network portuale dovrebbe drenare circa 4 mila mezzi pesanti al giorno, spostandoli dal sistema autostradale alle stive delle navi ro-ro. In termini reali, considerando che circa 1.500 utotreni e camion hanno già optato per la via marittima, dovrebbero essere dirottati sulle autostrade del mare 2.500 mezzi pesanti al giorno in più rispetto allo scenario attuale. Porti siciliani: Termini <input type="checkbox"/>mprese(compresa rotta per Cagliari); Augusta; Messina. Il progetto è attualmente in analisi da parte del Ministero</i>	
<p>Interventi invariati</p>		
<p>Interventi di adeguamento e potenziamento di banchine e moli, interventi di</p>		

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice documento AM0071_F0.doc	Rev F0	Data 20/06/2011

	infrastrutturazione nell'area portuale, nonché interventi relativi ai fondali nei principali porti di interesse nazionale.	
MI4	Realizzazione di infrastrutture di rilevanza strategica nazionale	E
	<i>La Legge obiettivo individua indica come strategici: Piastra portuale di Catania; Piastra portuale di Palermo; Piastra portuale di Messina; Piastra portuale di Trapani.</i>	

Quadro regionale		
Documenti di riferimento:		
	A. Programma Operativo Regionale 2000-2006 (POR Sicilia), Regione Siciliana, adottato dalla Giunta Regionale con Deliberazione n.299 del 27 settembre 2002	
	B. POR Sicilia, <u>Complemento di Programmazione</u> , adottato dalla Giunta Regionale con Deliberazione n.269 del 26 settembre 2003	
	C. Disegno di legge: Provvedimenti per favorire la riqualificazione del trasporto merci in Sicilia attraverso l'incentivazione del trasporto combinato strada-mare, Regione Siciliana, ottobre 2003	
	<i>I porti presentano vuoti infrastrutturali (inadeguatezza dei fondali, dei moli foranei, delle banchine) e carenti infrastrutture logistiche. L'obiettivo nazionale del riequilibrio della ripartizione modale del traffico merci per il decongestionamento della rete viaria, la riduzione dei consumi energetici e dell'impatto ambientale rappresenta una opportunità per il rilancio dei porti siciliani, in particolare anche mediante il ricorso all'intermodalità.</i>	A
MS1	Potenziamento infrastrutture portuali	A, B
	<i>la misura (6.1.3 Potenziamento infrastrutture portuali, servizi e logistica; POR Sicilia) tende al potenziamento delle infrastrutture portuali e dei nodi di interscambio, elevandone qualità, efficienza e sicurezza per la crescita del trasporto combinato, con particolare riferimento al cabotaggio. (...) è finalizzata al potenziamento e ammodernamento dei porti regionali di Termini Imerese, Milazzo, Riposto, Siracusa, Gela, Licata, Mazara del Vallo e Marsala (porti regionali 2^ cat. e 2^ classe), Pozzallo, Sciacca, Pantelleria, Castellammare del Golfo (porti regionali 2^ cat. e 3^ classe) e dei porti delle isole minori (2^ cat. e 4^ classe). (...) prevede la realizzazione di infrastrutture retro-portuali.</i>	
MS1.1	Infrastrutture a mare	A, B
MS1.2	Viabilità integrata porto-territorio con privilegio della modalità su ferro	A
	<i>La Regione si riserva di attivare la tipologia - Viabilità porto/territorio con privilegio delle modalità su ferro - prevista nel POR qualora si rendessero disponibili ulteriori risorse</i>	
MS1.3	Infrastrutture retro-portuali riguardanti la realizzazione di piattaforme logistiche	A, B
MS2	Incentivazione del trasporto combinato strada-mare	C
	<i>La Regione siciliana istituisce un sistema temporaneo di incentivi, erogabili per un periodo di tre anni, destinati alle imprese aventi sede nei paesi della Comunità Europea, operanti nel settore dell'autotrasporto per conto proprio o di terzi, al fine di promuovere l'utilizzo di servizi marittimi di trasporto combinato strada-mare, nelle rotte fra i porti della Sicilia ed i porti situati sulla parte continentale del territorio nazionale. Tali incentivi consistono nel rimborso di una quota delle maggiori spese in cui incorre l'autotrasportatore che utilizza il trasporto marittimo in luogo dell'infrastruttura stradale, alle condizioni e secondo le modalità definite dalla presente legge. L'entità dell'incentivo è calcolata in base al differenziale fra i costi esterni del trasporto "tutto strada" e di quelli del trasporto combinato strada-mare.</i>	
	Osservazioni: La Regione Siciliana sta definendo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti le rotte per le Autostrade del Mare di interesse per la Sicilia. All'interno del progetto si inserisce l'attivazione della nuova rotta Palermo-Civitavecchia (ottobre 2003).	

Tabella 4.4 Quadro delle strategie di massima (da PPAA)

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

4.2 Programma Operativo Nazionale “Reti e Mobilità” – Obiettivo convergenza 2007/2013 (PON).

Il Programma Operativo Nazionale (PON) è stato approvato con decisione C(2007) 6318 del 07/12/2007. Finanziato dal fondo Europeo di sviluppo regionale (FESR - Euro 1.374.728.891,00) e dal fondo di rotazione nazionale (Euro 1.374.728.891,00), per un totale di € 2.749.457.782,00, interviene nelle aree "Convergenza" (Campania, Calabria, Puglia e Sicilia) ed ha l'obiettivo di contribuire alla valorizzazione della posizione del Paese nel bacino del Mediterraneo, mediante interventi che realizzano una piattaforma logistica quale testa di ponte dell'U.E. verso il sud del Mediterraneo.

Per la redazione di tale programma le Regioni del Mezzogiorno hanno partecipato predisponendo un documento strategico che nel caso della Sicilia è stato definito “Documento Strategico Regionale (DSR) preliminare per la politica di coesione 2007-13”. Il Documento presenta innanzitutto un’analisi di contesto che prende in considerazione l’evoluzione dei principali aggregati economici, sociali ed ambientali che si ritengono rilevanti per la definizione degli ambiti di intervento individuati nei nuovi orientamenti comunitari per il 2007-2013. *Nella declinazione regionale di tale struttura si riscontrano forti elementi innovativi che sono stati integrati tenendo conto di alcuni punti di continuità con le scelte già effettuate nel precedente periodo di programmazione.* Dal DSR si legge:

*Nel settore dei **trasporti**, le opportunità legate alla creazione dell’area di libero scambio nel bacino del Mediterraneo inducono a ritenere che la Sicilia potrebbe svolgere, nel prossimo futuro, un ruolo importante di piattaforma logistica per l’ottimizzazione dei flussi di scambio e movimentazione delle merci in tutta l’area del Mediterraneo. Nei prossimi cinque anni transiteranno nel Mediterraneo 30 milioni di teus in più rispetto agli attuali 30/32 milioni. La Sicilia si trova proprio sulla direttrice del flusso di traffico che attraversa il Mediterraneo: il sistema portuale siciliano, come pure il necessario sistema logistico ad esso asservito, si possono pertanto proporre come nodo strategico per la rete di trasporto transeuropea che comprende le autostrade del mare da Ovest a Est e verso i Paesi del Medio Oriente e viceversa, da Nord a Sud e verso i Paesi Terzi del Nord Africa e viceversa.* Il DSR si concentra sull’urgenza di sostenere favorevoli condizioni di contesto di carattere territoriale legate alla presenza di infrastrutture e asset necessari alle imprese, in settori come i trasporti, i servizi ambientali e l’energia. Uno dei principali fattori di attrattività su cui agire è costituito, anche nel sistema dei **trasporti**. Il permanere di un gap non trascurabile nella dotazione infrastrutturale di base, in special modo in termini di accessibilità delle aree interne e rurali, si

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

accompagna, infatti, al ritardo con cui la regione si sta adeguando alla rapida evoluzione delle forme che assume la domanda di trasporto di persone e merci e all'esigenza di sostenibilità ambientale della mobilità, che influenza in misura crescente i flussi, in particolare nelle aree urbane.

Gli **obiettivi specifici** da perseguire saranno i seguenti:

- *Completare e qualificare le reti di trasporto primarie (già individuate dalle Intese Generali Quadro, dagli APQ e dalla programmazione del PRT);*
- *Migliorare l'accessibilità delle aree interne e rurali e delle aree produttive, agendo sulla interconnessione delle reti;*
- *Accrescere la dotazione e la funzionalità di infrastrutture puntuali (terminal portuali) in grado di favorire l'intermodalità nel trasporto delle merci, con particolare attenzione alla valorizzazione delle specificità connesse all'insularità;*
- *Creare una forte integrazione con i terminal di transhipment del Mediterraneo e con le regioni del Nord Italia e del Nord Europa, al fine di intercettare l'asse dei traffici marittimi*
- *intercontinentali che attraversano l'area mediterranea;*
- *Accrescere l'offerta di modalità trasporto ambientalmente più sostenibili, per le persone e le merci, sia sulla media e lunga percorrenza che nelle aree urbane;*
- *Migliorare l'integrazione funzionale della programmazione degli interventi sulle infrastrutture e le reti di trasporto con le altre politiche, in modo particolare con la politica industriale e di sviluppo locale e con le politiche di sviluppo per le aree urbane e rurali.*

il Programma Operativo Nazionale - reti e mobilità è finalizzato alla riqualificazione e al potenziamento del sistema dei trasporti del Mezzogiorno, mediante investimenti sulle infrastrutture di valenza nazionale – strade, ferrovie, porti, aeroporti, interporti – che siano funzionali al miglioramento delle condizioni di contesto per lo sviluppo socioeconomico e all'aumento della competitività e della produttività strutturale dei sistemi territoriali interessati.

Gli interventi previsti, che contribuiscono al conseguimento degli obiettivi di accessibilità, riequilibrio modale, intermodalità, efficienza, qualità del servizio, governo della mobilità e riduzione degli impatti ambientali, si inquadrano all'interno di tre Assi prioritari:

- sviluppo del sistema a rete delle principali direttrici di collegamento del Mezzogiorno, attraverso il potenziamento, l'adeguamento e l'ammodernamento delle reti ferroviaria e

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

stradale, il miglioramento delle attrezzature per la sicurezza marittima e delle infrastrutture di supporto alla navigazione aerea, l'incentivazione dell'innovazione tecnologica;

- potenziamento delle relazioni fra le aree locali e le direttrici principali, attraverso il rafforzamento delle connessioni del servizio ferroviario e della rete stradale con le infrastrutture nodali, nonché mediante la realizzazione e l'adeguamento dei collegamenti passeggeri fra le aree metropolitane ed i nodi delle reti transeuropee;
- sviluppo dei nodi di trasporto, attraverso il potenziamento e la riqualificazione delle infrastrutture portuali per i traffici commerciale, di cabotaggio e a breve raggio, il potenziamento di quelle aeroportuali *Air side* e *Land side* e l'intervento sui terminali a servizio dell'intermodalità delle merci.

La strategia del Programma mette in campo il tema dell'*integrazione* a più livelli: tra diversi tipi di infrastrutture; per il riequilibrio modale e di sviluppo intermodale; per l'interrelazione tra le infrastrutture e i servizi di trasporto multimodale; in funzione del raccordo tra la politica nazionale dei trasporti e quella europea. L'integrazione si esprime anche in termini di coordinamento delle politiche di livello nazionale e locale, di coerenza e complementarità degli interventi. Il PON "Trasporti", infatti, ha privilegiato un approccio di *coordinamento*, *condivisione* e *partenariato* tra Enti, Amministrazioni nazionale e regionale e Autorità ambientale.

Anche sul piano strettamente programmatico e pianificatorio, il PON "Trasporti" non è un'iniziativa isolata, bensì presenta una pluralità di legami a più livelli.

Riferimenti al progetto

All'interno del Piano non viene fatto un diretto riferimento al progetto dell'attraversamento stabile ma si esplicitano le azioni finalizzate al sostegno delle Azioni riferite all'Asse I - *Sviluppo delle infrastrutture nodali di trasporto e azioni riferite all'Asse logistica* e dell'Asse II - *Potenziamento delle connessioni tra sistemi locali e sistema infrastrutturale superiore*. Il PON individua alcune grandi progetti, concentrati sul potenziamento di elementi strutturali (ferroviari, hub portuali, collegamenti stradali lungo le grandi direttrici) distribuiti nelle varie regioni del Sud.

Queste strategie generali indirizzate allo sviluppo del sistema a rete delle principali direttrici di collegamento del Mezzogiorno sono assolutamente compatibili con gli obiettivi che hanno indotto alla progettazione delle infrastrutture connesse al Ponte, poiché di fatto si traducono in un potenziamento dell'offerta di trasporto di livello sovraregionale e locale.

Come si evince dalla Pianificazione settoriale regionale e dagli inquadramenti prodotti per il PON in

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Sicilia, da un'analisi generale comparativa con altre realtà regionali, si può affermare che l'accessibilità alle infrastrutture è molto più bassa di quella che si riscontra nella media nazionale. Su tale situazione di gli strumenti di pianificazione settoriale poggiano le loro attenzioni, con l'intento primario di recuperare i ritardi in termini di offerta e di efficienza dei sistemi di trasporto multimodale.

4.3 Piano Urbano della Mobilità – PUM

Il Piano Urbano della Mobilità (P.U.M.) è uno strumento di programmazione istituito con la L. 340 del 24.11.2000, e considerato dal Piano Direttore del PRT tra gli strumenti della Pianificazione tattica o di breve periodo, da sviluppare in ambito sub regionale.

Questo livello della pianificazione, ben identificato dal PRT, riguarda la definizione degli interventi, soprattutto di tipo gestionale, finalizzati all'ottimizzazione delle condizioni esistenti della mobilità dei passeggeri e delle merci e che sono sviluppati per l'appunto nei Piani del Traffico per la viabilità extraurbana (art.36 D.Lgs. 285/92-Codice della Strada), nei Piani Urbani della Mobilità (D. lgs.430 /2000), nei Programmi triennali dei servizi di Trasporto Pubblico Locale, nei contratti di servizio del TPL. L'attuazione di tali strumenti, secondo il principio della sussidiarietà, è demandata agli enti locali mentre rimane di competenza regionale la sola funzione di coordinamento e di indirizzo.

Pertanto il PUM è lo strumento attraverso cui è possibile definire un quadro generale di scelte e decisioni relative alla mobilità nell'area urbana e ricondurle ad un insieme coerente di interventi *infrastrutturali, tecnologici, gestionali ed organizzativi* in grado di orientare lo sviluppo della mobilità, da attuarsi per fasi in un arco temporale di 10 anni.

Secondo normativa, il P.U.M. è da intendersi quale "progetto del sistema della mobilità", articolato in un insieme organico di interventi materiali e immateriali diretti a:

- soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione;
- abbattere i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico;
- ridurre i consumi energetici;
- aumentare i livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale;
- minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata e moderare il traffico;
- incrementare la capacità di trasporto;
- aumentare la percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi;
- ridurre i fenomeni di congestione;
- favorire l'uso di mezzi alternativi di trasporto a minor impatto ambientale.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Le norme prevedono un ampio ventaglio di interventi, alcuni anche impegnativi in termini di risorse finanziarie; in questo senso il P.U.M. assume valore di piano strategico pur con orizzonte temporale di attuazione medio termine, con proiezioni anche agli scenari di lungo periodo; tra gli interventi ipotizzabili si segnalano:

- infrastrutture di trasporto pubblico;
- infrastrutture stradali, di competenza locale, con particolare attenzione alla viabilità a servizio dell'interscambio modale;
- parcheggi, con particolare riguardo a quelli di interscambio;
- tecnologie applicate ai trasporti;
- iniziative dirette a incrementare e/o migliorare il parco veicoli;
- governo della domanda di trasporto e della mobilità, anche attraverso la struttura del *mobility manager*;
- sistemi di controllo e regolazione del traffico;
- sistemi d'informazione all'utenza;
- logistica e tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città.

In rapporto agli obiettivi del Piano ed alle analisi condotte, sono stati delineati 5 macro-scenari di sviluppo per il sistema di trasporto comunale:

- **Scenario Zero**, ovvero scenario attuale proiettato a 10 anni. In tale scenario rientrano essenzialmente azioni improntate a rendere operativo il *Road Pricing* nel centro.
- **Scenario 1**, incentrato sul potenziamento esclusivo del trasporto collettivo. In tale scenario rientrano:
 - *Potenziamento del parco veicolare ATM e nuova linea di forza in sede propria tra Piazza Castronovo e Gazzi;*
 - *Realizzazione di un servizio di trasporto collettivo via mare (Metropolitana del Mare), inteso come un servizio regolare di trasporto collettivo in area urbana/metropolitana, ad elevata frequenza, operativo con mezzi veloci su via d'acqua. La rete fissa per questo sistema si compone di una parte fissa costituita da pontoni e moli d'attracco delle imbarcazioni. Le forti polarità dello Stretto sono rappresentate da Messina, Reggio Calabria, Villa San Giovanni. Il servizio che attualmente si svolge tra le due coste dovrà essere migliorato ma soprattutto dovrà avere delle caratteristiche nettamente*

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

migliori. L'aspetto qualificante della *metropolitana del Mare* sta nel fatto che essa svolge anche funzione di trasporto collettivo lungo la costa soprattutto nella parte centro settentrionale e sarà utile sia per alleggerire la pressione del traffico veicolare lungo percorsi congestionati terrestri che costeggiano la costa, sia per proporre un servizio turistico. Sono state ipotizzate delle fermate (Ganzirri, Marina Guardia, Rada San Francesco, Zona Falcata, Real Cittadella, Gazzi, Tremestieri), alcune già attrezzate.

- *Nodo d'interscambio e terminal crociere.* Tale destinazione è stata idealmente collocata in una zona da riqualificare all'interno della Falcata.

- **Metroferrovia.** Il servizio di metro ha lo scopo di ridurre il traffico veicolare da e per la zona Sud del Comune di Messina introducendo un servizio metropolitano di superficie tra la stazione Centrale e Giampilieri Marina, Tale servizio sarà operato sull'infrastruttura ferroviaria esiste, lungo la quale sono previste nuove stazioni (vd. Fig. 5).

- *Ferrovia suburbana Messina-Camaro,* tale collegamento si basa sul recupero di una linea ferroviaria abbandonata per Palermo, dimessa da qualche anno con l'entrata in esercizio della nuova galleria sotto i Peloritani.

- **Parcheggi di interscambio e Protezione civile.** Sono stati individuati sia dei parcheggi collocati in posizione urbana periferica, prossima al confine comunale, sia dei parcheggi di corrispondenza collocati più all'interno utili a favorire il passaggio al mezzo pubblico. Le aree d'interscambio individuate sono: Piazza Castronovo, Parcheggio interno al nodo d'interscambio e terminal, Parcheggi in prossimità delle stazioni della Metroferrovia e della ferrovia suburbana (S. Cecilia e Gazzi)

- Rete di piste ciclabili.

- **Scenario 2, incentrato sul potenziamento prevalente del trasporto stradale;**

- Bretelle sotterranee tra viale Europa e Via Don Bosco,

- Tunnel su via Vittorio Emanuele

- Svincolo di allaccio parziale Tangenziale A20-Via Cannizzaro

- Galleria Piazza Castronovo – Via L. Sciascia

- Strada arginale lungo torrenti e viabilità integrativa

- Via Marina nord e Sud

- **Parcheggi**

- Centri distribuzione urbana delle merci

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice documento AM0071_F0.doc	Rev F0	Data 20/06/2011

- **Sistema di collegamento collinare tra i Forti.** Con l'edificazione dei fortini fu realizzata una ricca rete di collegamenti minori. Fra tutte si segnala la strada di crinale che da Capo Peloro, attraversando Forte Spuria, risale le colline di faro Superiore e Castanea per proseguire dalle "Quattro Strade". Per valorizzare il patrimonio esistente il Piano ritiene utile procedere alla qualificazione di un percorso stradale turistico che segua la viabilità intercollinare.
- **Scenario 3, rappresentato dal potenziamento della rete di trasporto pubblico e privato;** deriva dalla combinazione degli interventi previsti negli Scenari 1 e 2.
- **Scenario 4, corrispondente alla realizzazione del Ponte sullo Stretto.** In realtà rappresenta un'analisi simulativi in cui l'attraversamento dello Stretto è previsto sia con mezzi nautici sia con un ponte. In altri termini gli Scenari da 1 a 3 sono stati posti in relazione con l'opera di attraversamento.



Dato l'interesse, in questa sede degli esiti delle simulazioni condotti dal PUM (anno 2007) si riporta integralmente il commento alle valutazioni allo Scenario 4.

Lo scenario che più interagisce con le opere di progetto è quindi lo scenario 4, di lunga prospettiva che prevede la presenza del collegamento stabile tra le due sponde dello Stretto (Scenario 4), ma anche gli scenari riferiti al potenziamento del trasporto stradale (Scenario 2) e della rete di trasporto pubblico e privato (Scenario 3).

La simulazione ha restituito i seguenti risultati: tutto il traffico di lunga percorrenza si sposterebbe sul collegamento stabile. Viceversa, gli spostamenti con origine o destinazione in provincia di Reggio Calabria, si attesterebbero sui collegamenti marittimi operativi tra il porto di Reggio Calabria e i porti di Messina e Tremestieri. Questo è motivato dal fatto che gli utenti con origine o destinazione a Reggio Calabria trovano una maggiore disutilità economica e temporale a percorrere il tratto autostradale Reggio Calabria-Villa San Giovanni, i complessivi 20 km di raccordo al Ponte ed il tratto di collegamento stabile con il relativo pedaggio, piuttosto che sostenere un tempo di traghettamento, che attualmente oscilla intorno ai 40 minuti (il quale non impone ulteriori consumi chilometrici aggiuntivi).

Nonostante ciò, si rileva comunque la possibilità che qualche utente proveniente o diretto a Reggio prediliga ugualmente la soluzione Ponte o che, dualmente, utenti provenienti o diretti al Continente trovino più economico effettuare l'attraversamento percorrendo la relazione Reggio-Messina via mare. In entrambi i casi si tratta, tuttavia, di aliquote assai modeste.

Dai risultati dell'assegnazione si evince che l'aver imposto per il transito sul Ponte un pedaggio simile alle tariffe attualmente esercite dalle compagnie marittime ha l'immediato effetto di dirottare

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

notevole parte del traffico da e verso il Continente sul collegamento stabile. Quest'ultimo infatti, a parità di tariffa, comporta dei tempi di percorrenza ridotti e dunque più bassi valori del costo generalizzato dei trasporti. Questo non vuol dire che il sistema potrebbe fare a meno dei collegamenti marittimi tra Villa San Giovanni e Messina. La persistenza di tali collegamenti marittimi, anzi, previene la possibile situazione di monopolio della gestione del collegamento tra la Sicilia ed il Continente; la concorrenza tra ponte e traghetti ha lo scopo di assicurare il continuo interesse, da entrambe le parti, di offrire un servizio di qualità alla tariffa più bassa possibile. La operatività dei traghetti è auspicabile anche in quanto offerta di trasporto di riserva per l'attraversamento dello Stretto nel caso di inagibilità temporanea del Ponte; per quanto molto bassa, la probabilità che si verificano condizioni di chiusura temporanea all'esercizio del Ponte è comunque non nulla.

È indubbio che le tariffe giocano un ruolo importante, tanto che con una ulteriore simulazioni in cui le tariffe di traghettamento sono ridotte in misura pari a 30% il risultato si ribalta, rispetto allo scenario su commentato.

Comunque, in tutti i casi, i vantaggi della soluzione Ponte **consistono nel miglioramento del livello di servizio complessivo dei traffici Sicilia-Continente, nella disponibilità di una riserva di capacità sufficiente a far fronte a punte di domanda eccezionali e nella riduzione dei flussi di traffico veicolare che attraversano i centri urbani di Messina e Villa San Giovanni.**



		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011



Tabella 4.5 Le stazioni della Metroferrovia indicate nello Scenario 1 del Piano Urbano della Mobilità (tratta da P.U.M.)

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

4.4 Piano Generale del Traffico – PGTU

Il Piano Generale del Traffico Urbano della città di Messina risale 1997 e risponde alle direttive per emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici, in linea con quanto disposto dal Codice della Strada del 1992. I PGTU rispondono a quattro obiettivi generali e precisamente a:

- Il miglioramento delle condizioni di circolazione implica il soddisfacimento della domanda di mobilità e prestazioni (tempi e costi globali del viaggio) migliori di quelli esistenti, nel rispetto dei vincoli economici, urbanistici, ambientali ed infrastrutturali. Questo obiettivo riguarda la mobilità pedonale e la sosta veicolare.
- La riduzione di inquinamento acustico e atmosferico può essere perseguita solo con una politica di sviluppo del trasporto collettivo capace di ridurre sensibilmente la circolazione auto veicolare
- Il risparmio energetico è una diretta conseguenza della fluidificazione della circolazione, in quanto in ambiente urbano i consumi sono fortemente condizionati dalla bassa velocità di marcia e delle condizioni di arresto del flusso.

I criteri guida su cui improntare la progettazione e le linee metodologiche da seguire sono il soddisfacimento di tutte le esigenze di mobilità della popolazione e la necessità di una verifica quantitativa, in sede progettuale, delle capacità offerte rispetto alla domanda e della stima delle prestazioni offerte dai componenti singoli e dal sistema nel suo complesso (prestazioni delle reti).

Nel caso specifico di Messina lo scenario di riferimento del Piano fornisce le seguenti indicazioni:

- i problemi connessi ai traffici di attraversamento possono trovare soluzione solo con la realizzazione dei progetti avviati dall'amministrazione nell'ambito dell'Accordo di Programma, per il miglioramento dei trasporti nell' area dello stretto di Messina (svincolo Giostra e collegamento Falcate Gazzi)
- il trasporto collettivo è una componente essenziale del sistema di trasporto e condizione necessaria per raggiungere gli obiettivi del piano e il potenziamento dello stesso;
- esigenze di concentrazione eccessiva della domanda nel centro commerciale e di valorizzazione dello stesso fanno ritenere fondamentali gli interventi di tipo Aree Pedonali e ZTL.

Dal PGTU la strumentazione di settore si è profondamente evoluta, anche a seguito

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

dell'introduzione del Piano Direttore del PTR che ridisegna la pianificazione prevedendo un'articolazione tra pianificazione strategica, di livello regionale, e per pianificazione tattica a scala sub regionale (vd. sopra).

4.5 Piano Regolatore portuale di Messina

Il Piano Regolatore del porto vigente è stato approvato nel 2007. Il precedente PRP, approvato nel 1959, era stato aggiornato con una Variante del 1984. Il Piano vigente non definisce in modo univoco e chiaro le destinazioni d'uso delle aree portuali, salvo pochi casi particolari e non fornisce margini di ulteriore potenziamento infrastrutturale.

Tuttavia il Piano somma a problemi di carattere squisitamente urbano quelli tipici di gran parte dei porti italiani, quali la mutazione dei traffici marittimi (con, in particolare, la crescita del traffico crocieristico) e lo sviluppo delle autostrade del mare.

Le specificità dell'articolato sistema che fa capo all'Autorità Portuale di Messina (e comprende da una parte i porti di Messina e Tremestieri e dall'altra di Milazzo), la necessità di procedere alla pianificazione contestuale dell'intero sistema portuale, l'evidente opportunità di cogliere quest'occasione per promuovere la maggiore sinergia tra i poli del sistema e la maggiore coerenza tra i due diversi Piani, hanno indotto l'Autorità Portuale a ritenere assai utile – se non indispensabile – proporre un documento aggiuntivo rispetto a quelli propri dei Piani Regolatori Portuali. È apparsa, infatti, chiara l'esigenza di dotarsi di uno strumento unitario, di sintesi e di indirizzo "strategico", dei Piani dei singoli porti, tale da assicurare la rispondenza dei due PRP a un disegno complessivamente coerente e sostenibile.

Questo strumento, denominato "Quadro Strategico dei porti di Messina e Milazzo e Indirizzi di Piano" è da considerarsi in qualche misura sperimentale; esso non vuole essere sostitutivo dei documenti propri dei singoli PRP, quanto piuttosto costituire un elemento di riferimento comune. La legge n.84 del 1994 "Riordino della legislazione in materia portuale" definisce, all'art. 5 comma 1, i contenuti essenziali del PRP, precisando che il Piano:

- delimita l'ambito portuale;
- disegna l'assetto complessivo del porto, ivi comprese le aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie;
- individua le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree comprese nell'ambito del porto.

La Legge indica inoltre che "le previsioni del PRP non possono contrastare con gli strumenti

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice documento AM0071_F0.doc	Rev F0	Data 20/06/2011

urbanistici vigenti”, in primis quelli del Comune o dei Comuni interessati.

Il PRP di Messina é caratterizzato, oltre che dal necessario riferimento al “Quadro Strategico”, da un’impostazione e da una “filosofia” fortemente aderenti alla realtà, alle aspettative e alle prospettive del porto e della città.



Qualora la domanda di traghettamento in futuro possa subire una radicale flessione a seguito della realizzazione del Ponte (o di significativo potenziamento del sistema di traghettamento su ferro) le nuove opere previste dal PRP saranno – a detta del Piano - comunque pienamente utili e operative per servizi di “autostrade del mare” (vd. PUM).

Il Piano definisce una proposta per il porto di Messina e per le aree demaniali marittime comprese tra la foce del torrente Annunziata e la foce del torrente Portalegni, estesa allo studio delle aree relative al nuovo approdo di Tremestieri (comprese tra la foce del torrente Mili e la foce della fiumara Canneto).

Le soluzioni ipotizzate sono da considerarsi compatibili anche in rapporto alla soluzione Ponte nello Stretto, in quanto considerate nella definizione degli scenari di trasformazione del Porto.

In particolare le opere previste riguardano:

- *recupero urbanistico ed edilizio di tutta l’ampia fascia esterna della Zona Falcata;*
 - *ormeggi, spazi, edifici di servizio delle Pubbliche Amministrazioni (Autorità Marittima, Polizia, Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco, etc.);*
 - *riqualificazione dell’area attualmente destinata alla cantieristica, estesa a quella dell’Arsenale militare;*
 - *realizzazione di un terminale portuale commerciale polifunzionale, nel quale attestare i traffici Ro-Ro merci (ed eventualmente “misti” passeggeri più merci) che non faranno capo al polo di Milazzo, nonché ulteriori traffici Lo-Lo per merci varie unitizzate ed eventualmente containers. Il terminale sarà in grado di ospitare contemporaneamente almeno 3 navi e sarà realizzato ampliando il molo Norimberga e costruendo, a ponente del Norimberga, un nuovo sporgente;*
 - *attivazione di un terminale crociere di adeguata capacità ed efficienza, in grado di ospitare fino a 5 navi da crociera di grandi e medie dimensioni grazie alla costruzione di nuove banchine;*
 - *collegamento del porto con l’autostrada e con Tremestieri mediante una viabilità alternativa alle strade esistenti, anche se non necessariamente esclusiva;*
 - *riqualificazione waterfront, 1° tratto: dell’edificio della Dogana alla foce del torrente Bocchetta;*
 - *riqualificazione waterfront, 2° tratto: dalla foce del torrente Bocchetta alla foce del torrente Giostra.*
- Questa sezione potrebbe assumere per intero il carattere di “passeggiata a mare” coerentemente con la parte centrale già utilizzata ed attrezzata; la banchina destinata alle navi*

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

da crociera potrà essere separata dalla retrostante passeggiata a giardino pubblico mediante una cancellata;

- *riqualificazione waterfront, 3° tratto:dalla foce del torrente Giostra alla foce del torrente Annunziata; questa sezione potrà essere caratterizzata dalla presenza di un nuovo grande porto turistico, destinato non solo ai residenti ma anche al transito ed all'attività charter.*

Riferimento al ponte

Il Piano evidenzia l'esigenza di intervenire nelle aree urbane afferenti il Porto e limitrofe con l'intento di operare una complessiva riorganizzazione degli spazi sia in funzione della redistribuzione dei traffici marittimi fra i tre poli di Messina, Milazzo e Tremestieri (considerando anche nuove funzioni es. navi crociera, Via del Mare –vd. PUM) sia della riorganizzazione del traffico del traghettamento dello Stretto spostandolo, per quanto si è detto dal centro cittadino. Tali trasformazioni potranno avvenire anche in virtù della quota di traffici che si muoveranno in altro modo ovvero sull'attraversamento stabile (vedi la successiva Figura 3).



Tabella 4.6 Piano Regolatore portuale di Messina (2007), stralcio della tavola allegata alla relazione

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Per far fronte a quest'eventualità, nella definizione del Piano si è deciso di prevedere interventi che, pur essendo in grado di rispondere pienamente da subito alle aspettative emerse, non fossero destinati a divenire obsoleti o inutili se e quando il Ponte entrasse in esercizio, ancorché prevedibilmente in tempi comunque successivi all'orizzonte temporale di 10-15 anni proprio del Piano regolatore del porto.

5 Gli strumenti della pianificazione territoriale nella Regione Sicilia

5.1 Linee guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale – PTPR.

Le linee guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale, redatte a cura dell'Assessorato dei beni culturali ambientali e della pubblica istruzione, sono state approvate dal Comitato Tecnico-Scientifico ex art. 24 del R.D. 1357/40 nella seduta del 30/04/1996, la tutela del paesaggio è demandata all'organizzazione dell'Amministrazione dei beni culturali derivanti dalla L.R. 116/80 e dal D.P.R. 805/75 a cui rimane pertanto attribuito il compito di redigere ed adottare il PPT secondo l'art. 5 della L. 1497/39.

Le linee guida sono state emanate per "delineare un'azione di sviluppo orientata alla tutela e alla valorizzazione dei beni culturali e ambientali, definendo traguardi di coerenza e compatibilità delle politiche regionali di sviluppo, evitando ricadute in termini di spreco delle risorse, degrado dell'ambiente, depauperamenti del paesaggio regionale".

Il Piano Territoriale Paesistico Regionale persegue i seguenti obiettivi:

- stabilizzazione iconologica del contesto ambientale regionale, difesa del suolo e della biodiversità, con particolare attenzione per le situazioni di rischio e di criticità;
- valorizzazione dell'identità e delle peculiarità del paesaggio regionale, sia nel suo insieme unitario che nelle sue diverse specifiche configurazioni;
- miglioramento della fruibilità sociale del patrimonio ambientale regionale, sia per le generazioni attuali che per quelle future.

Il Piano deve associare, inoltre, alla capacità di indirizzo e direttiva la funzione prescrittiva, definendo vincoli, limitazioni e condizionamenti immediatamente operanti nei confronti dei referenti istituzionali e dei singoli operatori.

L'integrazione di azioni essenzialmente difensive con quelle di promozione e di intervento attivo sarà definita a due livelli:

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- quello regionale, per il quale le Linee Guida, corredate da cartografia in scala 1:250.000, forniscono le prime essenziali determinazioni;
- quello sub regionale o locale, per il quale gli ulteriori sviluppi (corredati da cartografie in scala 1:50.000, 1:25.000 e 1:10.000) sono destinati a fornire determinazioni più specifiche, che potranno retroagire sulle precedenti.

Tra le diverse strategie del Piano è da evidenziare la valorizzazione e i consolidamenti dell'armatura storica e della rete ecologica. Su di essa si innestano i quattro "assi strategici" estesi a tutta la regione:

- consolidamento e qualificazione del patrimonio e dell'attività agroforestali;
- consolidamento e qualificazione del patrimonio d'interesse naturalistico;
- consolidamento e qualificazione del patrimonio d'interesse storico, archeologico, artistico, culturale, documentario;
- riorganizzazione urbanistica e territoriale.

A valle di un esame approfondito dei sistemi naturali e delle differenziazioni che li contraddistinguono, l'intero territorio regionale è stato suddiviso in 17 ambiti, più uno relativo alle isole minori.

Riferimenti all'opera

Tra i 17 ambiti in cui è stato suddiviso il territorio siciliano, quello che maggiormente interessa l'opera e gli interventi ad essa legati è l'**Ambito n.9 – Area della Catena Settentrionale (Monti Peloritani)**, che verrà meglio analizzato nel paragrafo seguente.

L'opera non è inserita nella carta generale ricognitiva delle infrastrutture regionali delle Linee Guida del PTP che risulta essere in realtà un piano indicativo e di ricognizione dei vincoli, se pur con criteri di modalità di gestione.

L'area in cui sono previste le opere ricade all'interno dei vincoli indicati dal PTPR e riproposti dalla variante al PRG del Comune di Messina in merito alla quale gli enti preposti si sono espressi anche successivamente all'approvazione delle Linee Guida al PTPR.

Il progetto interferisce, quindi, con il sistema dei vincoli ambientali e paesaggistici definiti dal Piano.

5.2 Piano Paesaggistico Ambito 9 – Area della Catena settentrionale Monti Peloritani

Il Piano è stato adottato con Decreto n. 8470 del 4 dicembre 2009 ed è stato redatto dalla Regione Sicilia (Assessorato ai Beni Culturali e Ambientali e Dipartimento Beni Culturali) con la

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Soprintendenza ai Beni culturali ed ambientali di Messina, in conformità della normativa attuale sia regionale che nazionale e con riferimento alla normativa europea.

In attuazione delle Linee Guida del Piano Territoriale Paesaggistico Regionale, approvate con D.A. n. 6080 del 21.05.1999, e dell'Atto di Indirizzo dell'Assessorato Regionale per i Beni Culturali ed Ambientali e per la Pubblica Istruzione, adottato con D.A. n. 5820 dell'08/05/2002, il Piano Territoriale Paesaggistico dell'Ambito 9, articolato secondo gli Ambiti Territoriali individuati dalle stesse Linee Guida, persegue i seguenti obiettivi generali:

- stabilizzazione ecologica del contesto ambientale, difesa del suolo e della bio-diversità, con particolare attenzione per le situazioni di rischio e di criticità;
- valorizzazione dell'identità e della peculiarità del paesaggio dell'Ambito/i, sia nel suo insieme unitario che nelle sue diverse specifiche configurazioni;
- miglioramento della fruibilità sociale del patrimonio ambientale, sia per le attuali che per le future generazioni.

Inoltre, in attuazione dell'art. 135 del Codice, il Piano Territoriale Paesaggistico definisce per ciascun ambito locale, successivamente denominato Paesaggio Locale, specifiche prescrizioni e previsioni ordinate:

- al mantenimento delle caratteristiche, degli elementi costitutivi e delle morfologie dei beni sottoposti a tutela, tenuto conto anche delle tipologie architettoniche, nonché delle tecniche e dei materiali costruttivi;
- all'individuazione delle linee di sviluppo urbanistico ed edilizio compatibile con i diversi livelli di valore riconosciuti e con il principio del minor consumo del territorio, e comunque tali da non diminuire il pregio paesaggistico di ciascun ambito, con particolare attenzione alla salvaguardia dei siti inseriti nella lista del patrimonio mondiale dell'UNESCO e delle aree agricole;
- al recupero e alla riqualificazione degli immobili e delle aree compromesse o degradate, al fine di reintegrare i valori preesistenti, nonché alla realizzazione di nuovi valori paesaggistici coerenti ed integrati;
- all'individuazione di altri interventi di valorizzazione del paesaggio, anche in relazione ai principi dello sviluppo sostenibile.

La metodologia adottata discende direttamente dall'impostazione delle Linee Guida del PPR, segue l'evoluzione normativa e culturale avutasi negli anni successivi, per taluni aspetti notevolmente innovativi, e adotta come modello di riferimento principale il Piano Paesaggistico

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

dell'Ambito 1 – Rilievi del Trapanese.

il piano si articola in indirizzi, direttive e prescrizioni, che disciplinano le azioni di conservazione, recupero e trasformazione del territorio, compatibili con la tutela paesaggistica e ambientale e concorrenti nel loro complesso all'attuazione delle finalità.

La normativa di Piano si articola in:

- norme per componenti di paesaggio, che riguardano le componenti del paesaggio schedate, censite e cartografate nei documenti di Piano, nonché le aree di qualità e vulnerabilità percettivo - paesaggistica, individuate sulla base della relazione fra beni culturali e ambientali e ambiti di tutela paesaggistica a questi connessi;
- norma per paesaggi locali, ove le norme per componenti trovano maggior specificazione e si modellano sulle particolari caratteristiche culturali e ambientali dei paesaggi stessi, nonché sulle dinamiche insediative e sui processi di trasformazione in atto.

Il Piano, al fine di garantire la compatibilità e la coerenza di ogni azione trasformativa del territorio dell'ambito 9 con le esigenze di tutela del patrimonio culturale e ambientale, si avvale di un Sistema Informativo Territoriale appositamente costituito. Il SIT è integrato da un Sistema Valutativo che mira a rendere il più possibile trasparenti e confrontabili le proposte di tutela e di intervento comunque incidenti sul patrimonio culturale ed ambientale (art. 8 delle Norme).

Come già accennato, il Piano ha riconosciuto e definito gli ambiti paesaggistici, denominandoli Paesaggi Locali (art.43 delle Norme), i quali costituiscono il riferimento per gli indirizzi, le direttive e le prescrizioni, la cui efficacia è disciplinata dall'art.5 delle Norme.

I Paesaggi Locali individuati sono:

1. **Stretto di Messina (art.44 delle Norme)**
2. Valle del Nisi e Monte Scuderi
3. Grandi valli: Pagliana, Savoca ed Agrò
4. Taormina
5. Valle dell'Alvantara
6. Valle del Timeto e Capo Calavà
7. Media e alta valle del Novara e dell'Elicona
8. Media e alta valle del Patri
9. Media e alta valle del Gualtieri e del Mela
10. Media e alta valle del Niceto
11. Rametta e Bauso
12. Pianura e penisola di Capo Milazzo

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

13. Capo Rasocolmo

Per ciascuno dei Paesaggi Locali vengono individuate le aree archeologiche o di interesse storico a tutela ai sensi dell'art.142 lett. m) del D.lgs n. 42/2004 e s.m.i. i percorsi panoramici, i belvedere e i punti panoramici nonché il water-front e più in generali tutti i beni paesaggistici sottoposti a vincolo.

Per Beni paesaggistici il Piano intende (art.7 delle Norme): *“beni immobili, areali o puntuali, come definiti dall’art. 134 del D.Lgs. 22 gennaio 2004 n. 42 e individuati nelle tavole 30a e 30b del Piano. I Beni Paesaggistici sono parte integrante del patrimonio culturale della Regione, costituendone espressione dei valori naturali, ambientali, storico-culturali, morfologici, estetici ed insediativi, e connotati da specifica identità, da tutelare ai sensi dell’articolo 9 della Costituzione. I Beni Paesaggistici sono oggetto di tutela e valorizzazione finalizzata al mantenimento delle caratteristiche, degli elementi costitutivi e delle relative morfologie in modo da preservarne l’integrità.”.*

Riferimenti all’opera

Si evidenzia che l’opera in oggetto non è prevista nelle Carte di Sintesi Interpretative del Piano Paesaggistico. Tuttavia il progetto, come già accennato per le Linee Guida del PTPR, sembra avere molte relazioni con il paesaggio in quanto interferisce con il sistema dei vincoli ambientali e paesistici.

E’ ragionevole presupporre (anzi vi sono diversi pronunciamenti in merito) che una possibile integrazione al Piano, che prenda in considerazione la realizzazione dell’attraversamento stabile, avverrà in sede di redazione del Documento Definitivo dello strumento che si andrà ad approvare.

5.3 Piano Territoriale Provinciale – Provincia di Messina – PTP

In Sicilia la volontà di dotare le province di uno strumento di pianificazione nasce dall’introduzione della Legge 8/86 che riforma l’ente intermedio, attribuendogli maggiori poteri, soprattutto in ordine alle attività di programmazione e controllo del territorio. La provincia di Messina ha avviato nel 1997 la formazione del proprio Piano Territoriale Provinciale (PTP); solo nel 2000 è stato definito lo “schema di massima” del PTP, trasmesso al Consiglio Provinciale per gli adempimenti relativi all’approvazione, necessaria per la redazione della fase definitiva e operativa del Piano.

Nel 2003, in seguito alla conclusione del mandato elettivo del Consiglio e in attesa dell’insediamento del Consiglio nuovo, il processo di definizione del Piano ha subito alcuni rallentamenti, con conseguente obbligo di ridefinizione dell’impalcatura strategica e metodologica

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

denunciata nei documenti preliminari. Tra i nuovi “fatti” da considerare c’è sicuramente la maturazione degli atti progettuali e delle decisioni governative finalizzate alla realizzazione di Ponte sullo Stretto nonché la programmazione delle opere connesse a terra, che richiederanno una definizione di dettaglio del quadro programmatico dell’Area dello Stretto e del suo assetto territoriale ed urbanistico.

Il PTP non è ancora stato approvato; di recente ne sono stati approvati il quadro conoscitivo strutturale e il quadro propositivo con valenza strategica, mentre si è in attesa del documento definitivo.

Il Piano ha contenuti di rilievo strategico e strutturale; l’approccio metodologico utilizzato lo avvicina al suo ruolo di strumento di coordinamento, pur rimanendo invariate le azioni prescrittive individuate ai sensi dell’art. 12 della L.R. 9/86.

Rispetto alla traccia metodologica e formativa proposta nelle fasi preliminari, nella sua versione definitiva e operativa il Piano sarà articolato come illustrato di seguito:

- *Quadro conoscitivo con valenza strutturale* (dell’intero territorio provinciale): definisce il sistema delle invarianti strutturali del Piano.
- *Quadro propositivo con valenza strategica (per sistemi strutturanti)* che definisce gli indirizzi per il coordinamento, la razionalizzazione e la verifica di coerenza dei piani e programmi comunali e dei programmi provinciali. Il quadro strategico dovrà essere prodotto nell’ottica dell’analisi dei punti di forza e di debolezza delle risorse provinciali, così come interpretabili dal Quadro conoscitivo strutturale. I contenuti degli indirizzi di coordinamento sono individuati nel dettaglio dai temi elaborati nelle tavole dei Sistemi Strutturanti.

Questi gli indirizzi:

- *Piani operativi di sistema (dei sistemi strutturanti, per Ambiti strategici di Piano)*. In considerazione del processo di co-pianificazione in atto tra Regione e Province e rispetto al quadro metodologico delineato, il Piano definirà il *Quadro conoscitivo* e le linee strategiche del *Quadro propositivo*, mentre il dettaglio delle scelte operative per la definizione degli strumenti attuativi, delle strategie configurate e delle opzioni alle scale di dettaglio definirà i contenuti del *Piano operativo*.
- *Programmi strategici e Piani d’Area (per Unità o contesti ambientali)*: riguarderanno iniziative specifiche di livello strategico derivanti da altre attività di programmazione e pianificazione consorziata e negoziata o da opportunità di intercettazione dei flussi di finanziamento pubblico.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- *Progetti speciali (per aree specifiche o puntuali)*: interessano ambiti specifici e temi strategici di particolare rilievo, quale ad esempio quello legato alle opere connesse al Ponte.

Le unità d'intervento entro le quali si attuerà il Piano sono:

- Intero territorio provinciale: ambito d'interesse del Piano;
- Ambiti strategici del Piano. Sono utilizzati come unità territoriali d'intervento per il dimensionamento dei fabbisogni rispetto ai quali misurare la portata strutturale dei Piani Operativi. Sono 7 e tra questi uno è proprio l'**Ambito dell'Area dello Stretto**;
- Contesti o unità ambientali. Prendono corpo dal portato fisico-naturale del territorio provinciale e sono quindi desunti e articolati in relazione alle Regioni Fisiche.

La "Vision" del Piano fa riferimento a 6 valori fondativi dell'area, come valori e punti di forza del progetto:

1. la risorsa rappresentata dall'intervallività costiera, come peculiarità e complementarità della presenza dei due mari e delle due coste, complementarità legata alle dinamiche meteomarine che consentono la diversificazione dei paesaggi e degli usi delle coste;
2. l'alternanza di un tessuto costiero con presenza di valori di alta naturalità, come le dune sabbiose e le coste rocciose;
3. l'articolazione di risorse e peculiarità rappresentata dai due sistemi montuosi, diversi per natura e geomorfologia, e altrettanto diversi per caratteri e storia delle popolazioni e delle relative piccole città e produzioni;
4. la grande naturalità delle due aree interne ai due crinali nebroidei e peloritani, configurate all'atto
5. nell'istituzione del Parco dei Nebrodi;
6. la presenza dei grandi sistemi torrentizi portatori di prospettive paesaggistiche non riscontrabili se non nella struttura morfologica e idrogeologica del versante calabro, che pone in comune caratteri e temi ambientali di Sicilia e Calabria;
7. la forza culturale, oltre che intermodale, dello Stretto e del futuro Ponte, identificata nel mito e nella forza paesaggistica e ambientale dell'area dello Stretto.

Sistema ambientale

Il PTP articola la strategia di riequilibrio delle risorse ambientali in un insieme di proposte e tipi di intervento che sintetizzano le azioni di tutela, valorizzazione e fruibilità.

Vengono definiti un abaco normativo unitario nonché un programma di valorizzazione, anche sulla

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

base della perimetrazione di una serie di elementi e reti (quali: la rete dei parchi delle fiumare e dei fiumi; la rete dei parchi naturali e naturalistici; la rete della naturalità costiera⁸). di tali strategie di recupero sono indicati come di seguito:

Per la *costiera dello Stretto di Messina*, l'indirizzo normativo è "riqualificazione e potenziamento delle attività turistico - diportistiche dello Stretto", mentre per la *costiera tirrenica del capoluogo* si prevedono la "tutela e il riordino di naturalità".

Sistema insediativo - strutturale

Per l'ambito della città dello Stretto direttamente interessato dall'attraversamento stabile, il Piano indica una vocazione di polo amministrativo-produttivo e di identità turistico-culturale.

Sistema infrastrutturale - relazionale

Le azioni del Piano sono riassunte in 2 punti:

1. integrazione delle potenzialità e delle attività del territorio provinciale con le grandi opportunità (prima fra tutte il Ponte) offerte dai sistemi nazionali;
2. elaborazione di piani operativi finalizzati al miglioramento di una struttura interna della mobilità.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

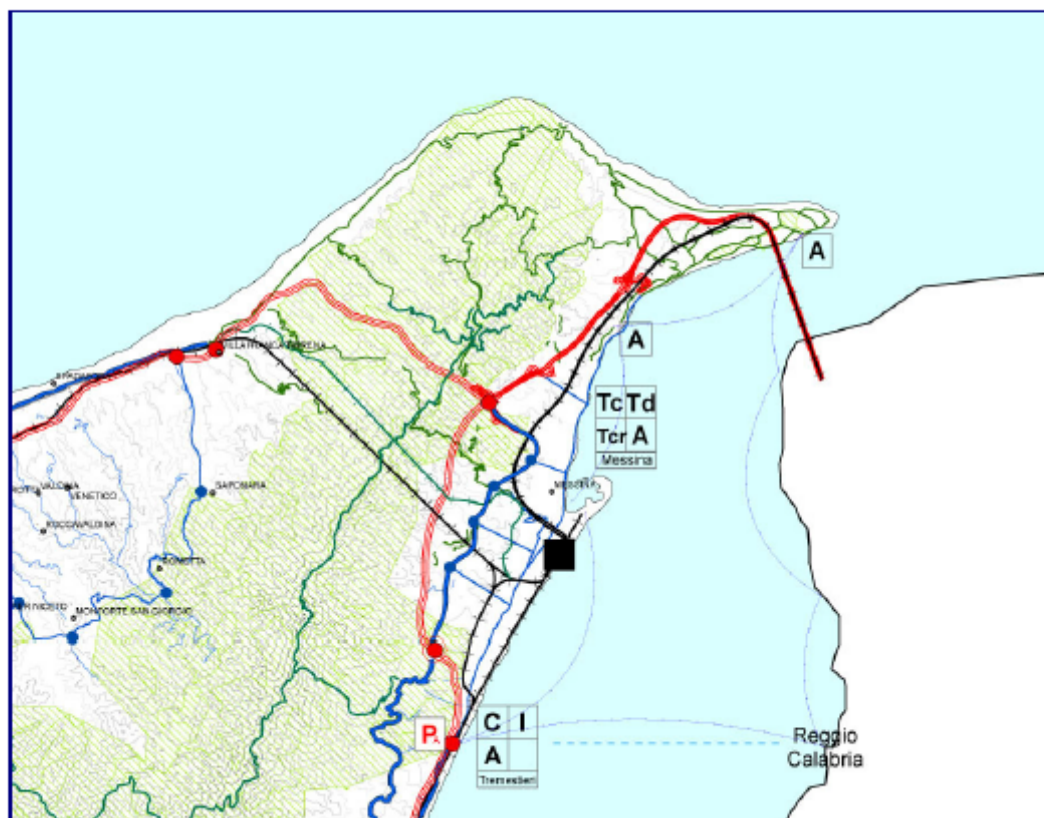


Tabella 5.1 PTP di Messina: Stralcio della Tavola del Quadro Propositivo

Sistema turistico-ricettivo

Al riguardo, il PTP prevede due ordini di strategie:

3. valorizzazione dell’offerta turistica;
4. redistribuzione dell’offerta ricettiva.

Vengono inoltre individuate due reti di integrazione degli interventi sui sistemi ricettivi e sull’offerta turistica, denominate “Reti strutturanti”. Interessano l’area vasta di monitoraggio la rete strutturante costiera – polo turistico integrato dello Stretto e la rete strutturante intercostiera.

Sistema produttivo-commerciale

Il PTP individua nell’ambito dello Stretto:

- gli approdi per la mobilità dello Stretto;
- un polo turistico-commerciale;
- un polo turistico-diportistico;
- un polo turistico-croceristico.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Riferimenti all'opera.

Il Piano assume dunque in grande considerazione la realizzazione dell'opera, ponendola sia tra i punti di forza della sua strategia di sviluppo, sia proponendo azioni e dunque progetti speciali infrastrutturali che avranno il compito, parallelamente al Ponte, di creare a Messina un sistema forte di collegamenti plurimodali ed intermodali (già individuati dal Piano Regionale dei Trasporti), che ne faranno un'area di centralità negli scambi internazionali.

La configurazione infrastrutturale proposta dal Piano si deve inserire nel quadro dell'implementazione della rete viaria e ferroviaria tradizionale e nell'assetto infrastrutturale dell'Area dello Stretto con proposte consistenti nell'arricchimento delle opere connesse al Ponte e nel coordinamento delle stesse con il nuovo approdo, la metro-ferrovia e la metropolitana del mare, oltre che con la rete ambientale e paesistico-culturale proposta nello stesso PTP (Parco dei Peloritani e relativi percorsi naturalistici d'accesso).

5.4 Il Piano di Assetto Idrogeologico

Con decreto DA n. 298/41 del 4/7/2000 è stato adottato il PAI ai sensi della L.18/5/1989 n. 183. In attuazione delle disposizioni emanate dallo Stato con le leggi n.267/98 e n.226/99, la Regione Siciliana ha avviato la prima fase di un processo più ampio e complesso inteso a dare uno strumento di governo del territorio finalizzato alla tutela del rischio idrogeologico.

Il Piano Straordinario per l'eliminazione del rischio idrogeologico molto elevato o elevato, previsto dall'art. 1 bis del D.L. 180/98, così come integrato dalla L. 226/99 costituisce l'avvio per passare dalla gestione dell'emergenza alla gestione della prevenzione attraverso una programmazione del territorio che tenga conto della sua vulnerabilità. Viene così operata una prima individuazione di aree a rischio molto elevato o elevato al fine di adottare, per tali aree, gli opportuni accorgimenti di prevenzione e di mitigazione. Al tempo stesso, con il Piano Straordinario, sempre in relazione a quanto disposto dalla L. 226/99, si dà avvio dell'elaborazione del Piano di rischio idrogeologico del Piano di Bacino, previsto dalla legge n. 183/89. I dati raccolti quindi sono stati analizzati ed organizzati pervenendo così ad una prima individuazione delle aree a rischio e valutando per tali aree le misure di salvaguardia.

L'analisi del rischio deve considerarsi come il prodotto di tre fattori fondamentali:

- la pericolosità o probabilità che l'evento accada;
- il valore degli elementi a rischio (persone, beni, patrimonio ambientale);
- la vulnerabilità degli elementi a rischio (intesa come capacità di sopportare le sollecitazioni e l'intensità dell'evento).

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

In esso vengono considerati come elementi a rischio innanzitutto l'incolumità delle persone e, con carattere di priorità:

- gli agglomerati urbani, comprese le zone di espansione urbanistica;
- le aree su cui insistono insediamenti produttivi, impianti tecnologici di rilievo, in particolare quelli definiti a rischio, ai sensi di legge;
- le infrastrutture a rete, le vie di comunicazione di rilevanza strategica, anche a livello locale;
- il patrimonio ambientale e i beni culturali di interesse rilevante;
- le aree sede di servizi pubblici e privati, di impianti sportivi e ricreativi, strutture ricettive ed infrastrutture primarie.

L'atto di indirizzo e coordinamento dispone quindi che le attività vengano articolate in tre fasi corrispondenti a diversi livelli di approfondimento:

- fase 1: individuazione delle aree soggette a rischio idrogeologico, attraverso l'acquisizione delle informazioni disponibili sullo stato del dissesto;
- fase 2: perimetrazione, valutazione dei livelli di rischio e definizione delle conseguenti misure di salvaguardia;
- fase 3: programmazione della mitigazione del rischio.

È in questa fase che si sviluppa l'analisi per giungere alla perimetrazione delle aree fino al grado di dettaglio sufficiente a consentire l'individuazione, la programmazione e la progettazione preliminare degli interventi di mitigazione del rischio idrogeologico.

Le misure di salvaguardia consistono principalmente nel sottoporre a vincolo temporaneo le aree a rischio idrogeologico e illustrano gli indirizzi per le norme di salvaguardia delle aree a rischio idraulico e di frana elevato e molto elevato.

Sui programmi di intervento urgenti per la riduzione del rischio idrogeologico si definiscono, infine, i criteri generali e gli elementi essenziali per l'istruttoria dei progetti; essi verranno coordinati con i piani stralci di bacino.

A supporto della ricostruzione del quadro informativo, un aiuto importante è stato dato dall'esame delle carte geomorfologiche e della pericolosità geologica allegate agli strumenti urbanistici. Risultano, infatti cartografate frane puntuali, frane ben delimitate ed aree franose diffuse e di tutte si hanno informazioni quantitativamente e qualitativamente molto diversificate. Sono stati altresì utilizzati i dati storici sul dissesto in Sicilia forniti dal Servizio Geologico Nazionale e relativi agli anni 1950-60. Dal lavoro di raccolta dati è scaturita la realizzazione delle "Carte del dissesto idrogeologico" in scala 1:50.000. Dalle sovrapposizioni cartografiche fra le carte e quelle degli insediamenti sono risultate le carte di sintesi che costituiscono i Piani stralcio i Bacino, denominate

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

“Carte del rischio idrogeologico”.

Le carte di sintesi sono state redatte considerando due livelli di rischio:

- molto elevato per il quale sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, comprese la possibile perdita di vita umane, danni gravi agli edifici, alle infrastrutture ed al patrimonio ambientale, distribuzione delle attività socio-economiche.
- elevato per il quale sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici ed alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi, l'interruzione di funzionalità delle attività socio-economiche e danni rilevanti al patrimonio ambientale.

Dallo studio sul dissesto idrogeologico, opportunamente integrato con il censimento delle frane, redatto nel 1996 a livello provinciale in scala 1:50.000, si evincono le aree di maggiore rischio. Dallo studio effettuato per la redazione del PRG si evincono le aree sottoposto a vincolo poiché la maggior parte del territorio comunale di Messina è sottoposto a vincolo idrogeologico.

Per cogliere la dimensione dei problemi del territorio provinciale, ventotto comuni della provincia sono stati sottoposti ad interventi straordinari per dissesto idrogeologico previsti dal PAI.

Riferimenti all'opera

L'opera interferisce in alcuni punti con il vincolo idrogeologico.

Il Piano non individua, nell'area di intervento, condizioni di dissesto che possano interferire con l'opera in esame.

5.5 Il Piano dei Parchi e delle Riserve naturali

Il Piano dei parchi e delle riserve naturali è stato redatto ai sensi dell'art.51 LR n.98/81, art.31 LR 14/88. Dalla prima edizione il sistema naturale regionale si è notevolmente arricchito sia dal punto amministrativo, con l'istituzione di nuovi parchi: dai tre parchi regionali (Madonie, Etna e Nebrodi) ora sono quattro con l'aggiunta del Parco del Fiume Alcantara.

Delle numerose riserve naturali che arricchiscono il patrimonio naturale della Sicilia, quelle che ricadono nella provincia di Messina sono:

Riserve Regionali (da Parks.it)



Bosco di Malabotta

3.222 ha

Altre info su [Aree Protette gestite dal Dipartimento Regionale Azienda Foreste Demaniali della Sicilia](#)

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO					
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;"><i>Rev</i></td> <td style="width: 50%; text-align: center;"><i>Data</i></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">F0</td> <td style="text-align: center;">20/06/2011</td> </tr> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	F0	20/06/2011
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
F0	20/06/2011						



Fiumedinisi e Monte Scuderi

3.543 ha

Altre info su [Aree Protette gestite dal Dipartimento Regionale Azienda Foreste Demaniali della Sicilia](#)



Isola di Alicudi

371 ha

Altre info su [Aree Protette gestite dal Dipartimento Regionale Azienda Foreste Demaniali della Sicilia](#)



Isola di Filicudi

636 ha

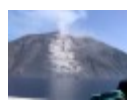
Altre info su [Aree Protette gestite dal Dipartimento Regionale Azienda Foreste Demaniali della Sicilia](#)



Isola di Panarea e Scogli Viciniori

283 ha

Altre info su [Aree Protette gestite dal Dipartimento Regionale Azienda Foreste Demaniali della Sicilia](#)



Isola di Stromboli e Strombolicchio

1.053 ha

Altre info su [Aree Protette gestite dal Dipartimento Regionale Azienda Foreste Demaniali della Sicilia](#)



Isola di Vulcano

1.362 ha

Altre info su [Aree Protette gestite dal Dipartimento Regionale Azienda Foreste Demaniali della Sicilia](#)



Vallone Calagna sopra Tortorici

24 ha

Altre info su [Aree Protette gestite dal Dipartimento Regionale Azienda Foreste Demaniali della Sicilia](#)

Le Montagne delle Felci e dei Porri

1.521 ha

Isola Bella

10 ha

Laghetti di Marinello

401 ha

Laguna di Capo Peloro

68 ha

Le acque sono da tempo estesi allevamenti di molluschi, le rive sono meta a di uccelli migratori che qui

La Riserva è stata istituita nel 2001, per la sua particolarità vegetazionale e per tutelare le specie che vi svernano.

Ente gestore è la Provincia regionale di Messina.



		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Con l'istituzione dei siti di importanza comunitaria e delle zone di protezione speciale, individuati ai sensi delle direttive 92/42/CEE nella provincia di Messina, le riserve sono praticamente confluite anche nelle Zone di protezione. Ad oggi i SIC della Regione Sicilia sono di seguito elencati (*ultimo aggiornamento ai sensi del Decreto 2 agosto 2010 Terzo elenco aggiornato dei siti di importanza comunitaria per la regione biogeografica mediterranea in Italia, ai sensi della direttiva*), nella zona di interesse ricadono i SIC evidenziati in grassetto, di cui si riportano anche le cartografie depositate presso il Ministero (Figg. 8 – 9):

- ITA030001 Stretta di Longi,
- ITA030002 Torrente Fiumetto e Pizzo D'Uncina;
- ITA030003 Rupi di Taormina e Monte Veneretta,
- ITA030004 Bacino del torrente Letojanni,
- ITA030005 Bosco di Malabotta,
- ITA030006 Rocca di Novara,
- ITA030007 Affluenti del torrente Mela
- **ITA030008 Capo Peloro – Laghi Ganzirri** (vd. Fig.8)
- ITA030009 Pizzo Mualio, montagna di Vernà,
- ITA030010 Fiume Fiumedinisi, Monte Scuderi,
- **ITA030011 Dorsale Curcuraci, Antennamare** (vd. Fig.9)
- ITA030012 Laguna di Oliveri-Tindari,
- ITA030013 Rocche di Alcara Li Fusi
- ITA030014 Pizzo Fau, M. Pomiere, Pizzo Bidi e Serra della Testa
- ITA030015 Valle del F. Caronia, Lago Zilio
- ITA030016 Pizzo della Battaglia,
- ITA030017 Vallone Laccaretta e Urio, Quattrocchi
- ITA030018 Pizzo Michele;
- ITA030019 Tratto montano del bacino della Fiumara di Agrò
- ITA030020 Fiume San Paolo
- ITA030021 Torrente S. Cataldo,
- ITA030022 Leccetta di S. Fratello,
- ITA030023 Isola di Alicudi
- ITA030024 Isola di Filicudi
- ITA030025 Isola di Panarea e Scogli Viciniori,
- ITA030026 Isola di Stromboli e Strombolicchio

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> <i>AM0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>20/06/2011</i>

- ITA030027 Isola di Vulcano,
- ITA030028 Isola di Salina, Monte fossa delle Felci e dei Porri
- ITA030029 Isola di Salina (Stagno di Lingua)
- ITA030030 Isola di Lipari
- ITA030031 Isola Bella, Capo Taormina e capo S. Andrea,
- ITA030032 Capo Milazzo,
- ITA030033 Capo Calavà,
- ITA030034 Rocche di Roccella Valdemone,
- ITA030035 Alta valle del Fiume Alcantara,
- ITA030036 Riserva naturale del fiume Alcantara
- ITA030037 Fiumara di Floresta
- ITA 030038 Serra del Re, Monte Soro e Biviere di Cesarò
- ITA 030039 Monte Pelato,
- ITA030040 Fondali di Taormina - Isola Bella
- ITA030041 Fondali dell'isola di Salina.

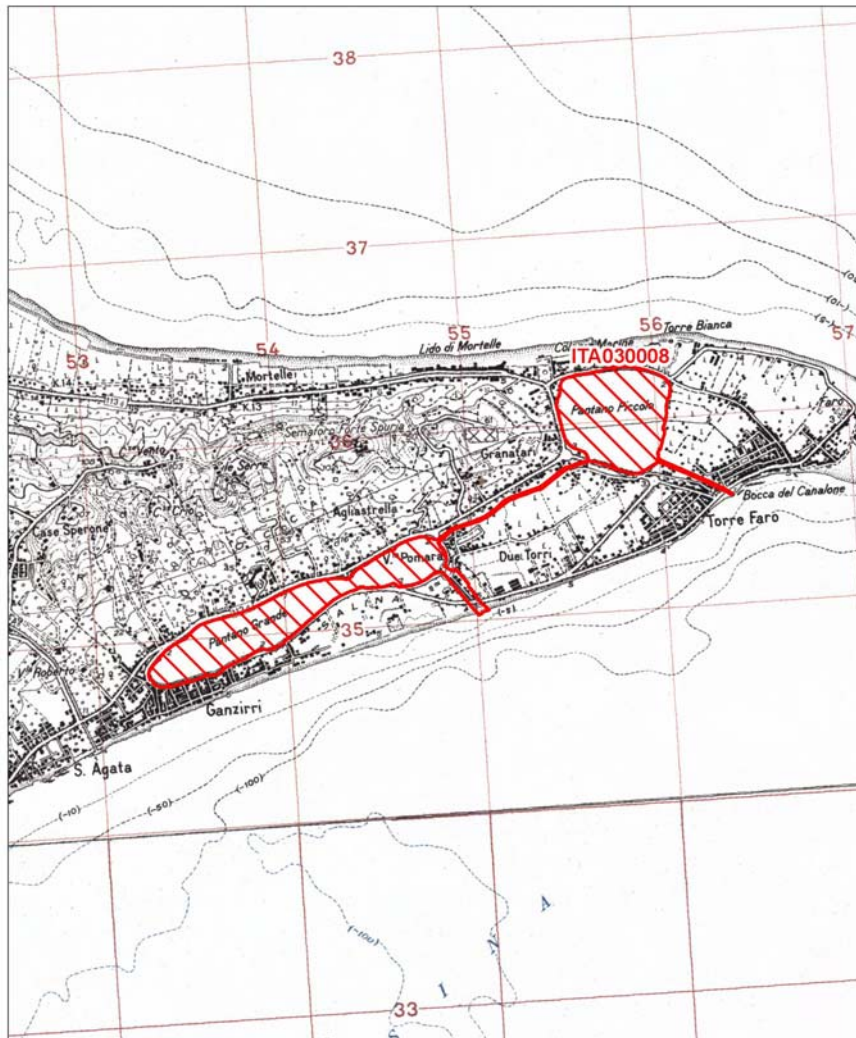
		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO					
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;"><i>Rev</i></td> <td style="text-align: center;"><i>Data</i></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">F0</td> <td style="text-align: center;">20/06/2011</td> </tr> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	F0	20/06/2011
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
F0	20/06/2011						



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE



Regione: Sicilia Codice sito: ITA030008 Superficie (ha): 60
 Denominazione: Capo Peloro - Laghi di Ganzirri



Data di stampa: 07/12/2010

0 0.1 0.2 Km

Scala 1:25'000



Legenda

-  sito ITA030008
-  altri siti

Base cartografica: IGM 1:25'000

Figura 5.1 Mappa del SIC "Capo Peloro"

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice documento AM0071_F0.doc	Rev F0	Data 20/06/2011



Regione: Sicilia

Codice sito: ITA030011

Superficie (ha): 11479

Denominazione: Dorsale Curcuraci, Antennamare

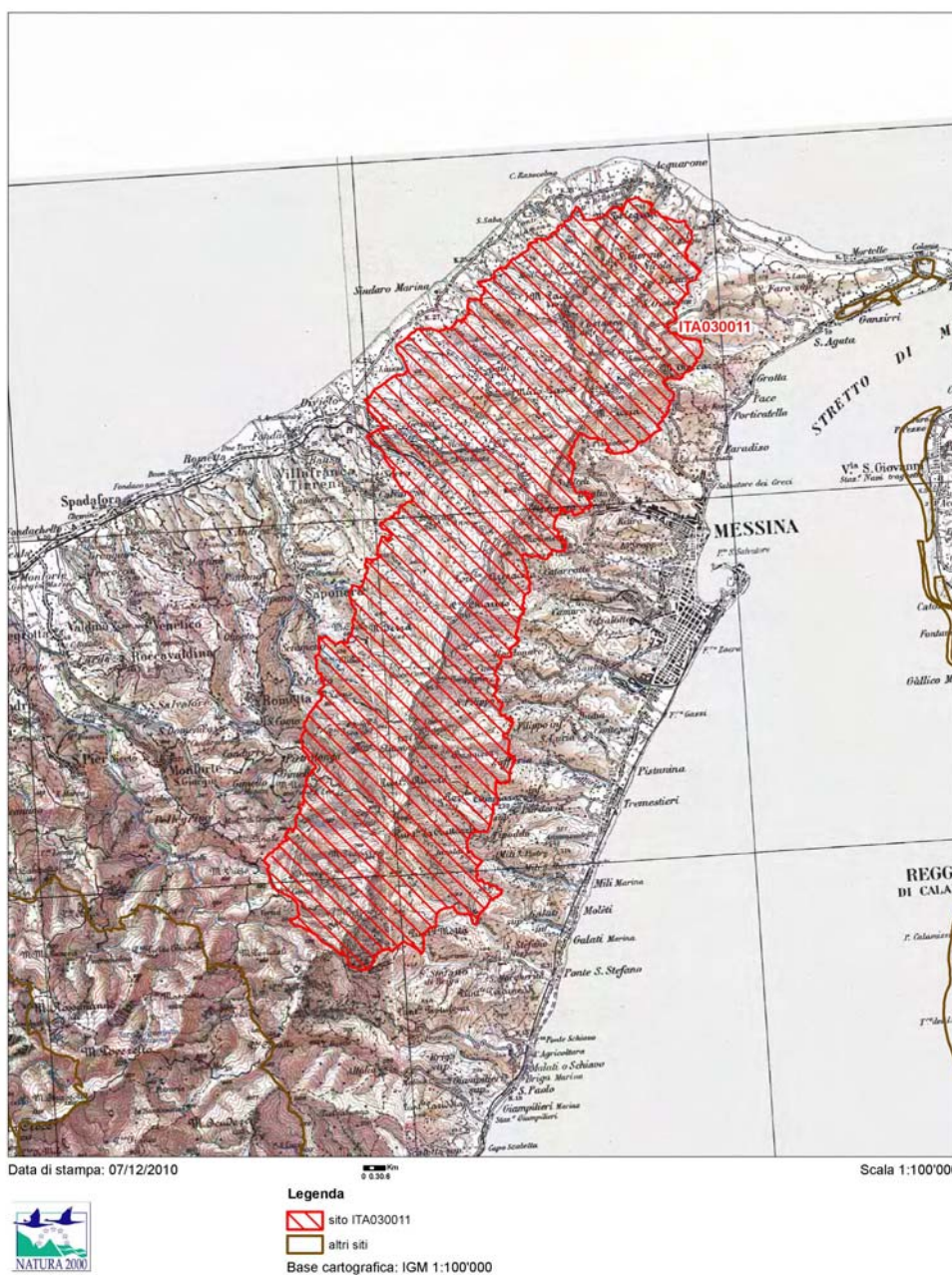




Figura 5.2 Mappa del SIC "Dorsale Curcuraci, Antennamare"

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice documento AM0071_F0.doc	Rev F0	Data 20/06/2011

Le Zone a Protezione Speciale, ai sensi della Direttiva Uccelli 2009/147/CE (ex 79/409/CEE) che interessano la provincia di Messina sono:

- ITA030042 Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello stretto di Messina (vd. Fig. 10).
- ITA030043 Monti nebrodi
- ITA030044 Arcipelago delle Eolie e area marina e terrestri

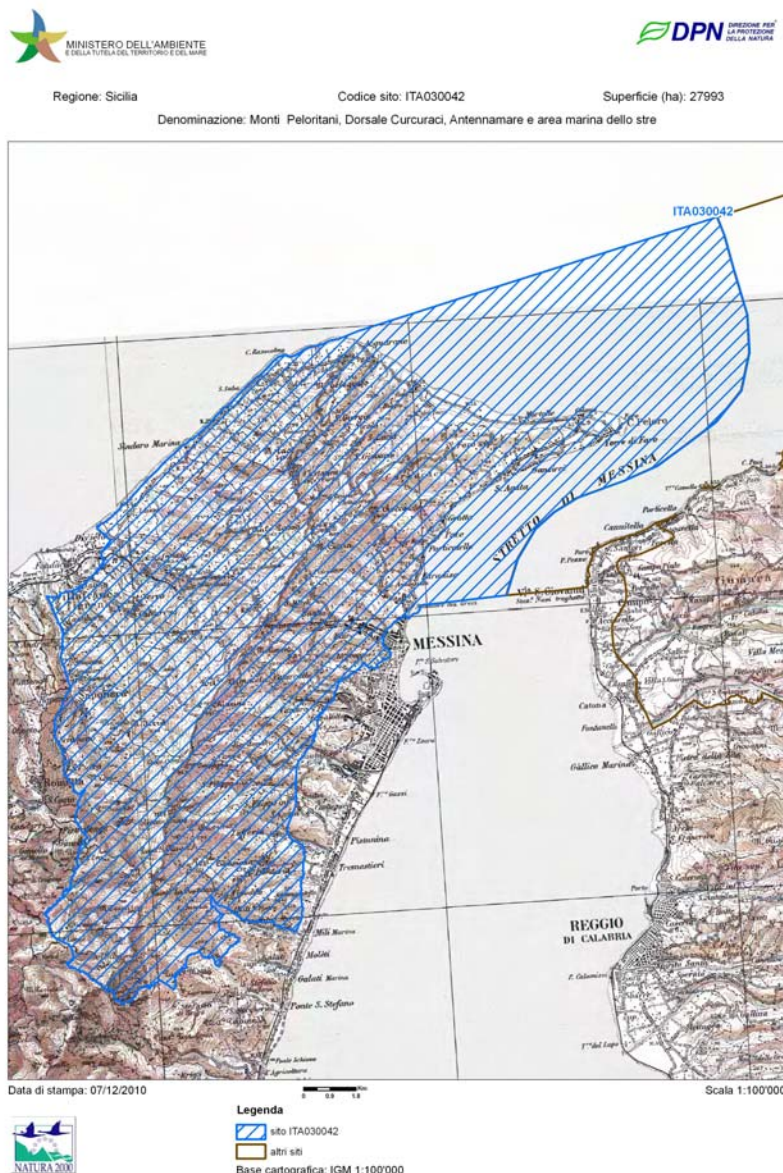


Figura 5.3 Mappa della ZPS Monti peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello Stretto

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Riferimenti al progetto

La riserva che interagisce in modo più significativo con il progetto è sicuramente la Riserva Naturale della laguna di Capo Peloro, istituita con decreto assessoriale 437/44 del 21/06/2001. L'area oltre ai due pantani ingloba gran parte della fascia costiera ionica e tirrenica e i canali, definendo con le fasce di rispetto urbanistiche una maglia di tutele diversificate. L'ente gestore è la Provincia regionale di Messina. I piani di utilizzazione della pre-riserva sono di competenza dell'amministrazione comunale.

Con l'istituzione del SIC e della ZPS che riguarda praticamente tutta la realtà della punta di Capo Peloro la riserva è a tutti gli effetti area di interesse ai fini delle direttive Habitat 92/42/CEE e Uccelli 2009/147/CE (ex 79/409/CEE).

Le opere del Ponte e dei collegamenti ricadono ampiamente in tale contesto per cui si rende obbligatoria la Valutazione di Incidenza.

6 Gli strumenti della pianificazione ambientale

6.1 Il Piano di Gestione dei siti Natura 2000 – Monti Peloritani

In attuazione delle Direttive Habitat (92/43/CEE) e "Uccelli" 2009/147/CE (ex 79/409/CEE), ed in conformità con le "Linee guida per la gestione dei siti Natura 2000" emanate dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio l'Azienda Regionale delle Foreste Demaniali della Sicilia ha redatto e approvato (con DDG n.668/2009) il Piano di gestione dei Monti Peloritani.

Il Piano riguarda una ZPS (ITA030042 - Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello Stretto di Messina) nonché i seguenti 13 SIC:

5. ITA030003 Rupi di Taormina e Monte Veneretta;
6. ITA030004 Bacino del Torrente Letojanni;
7. ITA030006 Rocca di Novara;
8. ITA030007 Affluenti del Torrente Mela;
9. ITA030008 Capo Peloro – Laghi di Ganzirri;
10. ITA030009 Pizzo Mualio, Montagna di Vernà;
11. ITA030010 Fiume Fiumedinisi, Monte Scuderi;
12. ITA030011 Dorsale Curcuraci, Antennamare;
13. ITA030019 Tratto montano del Bacino della Fiumara di Agrò;

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> <i>AM0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>20/06/2011</i>

14. ITA030020 Fiumara S. Paolo;
15. ITA030021 Torrente San Cataldo;
16. ITA030031 Isola Bella, Capo Taormina e Capo S. Andrea;
17. ITA030037 Fiumara di Floresta.

Tra questi, solo i **SIC ITA030011 Dorsale Curcuraci, Antennamare e ITA030008 Capo Peloro – Laghi di Ganzirri**, oltre alla ZPS interessano l'area di progetto.

Il Piano di Gestione dei Monti Peloritani ha l'obiettivo di assicurare la conservazione della biodiversità e dell'integrità ecologica di questo vasto territorio della Sicilia nord-orientale, sulla base di un'utilizzazione compatibile delle risorse. Esso prevede dunque l'attenuazione o l'arresto dei processi di degrado che coinvolgono i sistemi ambientali e le fitocenosi forestali, a causa di fenomeni naturali (erosione, ecc.) o dell'eccessivo disturbo antropico (incendi, urbanizzazione, deforestazione, pascolo, ecc.).

Il Piano è suddiviso in 3 fasi:

- Fase 1 - Quadro conoscitivo delle caratteristiche del sito
- Fase 2 - Valutazione delle esigenze ecologiche di habitat e specie
- Fase 3 – Identificazione delle strategie di gestione

Riferimenti al progetto.

Al Capitolo C.1.2 "Individuazione dei potenziali fattori di impatto prodotti da interventi programmati non finalizzati a garantire lo stato di conservazione del Sito Natura 2000" (Fase 2 - Valutazione delle esigenze ecologiche di habitat e specie) si mette in evidenza il fatto che il territorio della Provincia di Messina sia attualmente interessato da una serie di progetti sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), tra i quali particolarmente complesso risulta essere il caso della realizzazione del Ponte sullo Stretto.

Gli effetti negativi sulla migrazione dell'avifauna vengono segnalati come potenzialmente molto gravi, non solo per i rischi di collisione, ma anche per la possibilità che gli uccelli siano costretti a variazioni della rotta che avrebbero costi energetici rilevanti. Il danno riguarderebbe non solo la rete ecologica dei Peloritani ma, almeno per quanto riguarda gli uccelli, l'insieme della rete ecologica europea. Questa prospettiva imporrebbe in caso di realizzazione l'elaborazione di misure compensative di ampio respiro, che vadano ben oltre il territorio siciliano.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

6.2 Il Piano di Tutela delle acque della Regione Sicilia

Con Ordinanza commissariale 27 dicembre 2007 è stato adottato il Piano di tutela delle acque che implica l'approvazione del programma degli interventi, con la firma apposta dal Presidente della Regione, la Sicilia si è dotata del piano regionale di tutela delle acque.

Per la tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei è stato approvato il programma delle azioni che devono essere realizzate in prima fase per assicurare il raggiungimento dell'obiettivo di qualità dei corpi idrici ricettori entro il 2015 secondo quanto descritto nell'allegato 2 "Il programma degli interventi".

Il Piano è stato predisposto dall'Arra, l'Agenzia Regionale dei Rifiuti e delle Acque; l'intero territorio della Sicilia è stato diviso in 102 bacini idrografici ai quali si aggiungono le 14 isole minori. Sono stati selezionati come significativi 41 bacini idrografici, 37 corsi d'acqua, 3 laghi naturali, 31 laghi artificiali, 12 acque di transizione, 38 tratti di acque marino-costiere. Per le acque sotterranee sono stati esaminati 14 bacini idrogeologici ed eseguito il monitoraggio di ben 71 corpi idrici sotterranei.

Il piano prevede di eseguire normalmente il monitoraggio e il controllo della qualità delle acque e soprattutto di fare interagire la programmazione di settore costituita dal Piano dell'Assetto Idrogeologico, dal Piano degli interventi idraulico-forestale e dal Piano Generale degli Acquedotti. Il nuovo piano recepisce in pieno la normativa comunitaria e individua alcuni punti fondamentali come la gestione integrata delle acque superficiali e delle acque sotterranee a livello di bacino idrografico, la tutela delle acque basata su obiettivi di qualità e rispetto dei limiti di concentrazione nelle acque, l'analisi economica e recupero dei costi, lo sviluppo di un uso sostenibile della risorsa acqua.

Nella tabella si seguito riportata viene indicato lo stato chimico, lo stato quantitativo, la tipologia e lo stato ambientale di tutti i corpi idrici significativi ricadenti nell'area di maggiore interesse.

Bacino Idrografico	Corpo idrico	Stato ambientale
Monti Peloritani	Alcantara	Buono
Monti Peloritani	Brolo	Buono
Monti Peloritani	Floresta	Buono
Monti Peloritani	Gioiosa Marea	Buono
Monti Peloritani	Messina-Capo Peloro	SCADENTE
Monti Peloritani	Mirto-Tortorici	Particolare
Monti Peloritani	Naso	Particolare

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Monti Peloritani	Peloritani centrali	Buono
Monti Peloritani	Pelortiani meridionali	Buono
Monti Peloritani	Peloritani nord-occidentali	Buono
Monti Peloritani	Peloritani sud-orientali	Buono
Monti Peloritani	Piana di Barcellona-Milazzo	SCADENTE
Monti Peloritani	Roccalumera	Buono
Monti Peloritani	S.Agata-Capo D'Orlando	SCADENTE
Monti Peloritani	Timeto	Buono

Tabella 6.1 Tabella 6.2 - Riepilogo dello stato ambientale

Riferimenti all'opera.

Come evidenziato in tabella 1 l'area di Capo Peloro che è quella maggiormente interessata dall'opera tra quelle prese in considerazione dal piano, risulta essere caratterizzata da uno stato ambientale scadente a causa di un avanzato processo di antropizzazione della falda..

Per tale area il Piano ha previsto un intervento per il riuso delle acque reflue nel comune di Messina. Inoltre, per mitigare l'inquinamento dei reflui di origine urbana sono stati previsti interventi per il miglioramento del sistema depurativo-fognario.

6.3 Piano di gestione dei rifiuti

Il Piano di gestione dei rifiuti rappresenta lo strumento regionale, di pianificazione ed operativo, fondamentale per la realizzazione degli obiettivi perseguiti dal D. Lgs n°22/97 e s. m. i.

S'è trattato di una sorta di *work in progress* con riguardo al fatto che sono stati già emanati ed, in parte anche attuati, alcuni importanti piani di settore e precisamente le linee guida per la raccolta differenziata, il piano degli inerti, il piano degli stoccaggi, le linee guida per la progettazione degli impianti di compostaggio ed il piano degli impianti di rottamazione dei veicoli a motore; con il Piano si è quindi provveduto, anche, a coordinare, integrare e completare i succitati atti di pianificazione già approvati.

Sono stati, poi, sentiti gli Enti locali in data 19 novembre 2002, per le finalità previste dall'art. 23, 1° comma, del decreto legislativo n° 22/97 e sono stati attivati una serie di incontri relativi alla diffusione dei contenuti del Piano ed alla raccolta di osservazioni che potessero venire recepite nel "Piano" stesso (incontro del 25 novembre 2002 e dell'11 dicembre 2002 con le rappresentanze degli enti locali, delle associazioni sindacali, di categoria ed ambientaliste).

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Gli apporti fatti pervenire alla gestione commissariale nel corso di tali incontri, nonché le novità introdotte con l'Ordinanza 1069/2002 (riportata tra gli allegati documentali al Piano) hanno consentito di modificare ed integrare la precedente edizione del "Piano" e di pervenire alla redazione del presente "Piano" che tiene conto dei suddetti contributi. Il tempo di attuazione è stato previsto in sei anni. L'attuazione del "Piano" comporterà importanti risvolti di tutela ambientale, tariffari, economici, occupazionali e di impiego delle risorse economiche.

6.4 Piano forestale regionale

Ai sensi dell'art. 6, comma 3 della l.r.n. 14/2006 la validità temporale del Piano Regionale (PFR) è di cinque anni e delinea le attività del settore forestale per il periodo 2009/2013 e possibilità di aggiornamento in caso di necessità.

Dal punto di vista della validità spaziale si tratta di pianificazione di area vasta; pertanto si attua sull'intero territorio regionale, con le intensità e le modalità indicate in relazione per ogni singola politica di intervento prevista e trattata.

Le politiche di intervento e le relative azioni previste saranno operate nel rispetto delle leggi regionali, nazionali e comunitarie in vigore, creano raccordi funzionali con le altre pianificazioni esistenti integrandole e sono mirate al conseguimento di una corretta politica forestale.

La definizione degli obiettivi del Piano Forestale Regionale, considerato il livello programmatico e strategico di questo piano e l'importanza che lo stesso assume per la gestione del territorio, costituisce un'attività funzionale e necessaria per la successiva definizione delle politiche di intervento e delle relative azioni da operare.

La Regione Sicilia attraverso il PFR deve necessariamente contribuire, in un contesto di cooperazione, agli obiettivi definiti in ambito nazionale e recepire in un ambito territoriale più vasto gli obiettivi individuati a livello comunitario ed internazionale, tali obiettivi sono validi anche come obiettivo di coerenza esterna.

Il piano si propone di implementare a livello locale la gestione forestale sostenibile in base ai "Criteri generali d'intervento" indicati nel decreto del Ministero dell'Ambiente DM 16/06/2005:

- Mantenimento e appropriato sviluppo delle risorse e loro contributo al ciclo globale del carbonio;
- Mantenimento della salute e vitalità dell'ecosistema forestale;
- Mantenimento e promozione delle funzioni produttive delle foreste;
- Mantenimento, conservazione e adeguato sviluppo delle diversità biologica negli ecosistemi forestali;

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- Mantenimento e adeguato sviluppo delle funzioni protettive nella gestione forestale (in particolare suolo e acqua);
- Mantenimento di altre funzioni e condizioni socio-economiche

Si basa sui principi della gestione forestale sostenibile, che identifica tutte quelle forme di gestione che hanno come obiettivo sia la tutela della qualità dell'ambiente, sia la salvaguardia dei beni ambientali.

La gestione forestale si è evoluta nel tempo, passando da una concezione di tipo prevalentemente produttivistico, che valutava i sistemi e le tecniche colturali e i metodi di pianificazione in base alla misura della produzione legnosa, a quella attuale, in cui al sostantivo gestione si aggiunge l'aggettivo sostenibile, che tiene conto non solo del prodotto legnoso ma anche delle variabili ecologiche e sociali.

La gestione di una risorsa rinnovabile, quale è il bosco, si definisce sostenibile quando essa è sfruttata entro un certo limite. In altre parole, quando si utilizza rispettando il ciclo naturale di rinnovazione in modo da garantire a noi stessi e, soprattutto alle generazioni future, la possibilità di continuare ad utilizzarla. Quando l'uso di una risorsa supera questo limite si hanno forti diminuzioni del capitale naturale a cui si coniugano la modifica degli habitat, il decremento della capacità di accumulo di carbonio, la perdita o il degrado del suolo, la riduzione dell'acqua, la contrazione della microflora e della microfauna; lo squilibrio nella presenza della macrofauna con danni ambientali talvolta irreversibili.

La gestione sostenibile deve rispondere ai bisogni della società, perseguendo, in primo luogo, l'obiettivo dell'efficienza del sistema biologico bosco e, in secondo luogo, l'equità intra-intergenerazionale. Essa, cioè, deve consentire pari opportunità di accesso alla risorsa rinnovabile bosco sia agli attuali beneficiari, sia a coloro che, per vari motivi, al momento non possono beneficiarne e deve consentire pari opportunità anche a coloro che dovranno beneficiarne in futuro. È necessario, dunque, un cambiamento su più fronti: culturale e etico, scientifico e tecnologico, politico e normativo, oltre che eco-nomico e sociale (CIANCIO, 2007).

Pertanto a partire da quanto riportato dal quadro normativo e dai principali documenti internazionali, il Piano forestale regionale della Regione Siciliana si pone come obiettivi:

- *Miglioramento delle condizioni ambientali: attraverso il mantenimento, la conservazione e lo sviluppo delle funzioni protettive nella gestione forestale (miglioramento dell'assetto idrogeologico e tutela delle acque, conservazione del suolo, miglioramento del contributo delle foreste al ciclo globale del carbonio).*

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- *Tutela, conservazione e miglioramento del patrimonio forestale esistente: per favorire il mantenimento della salute e vitalità dell'ecosistema forestale, e la tutela dell'ambiente, attraverso la conservazione e l'appropriato sviluppo della biodiversità negli ecosistemi forestali.*
- *Conservazione e adeguato sviluppo delle attività produttive: per rafforzare la competitività della filiera foresta-legno attraverso il mantenimento e la promozione delle funzioni produttive delle foreste, sia dei prodotti legnosi sia non legnosi, e attraverso interventi tesi a favorire il settore della trasformazione e utilizzazione della materia prima legno.*
- *Conservazione e adeguato sviluppo delle condizioni socio-economiche locali: per lo sviluppo del potenziale umano e una maggiore sicurezza sui luoghi di lavoro, attraverso l'attenta formazione delle maestranze forestali, la promozione di interventi per la tutela e la gestione ordinaria del territorio in grado di stimolare l'occupazione diretta e indotta, la formazione degli operatori ambientali, delle guide e degli addetti alla sorveglianza del territorio dipendenti dalle amministrazioni locali, l'incentivazione di iniziative che valorizzino la funzione socio-economica della foresta, assicurando un adeguato ritorno finanziario ai proprietari o gestori.*

7 Gli strumenti della pianificazione urbanistica

7.1 Comune di Messina

7.1.1 Piano Regolatore Generale di Messina – Variante Generale

La variante generale al Piano Regolatore Generale di Messina è stata adottata nel 1998 e approvata con D.D.R. n. 686 del 2 Settembre 2002.

Ad essa sono allegati lo studio geologico e geomorfologico ai sensi della compatibilità della disciplina dell'uso del suolo, art. 13, L.R: 64/74 e lo studio agroforestale, non che la ricognizione dei vincoli esistenti e di quelli di piano.

La variante generale si articola attraverso sistemi (categorie di analisi e progetto, ordinatori e relazionali di attività e funzioni riorganizzative) di seguito riportati:

18. il sistema urbano esistente si articola in: città consolidata, riqualificazione delle aree di frangia e la definizione del margine urbano. Ricordiamo che Messina è una città ricostruita dopo il sisma del 1908. il 70% della città è costruita da periferie tipo logicamente differenziate (da quelle storicizzate a quelle incontrollate e abusive). La stessa

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

espansione edilizia si è caratterizzata principalmente lungo le fiumare, spesso grandi viali coperti o discariche urbane a seconda del grado di compiutezza degli interventi. La L.R. n. 10/90 sul Risanamento di Messina, anticipando nell'interpretazione i programmi di riqualificazione urbana, ha sottoposto a piani di risanamento 700 ha della città per un totale di 100.000 ab. (Annunziata, dal nome della fiumara, sede del nuovo svincolo di collegamento al ponte, ipotesi di Il approdo, facoltà di farmacia, impianti sportivi, grave dissesto idrogeologico; Giostra-Ritiro-Tremonti, dal nome della fiumara, sede del nuovo svincolo, interessato da un progetto LIFE; Camaro - Bisconte, fiumara coperta; Gazzi – Fucile - Via Taormina, dalla fiumara di Gazzi, sede del policlinico universitario e dello stadio; S. Lucia - S.Filippo, sede del nuovo polo sportivo e stadio; Bordonaro - S.Filippo alto).

19. Il sistema produttivo turistico e delle preesistenze storico-architettonico-culturali Capo Peloro, Ortoliuzzo, l'area della cittadella, la collana dei forti umbertini, e la riva dei musei-riviera nord, la sistemazione della fasce costiere tirrenica e ionica e la riqualificazione di Capo Peloro, con l'integrazione della riserva naturale, in parte già avviata da un concorso internazionale e Ortoliuzzo, ridimensionato nel DA di approvazione, come altro nodo del sistema costiero tirrenico.
20. Il sistema produttivo integrato (il secondo approdo previsto nella zona sud e variato dal CRU, secondo un emendamento, all'Annunziata, l'area ASI dell'ex ZIR, il nuovo complesso socio-fieristico, le zone industriali e artigianali e misto-commerciali, l'innervatura viaria e infrastrutturale connessa). Tale area si sviluppa lungo la zona sud della città, dall'area falcata, porto, allo svincolo di Tremestieri.
21. Il sistema dei servizi territoriali e dei parchi e del verde
22. Il sistema dei flussi e la viabilità. L'obiettivo è di differenziare e razionalizzare il traffico interno da quello di attraversamento che dilania tutta la città, sia nell'immediato che in una ipotesi di attraversamento stabile; individuare i punto di scambio tra i due sistemi in luoghi funzionali e attrezzati e rispondenti ad intorni urbani; individuare una viabilità interna alla città alternativa alla tangenziale ed agli assi urbani più gravati dal traffico, che potesse essere usata anche in caso di evento sismico; evitare il più possibile elementi tipologici deboli in caso di evento sismico (collettori, ponti, ecc...); riorganizzare la viabilità interna alla città, con e tra i villaggi collinari; riqualificare e riprogettare i collegamenti con l'asse del produttivo integrato. Liberare i fronti a mare occupati dagli attracchi dei traghetti privati dalla rada di S.Francesco al porto.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Riferimenti all'opera

La variante generale si pone in una logica di riassetto urbanistico della città in termini realistici e di sintesi secondo le esigenze di riqualificazione dell'esistente. Considera il controllo del territorio in termini di consumo di suolo, compatibilità geomorfologica e di rischio sismico, nonché il rischio idrogeologico, quasi dimezza le previsioni della variante precedente di cui formalmente indica il prodotto nella rielaborazione.

Il Piano prevede **l'attraversamento stabile, l'ingombro, il collettore e l'aggancio con la parte oggi in attuazione del collettore e degli svincoli di Giostra, Annunziata e di Curcuraci lasciando in realtà aperta la possibilità di realizzazione o meno del ponte e delle opere connesse e definendo un sistema integrato della viabilità che tiene in conto alcune puntualizzazioni della protezione civile in merito alle vie di fuga in caso di sisma**. Viene lasciata anche la possibilità di realizzazione di un secondo collettore.

In merito all'area di Capo Peloro, che risulta la più interessata dalle opere, la Variante al PRG individua, quale strumento attuativo per la riqualificazione il Piano particolareggiato che include alcune aree libere, la riserva di Capo Peloro con le relative fasce di rispetto, la fascia costiera e la parte del Capo che è stata oggetto di concorso internazionale, secondo un'interpretazione restrittiva dell'Amministrazione comunale rispetto alle aree oggetto del piano particolareggiato come indicato nella variante generale.



La Regione ha confermato quasi in tutto tale piano particolareggiato ed in merito alla localizzazione e previsione del ponte e delle sue opere non ha ritenuto di esprimere alcun commento, indicazione o altro, ne ha affermato pertanto il consenso rispetto alla conformità urbanistica delle opere, dei vincoli urbanistici, paesistici ed archeologici riportati negli elaborati generali di piano e di progetto.

7.1.2 Il Piano Particolareggiato di Capo Peloro

L'Amministrazione Comunale di Messina, con delibera G.M. n. 11 del 15/01/2002, ha formalizzato il risultato del Concorso internazionale di idee di cui è risultato vincitore il Gruppo di professionisti incaricati della redazione del Piano Particolareggiato esecutivo. Con delibera G. M. n. 47 del 12/03/2003 l'Amministrazione ha affidato l'incarico per la redazione del PPE.

I contenuti del progetto vincitore sono stati recepiti dal P.R.G. (D.R.n. 686 del /09/2002).

Il Piano interessa due grandi aree distinte fra loro:

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- La prima posta a Nord-Est del centro abitati di Torre Faro, comprende delle aree di proprietà privata destinate ad attrezzature di interesse comune ed a spazi pubblici attrezzati a parco;
- La seconda è costituita dall'area "della punta" vera e propria, in essa ricade il Forte degli inglesi e la Laguna di Capo Peloro.

L'obiettivo è quello di considerare il luogo materiale come strumento per trovare il giusto equilibrio tra la sua dimensione ideale e concettuale e la sua funzione urbana di nuova centralità nel contesto urbano e territoriale.

I temi del piano sono di seguito riportati:

- **Ripensare Capo Peloro: da area degradata a luogo simbolo di più valenze,**
- **Parco letterario e Parco scientifico**

Il Piano Particolareggiato di Capo Peloro attua le previsioni e riconferma i capisaldi del progetto vincitore del Concorso di idee , sintetizzabili nei seguenti punti:

- *l'idea base di una nuova centralità che assume i contenuti del Parco letterario Horcynus Orca, ampliandoli ed integrandoli sulla falsa riga del Parco Scientifico:*
- *il carattere saliente della massima coesione, sia morfologia che funzionale, nell'interpretare lo stacco a terra e la riconnessione in cielo delle due aree oggetto di concorso;*
- *la conservazione/valorizzazione delle emergenze storico-artistiche e culturali, riconosciute e reinterpretate dal progetto*

Riferimenti al progetto.

Le relazioni di coerenza del progetto rispetto al PPE di Capo Peloro devono essere considerate su due livelli, uno di respiro territoriale, l'altro di scala locale. Per quanto riguarda il primo aspetto, poiché il PPE intende elevare il rango di Capo Peloro a luogo di riferimento simbolico e di servizio urbano e metropolitano, se il ponte divenisse l'auspicato elemento di connessione di un'Area metropolitana dello Stretto, in questo senso, si potrebbe senz'altro parlare di coerenza strategica. Il confronto alla scala locale presenta un livello importante di interferenza con la Laguna di Capo Peloro.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011



Figura 7.1 Figura 7.2 - PP Capo Peloro - Tav. B3 "Planivolumetria dell'area del PP."

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

7.1.3 Programma Innovativo in Ambito Urbano – Porti e Stazioni.

Il Programma Innovativo Ambito Urbano (PIAU) Porti e Stazioni, promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti costituisce per la Città di Messina un'importante occasione per ripensare il suo *waterfront* e come riorganizzare il settore sud della città che va dalla Zona Falcata allo svincolo autostradale Tremestieri. Il PIAU in coerenza con il Piano strategico della Città Metropolitana "Messina 2020" ambisce a ridisegnare una grande porzione di territorio urbano affacciato sul mare Ionio. Date l'estensione e la rilevanza degli interventi proposti, lo scenario temporale non può che essere di ampio respiro ipotizzando un arco di tempo trentennale. In questa prospettiva il Piano non contiene un elenco di progetti bensì il quadro generale di riferimento articolato in 6 Azioni al cui interno troveranno collocazione i progetti di trasformazione urbana che necessiteranno di fasi successive di approfondimento.

Dette azioni consistono in:

1. Ricucitura del territorio
2. Recupero a fini urbani di aree attualmente nelle disponibilità di RFI
3. Riqualificazione dell'affaccio al mare e parco urbano fronte mare
4. Sviluppo di funzioni direzionali
5. Sviluppo economico fondato sulla conoscenza
6. Riqualificazione delle zone ZIR e ZIS.

Il territorio interessato dal PIAU è costituito da un segmento costiero posto tra il porto storico della Zona Falcata ed il nuovo approdo di Tremestieri, occupato da insediamenti produttivi e commerciali in aree e tessuti con caratteri urbanistici cresciuti e sviluppati in assenza di precise regole e atti coerenti e coordinati di pianificazione territoriale. L'ambito del PIAU si colloca nel sistema territoriale della "Area dello Stretto di Messina", **con una posizione strategica di interfaccia della sponda calabrese e di crocevia dei collegamenti stradali e ferroviari provenienti dall'intera regione. Rispetto alla città, la zona interessata dal PIAU riguarda una parte importante del tessuto urbano nel suo margine marittimo, percorrendola dalla periferia sud al pieno centro.**

Il posizionamento strategico rispetto al sistema territoriale ed al più vasto sistema regionale nonché la sua rilevanza rispetto alla pianta urbana della città evidenziano il valore dell'area quale fondamentale risorsa di rigenerazione per l'intero tessuto urbano. Messina, infatti, ha sviluppato nel tempo un importante ruolo di terminale per l'attraversamento dello Stretto a fronte del quale, con la localizzazione degli approdi in zone centrali e nevralgiche per l'articolazione della viabilità urbana (Rada S. Francesco, Via Vittorio Emanuele, porto "storico" nella Zona Falcata), ha

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

sperimentato una compressione degli spazi di relazione sacrificati alla funzione di movimento.

La città - oltre ad essere tra le meno dotate di parchi o di spazi destinati a verde pubblico, a viabilità pedonale, a mobilità sostenibile (piste ciclabili) - offre il paradosso di una città di mare, storicamente ed emotivamente legata alle vicende del suo porto, ma senza adeguati spazi di fruizione e relazione con il mare.

Sotto questo profilo, data la localizzazione, la dimensione, la disponibilità e la potenziale trasformabilità delle aree che lo compongono, l'ambito del PIAU rappresenta sicuramente la risorsa più preziosa per la rigenerazione della città. Oltre il 60% dell'area del PIAU è occupata da infrastrutture trasportistiche con la forte prevalenza del parco ferroviario che si estende dalla stazione marittima, insieme alle invasature per il traghettamento ferroviario, alla stazione centrale, con le appendici dello scalo merci e delle linee Palermo-Messina e Messina-Catania.

L'area dalla Zona Falcata allo Svincolo di Tremestieri e dalla Via Consolare al mare occupa una superficie di circa 360 ha e si estende per circa 7,5 km ed è stata suddivisa in tre sub-ambiti territoriali fondamentali:

- 1 Zona Falcata - Viale Europa, che si estende dalla Cittadella fino a Viale Europa,
- 2 Viale Europa - Contesse, che si estende da Viale Europa fino al XXIV Artiglieria,
- 3 Contesse - Tremestieri, che si estende dal XXIV Artiglieria allo svincolo di Tremestieri.

Queste tre zone non rappresentano dei quartieri in senso stretto e l'elemento unificante, sotto il profilo morfologico è rappresentato dall'affaccio al mare (ad oggi di fatto negato). L'ispessimento della servitù ferroviaria, l'esistenza di una zona militare e di una Marina militare, lo sviluppo di un'area industriale (zona Z.I.R. a la via Don Blasco) e gli insediamenti popolari o precari costituiscono gli elementi che concorrono all'innalzamento della barriera, a forte intrusività, che si frappone tra la città e il mare.

Nel contempo i nuovi insediamenti che si sono consolidati nella zona Tremestieri- Contesse, costituiti da una nuova edilizia residenziale e di servizi, dai centri commerciali, dall'area artigianale di Larderia, dal centro di eccellenza nella ricerca scientifica e tecnologica – l'Istituto CNR Nicola Giordano, hanno fatto sì che in quest'area si determinasse una nuova centralità funzionale rispetto al tessuto cittadino. Al consolidamento di tale centralità, che ha ridotto i fattori di isolamento tra questo ambito e il centro della città, non è corrisposta un'estensione del processo di *osmosi* a tutto il territorio circostante tanto che i residenti degli alloggi popolari posti tra Gazzi e la Via La Farina e tantomeno le attività della Zona ZIR e della Via Dona Blasco, ne risultano esclusi.

I fattori critici di successo, per ciascun ambito, sono riassunti nelle seguenti tabelle:

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Zona Falcata – Viale Europa			
Situazione di partenza	Funzioni ed attività attuali	Punti di forza	Destinazioni possibili
Luogo del mito cittadino Grandi strutture poco utilizzate (aree militari e depositi, ecc.) Caos produttivo Degradamento edilizio e sociale Non fruizione da parte della città (barriera ferroviaria) Abusivismo edilizio	Cantieristica e riparazioni navali Logistica, porto e ferrovia Artigianato (spesso sommerso) CNR Talassografico Arsenale della Marina militare	Fascino dell'affaccio al mare sui due versanti e sulla città Prossimità al centro della città Pregio storico e ambientale Potenziale turistico Potenziale di servizi per la città	Spazi fruibili dalla città Servizi per il turismo, la cultura ed il tempo libero Cantieristica e riparazioni navali Attività di ricerca e ospitalità Attività a basso impatto ambientale Zona intermodale dell'Area dello Stretto

Viale Europa - Contesse			
Situazione di partenza	Funzioni ed attività attuali	Punti di forza	Destinazioni possibili
Degradamento urbano Strutture produttive Caos della mobilità Uso commerciale delle aree industriali	Varie tipologie di attività produttive Attività artigianali Servizi per l'auto	Area di raccordo tra il centro cittadino e la zona di sviluppo logistico commerciale Potenziale affaccio sul mare Disponibilità di spazi non utilizzati	Area commerciale e dei servizi Snodo logistico con Stazione FS Centro direzionale e servizi innovativi Area residenziale Servizi per l'ospitalità e congressuali Parco urbano lungomare

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

CONTESSE – TREMESTIERI			
Situazione di partenza	Funzioni ed attività attuali	Punti di forza	Destinazioni possibili
Caos urbano e della mobilità Contiguità al territorio del CNR ITAE Prossimità alla ZI di Larderìa Nuovo porto di Tremestieri Siti di archeologia industriale e imprese dismesse Assenza di spazi di socializzazione diversi dai centri commerciali	Logistica legata al porto Servizi per l'auto Centri commerciali Edilizia residenziale in crescita	Vocazione logistica e di intermodalità Chiara vocazione commerciale Potenziale affaccio sul mare Logistica legata agli svincoli autostradali	Potenziamento della struttura e dei servizi portuali Sviluppo dei servizi per la logistica ed i trasporti Localizzazione di attività commerciali e distributive Servizi a supporto dell'innovazione

L'area considerata dal PIAU riveste un'importanza assoluta per il futuro della Città e il pregio le deriva dalla prossimità al centro storico e dal suo affaccio sullo Stretto mentre le potenzialità sono collegabili ai grandi spazi utilizzabili sia per il decentramento di attività ormai improprie per il centro congestionato sia per l'insediamento di nuove funzioni. Gli obiettivi che la Città si è data per queste aree derivano dalla finalità generale di riorganizzazione delle infrastrutture portuali e ferroviarie quali nodi cruciali per lo sviluppo strategico, e sono:

- *L'apertura al mare della Città, superando l'attuale cesura indotta dalla ferrovia ed avviando interventi di riqualificazione del waterfront;*
- *La riutilizzazione delle aree dimesse in funzione delle esigenze di sviluppo della Città, affinché la zona sud divenga uno dei poli di traino della crescita qualitativa di Messina;*
- *La delocalizzazione delle attività trasportistiche e produttive che, oggi presenti nell'area, sono incompatibili con l'obiettivo.*

Le azioni del Programma strategico sono:

- Ricucitura del territorio attraverso la realizzazione di una *via marina*;
- Spostamento della stazione ferroviaria di Messina Centrale e Gazzi, consentendo di recuperare le grandi aree ferroviarie attualmente ad uso ferroviario in prossimità della Zona Falcata e nell'area di Santa Cecilia. Tale spostamento metterà a disposizione l'area di Santa Cecilia preziosa per la sua estensione e centralità, adibibile a funzioni residenziali, di ospitalità, ricreative e direzionali. La riqualificazione della Stazione Marittima che potrà diventare un centro servizi per i passeggeri in transito nello Stretto.
- Realizzazione di una grande e diffusa Marina sulle aree rese libere dallo spostamento e il recupero delle aree ferroviarie. La Marina ed il parco urbano potranno

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

fornire ai cittadini ed ai turisti un nuovo spazio di fruizione del mare e servizi ricreativi qualificati.

- Sviluppo di funzioni direzionali per gli uffici pubblici, per le imprese ed uffici professionali, nonché funzioni congressuali, turistiche ed alberghiere.
- Riqualficazione delle zone ZIR e ZIS (è in corso una negoziazione tra Amministrazione e ASI per il cambiamento delle destinazioni d'uso). All'interno del programma di riqualificazione delle aree dimesse o dimettibili, un intervento strategico è identificabile nella costruzione di una piastra logistica, in collaborazione con le forze produttive locali, nell'area di Cotesse – Tremestieri, per fornire servizi qualificati al sistema produttivo locale. Tale azione risulterebbe coerente anche con la strategia regionale che vede la Sicilia come Piattaforma Logistica del Mediterraneo, che necessita di piattaforme per favorire da un lato il carico su gomma per le merci destinate alla Sicilia Orientale e dall'altro il carico su ferro per il cargo con destinazione nazionale o internazionale. Nel caso specifico, l'area compresa tra la stazione di Tremestrieri e il torrente S.Filippo, risulterebbe idonea ad ospitare una piastra logistica intermodale.

Rispetto a questo scenario complesso i primi interventi strategici individuati sono:

- la via marina, per la connessione interna ed esterna all'Area;
- lo spostamento della Stazione ferroviaria a Gazzi;
- la piastra logistica a San Filippo – Tremestrieri;
- la Marina, con il porto canale e l'isola a Santa Cecilia.

Riferimenti all'opera

L'opera viene citata all'interno del Programma in più occasioni, più specificatamente come elemento di sviluppo dell'area. La realizzazione di un "ponte digitale", ad esempio, rappresenterebbe attraverso una dorsale ad alta velocità di connessione di tutte le sedi di interesse della pubblica amministrazione, centrale e locale, poste sulle sponde dello Stretto, un'anticipazione alla realizzazione effettiva del Ponte.

Il Ponte Digitale è stato finanziato dal CIPE, su proposta del Ministero per l'Innovazione e le Tecnologie, nell'ambito di un complessivo intervento per il rilancio tecnologico del Sud, e consiste in una piattaforma di interconnessione nell'ambito dell'Area Metropolitana formata dalle province di Messina e di Reggio Calabria per migliorare ed anticipare l'integrazione tra le due realtà territoriali che interesseranno l'opera. Rilevano invece i numerosi riferimenti alle opere connesse al Ponte (ferroviarie e stradali) che rendono i nuovi sviluppi progettuali (soprattutto spostamento della

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Stazione ferroviaria un'importante occasione per innescare il processo di riqualificazione auspicato dal Piano strategico.

7.1.4 PRUUST “Messina per il 2000”

L'Amministrazione comunale ha da tempo avviato un programma di recupero dell'area Tono Mortelle - Capo Peloro – Torre Faro. Si tratta di un area a particolare valenza ambientale e paesaggistica che costituisce un'eccellenza per la città, anche se necessita di opportuni accorgimenti per divenire volano per uno sviluppo turistico di Messina. La sua specificità sta nel fatto che la sua posizione geografica legata al mare si inserisce in un settore di costa strategico snodo tra l'arcipelago eoliano e il distretto taorminese.

Il programma è costituito da tre interventi omogenei tra loro integrati che sono il Piano di Capo Peloro, il recupero di Torre Faro ed il Piano Strategico Tono Mortelle, allo scopo di creare una nuova centralità cittadina capace di offrire natura, cultura, svago e servizi turistici.

Per il perseguimento di questi obiettivi, l'Amministrazione ha prioritariamente posto l'accento sulla tutela del territorio coinvolto, nonostante si tratti comunque di ambiti con differenti valutazioni paesaggistiche, ritenendo essenziale la salvaguardia e la rinaturalizzazione della fascia dunale che caratterizza entrambi i due sub/ambiti: Capo Peloro e Tono Mortelle

Riferimenti all'opera

Il PRUSST interviene su di un'area strettamente connessa con l'opera.

Per il recupero della fascia costiera relativamente all'ambito di Tono Mortelle, è prevista la creazione di un *PARCO DEL PAESAGGIO* costituito da due progetti complementari e integrati che sono il Parco Dunale e il Parco Passeggiata (promenade). La promenade serve per rendere accessibile l'area, delimitare il parco dunale e consentire di poter migliorare la gestione del tratto di costa.

Per la rilevante estensione dell'area coinvolta, i progetti sono stati organizzati in due stralci a loro volta ripartiti in lotti funzionali.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

7.2 Comune di Venetico

7.2.1 Piano Regolatore Generale – Comune di Venetico

Approvato con Decreto del 24 novembre 2003, il Piano prevede:

- la riqualificazione di quegli elementi che hanno portato degrado urbanistico, ambientale e sociale, attraverso un processo di trasformazione urbana orientato verso il recupero delle valenze ambientali;
- recupero del centro abitato di Venetico Superiore che in atto vive una forma di svuotamento a discapito di un congestionamento che affligge il centro abitato di Venetico Marina;
- individuazione di una serie di funzioni produttive e del nuovo sviluppo residenziale in direzione dell'asse di viabilità che congiunge l'abitato di Venetico Marina a Venetico Superiore.

Gli interventi specificamente finalizzati alla filosofia d'intervento sopradescritta sono concentrati nella:

- ristrutturazione dell'ex oleificio Vaccarini per la creazione di un centro direzionale-commerciale polifunzionale;
- recupero e riuso di strutture già esistenti con funzioni ricettive-ricreative (verde attrezzato, impianti per lo spettacolo) riqualificazione del lungomare, tutto quanto al fine di creare un polo turistico;
- **la creazione di un polo sportivo in un area precedentemente utilizzata da cave oggi dismesse, la realizzazione di ciò comporta conseguentemente il trasferimento dell'attuale impianto del campo sportivo;**
- **la creazione di un centro commerciale nell'area ad oggi destinata al campo sportivo;**
- il recupero di una zona omogenea B2 in contrada Biviola interessata da un piano particolareggiato;
- il recupero e la riqualificazione ambientale delle zone omogenee D1 sottoposte allo studio delle prescrizioni esecutive comunali;
- adeguamento degli standard urbanistici anche in considerazione dei fabbisogni dettati dall'aumento di popolazione che si verifica nei periodi estivi;
- previsione di edificazione di nuove residenze e attività commerciali nella direzione dell'asse di collegamento viario tra il centro di Venetico Marina e quello di Venetico Superiore;
- la realizzazione di nuova viabilità con l'intendimento di servire:

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- area destinata ad insediamenti produttivi, con il P.I.P. già approvato ed operativo e, andando oltre, assumerà le caratteristiche di strada-parco dalle importanti valenze paesaggistiche, attraversando infatti un'ampia zona destinata a parco urbano e servendo le zone destinate allo sviluppo agricolo-turistico del territorio, per raggiungere il centro collinare di Venetico.
- il raggiungimento di tutte le aree agricole del versante orientale altrimenti irraggiungibili, attraverso una nuova arteria che si diparte dalla strada provinciale, scendendo il torrente Cocuzzaro, che, dopo avere servito un'ulteriore zona agro-turistica, raggiunge Venetico Superiore;
- recupero del centro storico a mezzo di piano particolareggiato finalizzato al rilancio delle importanti valenze storiche del patrimonio della città;
- utilizzazione dell'area denominata "Piano Bosco" da destinare ad una previsione polifunzionale turistica-ricettiva-alberghiera sottoposta allo studio delle prescrizioni esecutive.

Riferimenti all'opera

La relazione conclude con l'auspicio che gli interventi sul territorio futuri avvengano attraverso progetti finalizzati che sensibilizzino l'amministrazione comunale ad affrontare le problematiche il cui interesse sarà finalizzato a:

- 1 recupero ambientale delle cave dismesse;**
- 2 recupero e riqualificazione della zona produttiva dei laterizi;
- 3 recupero e riqualificazione del centro storico;
- 4 il sistema del verde (rimboschimento, verde di arredo);
- 5 la riqualificazione edilizia urbana.

Per quanto riguarda la realizzazione dell'opera è soprattutto interessante prendere in esame la definizione da parte del Piano della zona F1 di recupero ambientale, localizzata in prossimità del confine comunale di Valdina, in adiacenza ad una zona D1 industriale e nella quale precedentemente si svolgeva l'attività estrattiva oggi dismessa.

Le norme di attuazione si riferiscono a quest'area con previsioni di realizzazione di manufatti quali padiglioni per biblioteca, musica, locali per servizi igienici, bar ristori, cabine elettriche ed idriche, ripostigli e depositi. L'attuazione delle previsioni all'interno di detta area avverrà con piano esecutivo d'iniziativa pubblica, riguardante l'intera zona, piano di cui verranno ad essere indicate le aree piantumate quelle a verde i percorsi etc.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

7.3 Comune di Valdina

7.3.1 Piano Regolatore Generale - Comune di Valdina

La variante puntuale al P.R.G. di Valdina richiesta dall'Amministrazione con delibera di G.M. n° 40 dell'11 Luglio 2000, ha lo scopo di adeguare alle esigenze espresse dalla collettività aspetti "puntuali" del P.R.G. adottato nel 1994 con delibera n° 2/94, ed approvato dagli organi regionali nel 1997.

La presente Variante punta alla tutela del territorio nel suo complesso, alla salvaguardia dei nuclei di più antica formazione, alla dotazione di attrezzature collettive e ad un modesto sviluppo residenziale, obiettivi certamente condivisibili ancora oggi viste le condizioni territoriali, ambientali, socio-economiche e demografiche del Comune. Rimane inalterato nella sua impostazione generale (dimensionamento del fabbisogno abitativo e di servizi, localizzazione delle aree relative, classificazione e perimetrazione delle aree produttive e di quelle di risanamento ambientale, perimetro delle zone "A"). Le modifiche apportate, infatti, riguardano aspetti particolari e puntuali ritenuti necessari per dare una più immediata risposta ad esigenze che si sono manifestate in questi anni senza sconvolgere il piano stesso e senza alterare la capacità insediativa complessiva che esso esprime.

La possibilità di adeguare a sempre nuove esigenze che la società e il territorio, in continuo mutamento, esprimono in tempi certamente più rapidi di quelli dei "piani", è oggi problema centrale nel dibattito urbanistico che chiede una maggiore flessibilità al piano, fermo restando la struttura e le scelte politiche e tecniche di fondo che caratterizzano ogni strumento urbanistico.

Lo strumento della "variante" così come normato dalla legislazione urbanistica, consente di intervenire nel piano sia in modo sostanziale con la "variante generale" che si configura come un nuovo piano e segue l'iter politico, amministrativo e tecnico del P.R.G., rivedendone contenuti e obiettivi, sia in modo parziale e puntuale, che consente quelle modifiche che non alterano il piano nella sua sostanza.

È indubbio comunque che il periodo trascorso dalla redazione del P.R.G. (inizio anni '90), pone oggi nuovi scenari e potenzialità che, imprevedibili al momento della stesura del piano, si pongono alla riflessione generale come nuovi fattori di sviluppo sociale e territoriale. Da una parte la situazione economica, sociale e territoriale in via di ulteriore trasformazione, dall'altra nuovi strumenti di intervento e strategie territoriali complesse pongono altri input al P.R.G. Anche il recupero del centro storico, che è possibile avviare con gli strumenti complessi, con la partecipazione pubblico - privato, può trovare nella integrazione di situazioni locali e territoriali in

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

via di trasformazione, (si pensi al recupero delle cave dismesse e alla trasformazione di edifici industriali, ad accordi di programma con la Provincia Regionale di Messina, l'Università, i comuni di Venetico e Torregrotta, allo sviluppo turistico etc.) elementi di forza al recupero stesso e allo sviluppo del territorio.

Sarà compito dell'Amministrazione Comunale attivare in futuro una revisione generale del P.R.G. che possa più adeguatamente rispondere alle nuove e articolate esigenze, e offrire supporto strategico ai nuovi strumenti operativi.

Riferimenti al progetto

Per quanto riguarda l'opera in oggetto è interessante esaminare la sezione della Variante "Il recupero delle cave e il parco", in cui si fa riferimento alle aree specifiche e limitrofe in cui sono stati localizzati i Siti di Riqualificazione Ambientale di Venetico, Torre Grotta e Valdina.

"L'estrazione e la lavorazione dell'argilla in tutto il '900 e in particolare dal dopoguerra (la ricostruzione di Messina dopo il terremoto e il boom edilizio degli anni sessanta sono stati certamente fondamentali per tale sviluppo) hanno determinato per il comune di Valdina, ma anche per i contermini Venetico e Torregrotta, lo sviluppo economico e sociale, la crescita urbana e demografica, certamente fattore principale di sviluppo a fronte di profonde modificazioni morfologiche di ampie porzioni di territorio localizzato lungo i torrenti.

Il tradizionale, storico paesaggio agricolo, dei vigneti, degli agrumeti e degli oliveti, in queste aree è stato sostituito da vasti fossati, pareti a strapiombo, tracciati, fabbriche, aree di raccolta dell'argilla, in un complessivo degrado che è indispensabile sanare, ma definendo nel contempo un nuovo paesaggio che caratterizza queste aree e che offre certamente spunti diversi al suo recupero.

Il P.R.G. vigente perimetra le cave ancora attive che quindi saranno ancora sottoposte all'azione di escavazione, alimentando così l'attività produttiva principale del comune, e le cave dismesse da sottoporre a vario tipo di recupero: recupero ambientale, discariche (vedi relazione di piano).

La variante puntuale apporta a tale perimetrazione alcune modifiche determinate dall'attuale situazione delle aree.

Per quanto riguarda le discariche si ritiene necessario imporre il divieto di utilizzarle per rifiuti nocivi o rifiuti solidi urbani. La breve distanza che le separa dalle aree urbane e da quelle produttive sconsiglia tale utilizzazione anche temporanea sia per motivi igienico - sanitari, sia per motivi ambientali e paesistici. Eventuale discarica di rifiuti solidi urbani del comune va individuata nelle aree più lontane dai centri urbani e da questi non percepibili visivamente.

Un'area posta ad Ovest della strada Tracoccia – Valdina, di modeste dimensioni, risulta ormai

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

recuperata all'uso agricolo con piantumazione diffusa di uliveti pertanto si è ritenuto di inserirle tra le zone "E".

Tra le restanti cave da sottoporre a recupero ambientale, alcune si caratterizzano per la particolare morfologia assunta che suggerisce un recupero che sfrutti e utilizzi questo nuovo paesaggio. La realizzazione in esse di un parco a valenza territoriale, "il parco delle cave" diviene fattore di sviluppo trasformando in risorsa quello che attualmente costituisce degrado. Inoltre, conservando la memoria di una destinazione d'uso che è stata determinante per tutta la comunità di Valdina, può diventare elemento di forte attrazione turistica, ma anche culturale e scientifica, specie se vi si collocano opportunamente attività legate al tempo libero, alla ricerca, alla storia dell'industria dei laterizi, all'esposizione dei prodotti dell'artigianato della ceramica.

L'area da destinare al parco perimetrata nelle tavole della Variante al P.R.G., è stata scelta per la presenza delle caratteristiche di cui sopra, ed anche per la facilità di accesso e la continuità con altri poli importanti di quello che deve costituire il sistema delle potenzialità turistiche, come le attrezzature sportive, il sistema costiero, le aree lungo i torrenti, le fabbriche dismesse.

Al progetto di "parco delle cave" dovrebbero concorrere il comune di Venetico e quello di Torregrotta per le porzioni di territorio che presenta le medesime caratteristiche e problematiche. In tal caso un piano quadro di assetto va esteso e concordato attraverso una convenzione, tra le tre amministrazioni, fermo restando che comunque il progetto va esteso all'intera area così come per Valdina. Nei nuovi programmi complessi (PIT, PRUSST, etc.) è possibile reperire fonti di finanziamento per tali interventi che rispondono agli obiettivi dei programmi stessi: riqualificazione ambientale, sviluppo del territorio, sviluppo economico-sociale, creazione di nuovi posti di lavoro, partecipazione pubblico – privato".

7.4 Comune di Torregrotta

7.4.1 Il Piano di fabbricazione

Il Comune è dotato di un Piano di Fabbricazione datato (adottato con il D.A. n. 174/74, con deliberazioni consiliari nn. 8 e 9 del 15/4/69 e successivamente modificate con le deliberazioni consiliari n. 1 del 10/5/71, n. 1 del 12/4/72 e n.12 del 24/7/73). Le aree in cui ricade l'intervento di riqualificazione, legata al deposito, essendo esterne alle aree oggetto del piano di fabbricazione hanno una destinazione di tipo agricolo.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

8 Programmazione economica per la Regione Sicilia

8.1 Programma Operativo Interregionale (POIN) “Attrattori culturali, naturali e turismo”.

Il Quadro Strategico Nazionale per la politica regionale di sviluppo 2007-2013 (QSN) prevede, nell’ambito della Priorità 5 “*Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l’attrattività e lo sviluppo*”, la predisposizione e l’attuazione di un Programma Operativo Interregionale (POIN) “Attrattori culturali, naturali e turismo”¹. La finalità del programma è quella di contribuire, insieme ai Programmi Operativi Regionali, al perseguimento dell’obiettivo generale di “*Valorizzare le risorse naturali, culturali e paesaggistiche locali, trasformandole in vantaggio competitivo per aumentare l’attrattività, anche turistica, del territorio, migliorare la qualità della vita dei residenti e promuovere nuove forme di sviluppo economico sostenibile*” individuato dal QSN.

L’ambito territoriale di riferimento del POIN è costituito dalle Regioni Ob. Convergenza (e pertanto vi sono coinvolte quattro Regioni: Calabria, Campania, Puglia e Sicilia). Il Programma, cofinanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR), è destinato a finanziare interventi esclusivamente nelle quattro Regioni dell’Ob. Convergenza.

Trattandosi di un programma operativo previsto nell’ambito della programmazione della politica regionale 2007-2013 e cofinanziato dai Fondi Strutturali Comunitari, al POIN si applica la Direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente, nota come Direttiva sulla Valutazione Ambientale Strategica (VAS), recepita dal D.Lgs. 152/2006. Infatti, oltre al riferimento previsto all’art. 47 comma 1 del regolamento generale dei fondi strutturali comunitari (Reg. (CE) 1083/2006), l’applicabilità della Direttiva al ciclo di programmazione 2007-2013 è stata ribadita in diverse sedi, a livello nazionale e comunitario².

La strategia di intervento e la struttura degli obiettivi del Programma si collocano nell’ambito della programmazione comunitaria ed in particolare degli orientamenti strategici definiti dalla Commissione Europea per l’utilizzo dei fondi comunitari strutturali della politica di coesione.

In tale contesto le scelte programmate trovano una forte coerenza con il Quadro Strategico Nazionale per il periodo 2007-2013.

Infatti, il Programma, per la sua valenza strategica, presenta una forte convergenza programmatica con tutte e tre le priorità tracciate dagli Orientamenti Strategici Comunitari (OSC):

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- rendere più attraenti gli Stati membri, le regioni e le città migliorando l'accessibilità, garantendo una qualità e un livello adeguati di servizi e tutelando l'ambiente (prima priorità);
- promuovere l'innovazione, l'imprenditorialità e lo sviluppo dell'economia della conoscenza mediante lo sviluppo della ricerca e dell'innovazione, comprese le nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione (seconda priorità);
- creare nuovi e migliori posti di lavoro attirando un maggior numero di persone verso il mercato del lavoro o l'attività imprenditoriale, migliorando l'adattabilità dei lavoratori e delle imprese e aumentando gli investimenti nel capitale umano (terza priorità).

La strategia del POIN si pone in un rapporto di forte coerenza con le priorità fissate dal QSN, o meglio costituisce un'esplicita attuazione della Priorità 5 "Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo".

Nell'ambito del contesto spaziale, strategico ed operativo sopra delineato, l'azione del Programma è orientata al perseguimento di un unico obiettivo generale «Promuovere e sostenere lo sviluppo socio-economico delle Regioni del Mezzogiorno attraverso la valorizzazione, il rafforzamento e la messa a sistema su scala sovra regionale dei fattori di attrattività turistica del patrimonio culturale, naturale e paesaggistico».

L'obiettivo generale del Programma si declina in tre differenti obiettivi specifici:

Obiettivo "A" – Migliorare e promuovere l'attrattività turistica delle Regioni CONV, attraverso la valorizzazione e la messa a sistema dei Poli turistici.

Obiettivo "B" – Promuovere e sostenere la competitività, in particolare sul mercato internazionale, dei servizi di ricettività e di accoglienza, nonché delle imprese che operano in campo culturale ed ambientale e rappresentano componenti integrate e complementari dell'offerta turistica dei Poli turistici.

Obiettivo "C" – Rafforzare e qualificare le capacità e le competenze tecniche del personale delle istituzioni e degli organismi responsabili della programmazione, dell'attuazione, del monitoraggio e della valutazione delle linee d'intervento previste dal Programma.

Il sistema degli obiettivi specifici del Programma contempera alcuni obiettivi trasversali di rilevanza strategica per le Regioni CONV, e come tali troveranno attuazione all'interno delle differenti linee d'intervento in cui si declina l'azione del Programma:

- lo sviluppo sostenibile quale principio di riferimento costante per la realizzazione degli obiettivi perseguiti. In questa direzione, il programma punta a contemperare le esigenze di sviluppo economico e sociale dei territori con la tutela e la salvaguardia dell'ambiente;

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- le pari opportunità: in questa direzione, il Programma sostiene processi di sviluppo capaci di valorizzare la partecipazione femminile nel settore turistico, contrastando ogni tipologia di discriminazione basata su diversità culturali, etniche, religiose, disabilità, età e orientamenti sessuali.

Gli obiettivi specifici e trasversali assunti dal Programma troveranno attuazione all'interno di differenti Assi prioritari d'intervento:

- Asse I – Valorizzazione degli attrattori culturali, naturali e paesaggistici dei Poli turistici, sviluppo della qualità dei servizi per la relativa fruizione e loro integrazione su scala interregionale (*Asse I – “Infrastrutturazione, promozione e integrazione dei Poli turistici”*).
- Asse II – Sostegno al rafforzamento della competitività del sistema dei servizi di ricettività e di accoglienza dei Poli turistici (*Asse II – “Competitività delle imprese e delle risorse umane del settore turistico”*)
- Asse III – Azioni di Assistenza Tecnica.

Le azioni e le iniziative che troveranno attuazione all'interno degli assi e delle linee d'intervento di cui gli stessi si compongono (in particolare quelle dei primi due assi), saranno individuati secondo criteri di selettività e concentrazione.

8.2 Programma Operativo Regionale FESR 2007-2013.

La strategia complessiva della Regione per il 2007-2013 si fonda sulla lezione del Por Sicilia 2000-2006, sui fabbisogni individuati nell'analisi di contesto, sulle istanze provenienti dal partenariato socio-economico e sulle direttive degli Orientamenti strategici comunitari.

L'obiettivo globale del Programma Operativo Fesr (Fondo europeo per lo sviluppo regionale), adottato con Decisione della Commissione europea C(2007)4249 del 7 settembre 2007, è quello di “innalzare e stabilizzare il tasso di crescita medio dell'economia regionale, attraverso il rafforzamento dei fattori di attrattività di contesto e della competitività di sistema delle attività produttive, in un quadro di sostenibilità ambientale e territoriale e di coesione sociale”. Il Programma ha una dotazione finanziaria di 6.539.605.100 euro e prevede sette priorità di intervento: **“Reti e collegamenti per la mobilità”**; “Uso efficiente delle risorse naturali”; “Valorizzazione delle identità culturali e delle risorse paesaggistico-ambientali per l'attrattività e lo sviluppo”; “Diffusione della ricerca, dell'innovazione e della società dell'informazione”; “Sviluppo imprenditoriale e competitività dei sistemi produttivi locali”; “Sviluppo urbano sostenibile”; “Governance, capacità istituzionali e assistenza tecnica”. Ciascun asse prioritario del Programma è articolato in obiettivi specifici, a loro volta declinati in obiettivi operativi che raggruppano linee di

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

intervento volte alla realizzazione della strategia individuata. Una serie di indicatori di impatto, risultato e realizzazione consentiranno di monitorare i principali progressi conseguiti e l'efficacia degli obiettivi nell'attuazione degli assi. Il Programma presenta inoltre un elenco indicativo di "Grandi Progetti" che riguardano la rete ferroviaria, il trasporto pubblico locale, il settore stradale, la logistica, il settore energetico.

La programmazione regionale del FESR per il periodo 2007-2013 della Regione Siciliana, come indicato del Regolamento (CE) 1083/2006, assume come punto di riferimento per le proprie strategie gli Orientamenti Strategici Comunitari per la politica di coesione (OSC).

La Regione Siciliana intende, infatti, perseguire l'obiettivo dello sviluppo sostenibile e favorire le sinergie tra la dimensione economica, sociale e ambientale, in conformità alle Linee integrate per la crescita e l'occupazione dell'agenda di Lisbona rinnovata.

La combinazione degli obiettivi contenuti nel PO risponde chiaramente ad un disegno generale in linea con le tre priorità fissate negli OSC:

- rendere l'Europa e le sue regioni più attraenti per gli investimenti e l'occupazione (Orientamento 1);
- promuovere la conoscenza e l'innovazione a favore della crescita (Orientamento 2);
- posti di lavoro migliori e più numerosi (Orientamento 3).

In particolare, la strategia regionale per il FESR al fine di favorire la crescita e, pertanto, la convergenza con il resto dell'Unione, prevede interventi finalizzati: al miglioramento dell'accessibilità, garantendo una qualità e un livello adeguati di servizi e tutelando l'ambiente; alla promozione dell'innovazione, l'imprenditorialità; allo sviluppo dell'economia della conoscenza mediante lo sviluppo della ricerca e dell'innovazione, comprese le nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione.

In linea con l'Orientamento 1 e nello specifico con l'obiettivo 1.1 "*Potenziare le infrastrutture di trasporto*", il Programma Operativo nell'ambito **dell'Asse prioritario 1 (Reti e collegamenti per la mobilità)**, in continuità con la programmazione 2000-2006, contribuisce a garantire una maggiore integrazione con i mercati nazionali ed europei. In particolare, mediante interventi sulla rete ferroviaria e sul sistema portuale concorrerà a migliorare la competitività del sistema produttivo regionale, anche al fine di favorire lo sviluppo sostenibile e assicurare servizi in grado di elevare la qualità della vita. Questa ultima finalità è fortemente connessa con l'obiettivo OSC 1.2 "*Rafforzare le sinergie tra tutela dell'ambiente e crescita*", ed è affrontata principalmente nell'Asse prioritario 2 (Uso efficiente delle risorse naturali), che mira a rafforzare le sinergie potenziali tra tutela dell'ambiente e crescita. L'aspetto della valorizzazione delle risorse ambientali e culturali in

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

connessione con l'attrazione turistica è invece affrontato nell'Asse prioritario 3 (Valorizzazione delle identità culturali e delle risorse paesaggistico-ambientali per l'attrattività turistica e lo sviluppo).

Per quanto riguarda più nello specifico, quindi, l'Asse 1 la valutazione di quanto realizzato nel precedente ciclo di programmazione nel settore delle infrastrutture di trasporto, ha evidenziato una maggiore concentrazione delle risorse sulla modalità di trasporto stradale. Tale circostanza è sostanzialmente derivata da elementi di criticità connessi agli interventi sulla rete ferroviaria che, in molti casi, presentavano costi e tempi di realizzazione non compatibili col precedente periodo di programmazione. Tale, circostanza, però, risulta ad oggi superabile avendo già avviato una consistente fase di cantierizzazione lungo assi ferroviari strategici per la regione, rendendo possibile un significativo riequilibrio tra investimenti sulla modalità di trasporto stradale e ferroviario, oggetto della presente strategia d'asse.

Per le infrastrutture portuali, si prevedono oltre agli interventi funzionali all'ottimizzazione delle infrastrutture esistenti, mediante la realizzazione di opere di consolidamento, messa in sicurezza ed ampliamento delle banchine, anche interventi capaci di accrescere la competitività del sistema portuale siciliano con le relative ricadute nel settore del trasporto delle merci, secondo la strategia già delineata dalla Regione Siciliana nel documento "La Sicilia piattaforma logistica dell'Euromediterraneo", allegato al terzo atto integrativo all'APQ trasporto marittimo, nonché alla strategia promossa dall'UE per il potenziamento delle Autostrade del mare.

La strategia complessiva per l'attuazione delle infrastrutture delle quattro modalità di trasporto è stata definita attraverso una programmazione unitaria nell'ambito del Piano Regionale dei Trasporti (Piano Direttore approvato con delibera di Giunta Regionale n. 322 dell'11/11/02 e con delibera n. 375 del 20/11/02; Piano Attuativo delle quattro modalità di trasporto, approvato con delibera di Giunta Regionale n. 367 dell'11/11/04; Piano attuativo del trasporto delle merci e della logistica, approvato con delibera n. 22 del 2/02/04). L'attuazione di tale strategia è avvenuta attraverso la stipula di appositi Accordi di Programma Quadro (APQ Trasporto delle Merci e della Logistica, APQ Trasporto Marittimo, APQ Trasporto aereo, APQ Trasporto Stradale ed APQ Trasporto Ferroviario), che hanno permesso una reale integrazione tra le risorse Statali, Regionali e Comunitarie, in piena coerenza con il principio di addizionalità.

L'efficacia dimostrata da tali strumenti di programmazione negoziata induce, certamente, a proseguire l'esperienza anche per il prossimo ciclo di programmazione.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

8.3 Programma Attuativo Regionale (POR) FAS 2007-2013.

Il Fondo Aree Sottoutilizzate (FAS), istituito con la legge 27 dicembre 2002, n. 289 (Legge finanziaria 2003) e modificato con la legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge finanziaria 2007), è lo strumento con cui si concentra e si dà unità programmatica e finanziaria all'insieme degli interventi aggiuntivi a finanziamento nazionale e comunitario. L'attuazione degli interventi della politica nazionale aggiuntiva è quindi realizzata attraverso questo strumento di programmazione, definito dall'Amministrazione regionale e approvato nella sua versione definitiva con delibera della Giunta Regionale n. 315 del 12/8/2009.

Le scelte programmatiche esplicitate nel PAR FAS sono state fatte in base alle priorità stabilite nel QSN 2007-2013, agli orientamenti della strategia di Lisbona, agli obiettivi di sviluppo che la Regione Sicilia ha individuato attraverso la politica regionale unitaria. Nell'ambito del quadro unitario di coerenza e complementarietà d'intervento dei Fondi comunitari e nazionali, il PAR FAS integra e rafforza gli obiettivi degli altri programmi nazionali, interregionali e regionali finanziati con fondi europei (PON, POI, POR FESR, PSR FEASR, PO FEP, ecc) e degli APQ in essere, in stretta sinergia con essi e sottostando, per il trasferimento delle risorse del FAS, ai principi di addizionalità, sussidiarietà e prevalente destinazione delle risorse al riequilibrio economico e sociale. La dotazione finanziaria del PAR FAS Sicilia 2007 - 2013 supera i 4 milioni di euro.

Attraverso il Programma si è inteso rafforzare ed integrare l'impianto strategico di tutti gli altri Piani e Programmi regionali; esso prevede otto priorità d'intervento:

- Valorizzazione delle risorse umane;
- Reti di trasporto e mobilità;
- Ambiente ed energia;
- Valorizzazione degli attrattori culturali e territoriali;
- Ricerca e società della conoscenza;
- Competitività e sviluppo delle attività produttive;
- Coesione e qualità della vita;
- Attività di miglioramento della strategia di politica regionale unitaria e dell'efficacia della programmazione.

Ciascuna Priorità è articolata in obiettivi specifici, a loro volta declinati in obiettivi attuativi che raggruppano linee di intervento volte alla realizzazione della strategia individuata.

Per il presente studio, la Priorità 2 Reti di trasporto e mobilità rileva in maniera particolare.

Essa, in coerenza con la Priorità del QSN Reti e collegamenti per la mobilità, mira al raggiungimento del seguente Obiettivo specifico di innalzare il livello di soddisfazione delle

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

esigenze di mobilità a scala regionale, favorendo l'accessibilità interna ed esterna del territorio siciliano, mediante la realizzazione di un sistema di trasporto sempre più integrato e interconnesso e soddisfacendo le esigenze di mobilità sostenibile delle grandi aree metropolitane, declinandolo nei seguenti due Obiettivi attuativi:

- completare, qualificare funzionalmente e potenziare le reti di trasporto primaria e secondaria, migliorando i livelli di accessibilità e favorendo il riequilibrio modale mediante la realizzazione e la riqualificazione dei nodi infrastrutturali;
- garantire l'accessibilità e una mobilità sostenibile nelle aree urbane, potenziando i sistemi di trasporto pubblico di massa a guida vincolata.

La strategia delineata con la Priorità 2 è complementare rispetto a quanto previsto nell'Asse 1 del POR FESR 2007-2013, rafforzandone l'intensità dell'azione; si interviene, infatti, in modo sistematico sull'intero complesso delle infrastrutture di trasporto "in modo da assicurare il raggiungimento dell'obiettivo di realizzare un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile, assicurando servizi logistici e di trasporto funzionale allo sviluppo".

Inoltre, gli interventi previsti sono concepiti in piena coerenza con quanto previsto dal Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità: modernizzazione, completamento e riorganizzazione dei collegamenti di trasporto (strade, ferrovie) in un quadro di sostenibilità ambientale.

In particolare, si intende proseguire nella messa in rete delle infrastrutture, sia esistenti, sia in via di realizzazione, all'interno del sistema intermodale regionale, fornendo un'adeguata connettività con i maggiori poli di attrazione, collegando adeguatamente le diverse aree territoriali, favorendo la mobilità delle persone, la riduzione del traffico, della congestione e dell'inquinamento nelle città e nelle aree metropolitane, l'accessibilità delle aree interne e costiere, il rafforzamento della rete logistica a supporto del sistema produttivo regionale, creando infine occasioni di sviluppo economico.

Nel dettaglio, fra gli interventi previsti citiamo:

- Itinerario Ragusa-Catania e raccordo aeroporto di Comiso;
- Completamento Agrigento-Caltanissetta II stralcio – tratto da Canicattì alla A19;
- Autostrada Siracusa – Gela (dal lotto 6 al lotto 8 "Scicli");
- Riqualificazione funzionale ed interventi straordinari sulle autostrade Me-Pa, Me-Ct e Sr – Gela;
- Itinerario Palermo-Agrigento II stralcio da Lercara ad Agrigento;
- Collegamento Isole Minori: al fine di valorizzarne l'attrattività turistica e di migliorare gli standard della qualità di vita delle popolazioni residenti, verranno attivati interventi volti al

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

potenziamento ed alla sostituzione del parco natanti delle società che gestiscono i collegamenti, nonché all'incremento dei servizi offerti;

- Ferrovia collegamento veloce Palermo – Catania;
- Itinerario Nord – Sud;
- Catania Circumetnea: tratto Nesima – Misterbianco (3 lotti).

8.4 Strategia Regionale per l'innovazione 2007-2013

Attraverso la Strategia Regionale per l'Innovazione (SRI) 2007-2013, la Regione Sicilia ha inteso dotarsi di uno strumento di programmazione strategica che costituisca un quadro di riferimento per tutti gli interventi da attuare nell'ambito della ricerca, innovazione e trasferimento tecnologico.

Le linee strategiche ispiratrici della SRI possono essere così sintetizzate:

1. sostenere l'innovazione nei settori produttivi storici di questa regione, migliorando gli strumenti di *governance*, dotandoli di maggiori risorse, e incrementando la collaborazione tra Università e impresa;

2. sviluppare la ricerca di base e sostenere la nascita di nuove aziende ad alto contenuto tecnologico, gli spin-off universitari e migliorare il trasferimento tecnologico alle aziende.

Seguendo una logica di integrazione e complementarietà con gli altri documenti di programmazione, l'attuazione della SRI prevede il concorso di più strumenti operativi di sostegno finanziario; ciò significa che per la realizzazione degli obiettivi della SRI saranno attuate le azioni e gli interventi già individuati nei seguenti programmi: POR FESR, POR FSE, PSR FEASR, PAR FAS, PON Ricerca e Competitività e PAN FAS Ricerca e Competitività.

Dunque, dato il carattere di trasversalità delle strategie in campo di Ricerca e Innovazione, la SRI mira a riportare entro una cornice unitaria le diverse linee di intervento previste nei vari programmi operativi, in coerenza con l'approccio unitario alla politica regionale delineato all'interno del Documento Unitario di Programmazione (DUP) della Regione. Per questo motivo, gli obiettivi generali della SRI vanno a coincidere con alcuni degli obiettivi specifici del DUP.

Tali obiettivi generali, declinati a loro volta in obiettivi specifici, possono essere così sintetizzati:

23. Rafforzare il ruolo della ricerca e dell'innovazione come motore dello sviluppo regionale;
- 1.1 Stimolare la domanda di ricerca delle imprese e riqualificare l'offerta di ricerca;
 - 1.2 Promuovere processi di aggregazione e di qualificazione della domanda di ricerca e di innovazione.
24. Rafforzare la competitività del sistema produttivo regionale e sviluppare l'innovazione e le

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

filiere produttive ad elevato valore aggiunto;

2.1 Promuovere il trasferimento tecnologico e dei risultati della ricerca tra le PMI;

2.2 Rafforzare il sistema di governance sul tema della ricerca promuovendo un coordinamento dell'azione regionale e nazionale e la messa a fattore comune delle competenze e specializzazioni;

2.3 Rafforzare gli strumenti finanziari di sostegno alla ricerca e all'innovazione.

25. Valorizzare il ruolo del capitale umano ai fini del potenziamento del sistema regionale e dello sviluppo della società della conoscenza;

3.1 Adeguare il sistema regionale dell'istruzione alle sfide poste dalla diffusione della società della conoscenza;

3.2 Stimolare la creazione di nuova occupazione ad elevata qualificazione tecnico-scientifica.

La SRI individua alcuni settori strategici in tema di innovazione e trasferimento tecnologico, nell'ambito del quale realizzare le strategie individuate e raggiungere gli obiettivi prefissati.

Essi sono:

- ICT (Information & Communication Technologies)
- Energia e Ambiente
- Agroalimentare
- Sistemi avanzati di manifattura
- Chimica
- Trasporti, logistica e mobilità
- Nuovi Materiali e Nanotecnologie
- Salute e Scienze della vita

Per il presente studio il settore strategico Trasporti, logistica e mobilità rileva in maniera particolare. La strategia in quest'ambito intende sfruttare le opportunità legate alla creazione dell'area di libero scambio nel bacino del Mediterraneo, per far assumere alla Sicilia l'importante ruolo di piattaforma logistica per l'ottimizzazione dei flussi di scambio e movimentazione delle merci in tutta l'area del Mediterraneo. Si intende dunque proporre il sistema portuale siciliano ed sistema logistico ad esso legato come nodo strategico per la rete di trasporto transeuropea, che comprende le autostrade del mare da Ovest ad Est e verso i Paesi del Medio Oriente e viceversa, da Nord a Sud e verso i Paesi Terzi del Nord Africa e viceversa.

Inoltre, la strategia mira a superare le attuali criticità legate alla dotazione infrastrutturale, sia con

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

riferimento alla rete stradale, sia – soprattutto - in relazione alla rete ferroviaria.

Riguardo al sistema portuale regionale, il principale intervento riguarda la realizzazione di “una piattaforma logistica per i traffici marittimi dell’Euro-Mediterraneo mediante la realizzazione nel porto di Augusta di opere ed infrastrutture funzionali a rendere lo scalo adatto ad attività di transhipment di container da grandi navi transoceaniche a piccole navi per la distribuzione di dettaglio”. Si intende inoltre integrare il trasporto marittimo con la catena logistica e con i servizi door-to-door, “valutandone tecnicamente i potenziali di sviluppo in comparazione con le altre modalità di trasporto, in particolare quella stradale”.

In tale ambito si inseriscono gli interventi già previsti nell’APQ Trasporto delle Merci e Logistica [realizzazione dei due interporti di Catania-Bicocca e Termini Imerese (PA) e di una rete di autoporti diffusi su tutto il territorio, a Melilli (SR), Milazzo (ME), Polizzi Generosa (PA), Vittoria (RG), Trapani, Naro (AG)] e quelli programmati da RFI (nuova linea veloce tra Palermo-Catania, velocizzazione della linea Catania- Siracusa). Infine, tra gli interventi di maggiore rilievo, funzionali alla SRI, va citato il raddoppio della linea ferroviaria Messina-Catania.

Oltre all’APQ Trasporto delle Merci e Logistica, sono in corso di attuazione altri programmi di intervento infrastrutturali, quali l’APQ Trasporti Aerei, Trasporto Marittimo, Trasporto Ferroviario e Infrastrutture stradali.

La strategia complessiva di tali programmi prevede:

- la riduzione degli effetti della marginalità spazio-temporale della Sicilia attraverso i collegamenti a lunga distanza;
- la realizzazione del riequilibrio territoriale delle attività all’interno dell’Isola, attraverso il miglioramento delle condizioni per la mobilità di merci e persone, e lo sviluppo delle vocazioni e degli insediamenti produttivi.

Seguendo quanto previsto nei programmi comunitari, la SRI, al fine di favorire lo sviluppo dei traffici marittimi e delle relative infrastrutture, punta a realizzare iniziative ad elevato tenore innovativo; basti citare il progetto relativo alle “autostrade del mare”, da realizzare “mediante servizi di trasporto marittimo combinato strada mare con l’utilizzo di navi ro-ro (roll on–roll off) e multipurpose, integrati in una catena di operazioni logistiche, trasportistiche, infrastrutturali e tecnologiche”, per rendere l’intermodalità una vera e propria realtà competitiva ed economicamente conveniente.

Per quanto riguarda il settore della mobilità sostenibile e dei trasporti interni, la SRI punta allo sviluppo in alcune aree principali di intervento:

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- eco-compatibilità dei sistemi di trasporto di superficie e dei relativi processi produttivi: uso di biocombustibili, combustibili alternativi, tecnologie per l'ottimizzazione dei consumi energetici dei mezzi di trasporto, propulsori a gas naturale e propulsori ibridi ecc;
- decongestione dei trasporti di superficie, intermodalità e reti logistiche: logistica e trasporti intermodali, sistemi per la gestione del traffico e delle informazioni, ecc;
- mobilità urbana sostenibile: sistemi innovativi per la mobilità passeggeri, accessibilità a tutte le categorie di utenti, compresi quelli svantaggiati, sistemi di mobilità intelligente e interfacce multimodali per il trasporto di passeggeri, ecc;
- sicurezza di persone e merci nei trasporti di superficie: sistemi intelligenti per la sicurezza delle infrastrutture di trasporto, sistemi per la gestione di crisi e delle operazioni di salvataggio, ecc;
- competitività dei sistemi di trasporto di superficie e dei relativi processi di produzione: sviluppo di soluzioni ICT integrate e intelligenti per i prodotti e i servizi dei sistemi di trasporto di superficie, nuovi modelli per l'organizzazione e la gestione della produzione, ecc.

8.5 Programma di Sviluppo Rurale FEASR 2007-2013

Il Programma di Sviluppo Rurale (PSR) Sicilia per il periodo 2007-2013, approvato dalla Commissione Europea nel febbraio 2008 ha lo scopo di consentire l'attuazione degli interventi necessari a sostenere lo sviluppo del settore agricolo, alimentare e forestale, nonché la conservazione e la valorizzazione dell'ambiente e lo sviluppo sostenibile dei territori rurali della regione. La strategia regionale in ambito rurale intende perseguire il rafforzamento del sistema produttivo e il suo rilancio competitivo, nonché l'integrazione delle componenti territoriali, sociali economiche e ambientali, e la valorizzazione del ruolo multifunzionale dell'agricoltura. Al fine di favorire la maggiore organicità degli interventi, il PSR incentiva l'adozione di percorsi di progettazione integrata, che possono consentire un maggiore livello di concentrazione delle risorse disponibili attraverso l'uso combinato di più misure e/o l'associazione tra più beneficiari. Inoltre, attraverso l'approccio Leader (vedi oltre Asse 4), strumento privilegiato per la realizzazione di programmi di sviluppo locale, il Programma mira al rafforzamento del ruolo dei partenariati locali. La struttura dello PSR prevede un'articolazione in quattro principali Assi di intervento, declinati in una trentina di Misure, che definiscono gli ambiti dell'intervento regionale per le aree rurali; nel dettaglio i quattro Assi sono:

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Asse 1 Miglioramento della competitività dei settori agricolo e forestale: obiettivo principale dell'Asse è quello di favorire la realizzazione di interventi per accrescere la competitività del settore agricolo e forestale. Nell'ambito di questo obiettivo, le priorità individuate sono:

- miglioramento della capacità imprenditoriale e tecnico professionale degli addetti e ringiovanimento del tessuto imprenditoriale, con azioni di formazione, informazione, consulenza, trasferimento di competenze;
- ammodernamento e sviluppo di un sistema di imprese competitivo, in una logica di filiera e con un forte orientamento ai mercati;
- potenziamento ed ampliamento delle reti infrastrutturali stradali, irrigue ed energetiche;
- promozione e sviluppo delle produzioni agricole di qualità riconosciute, compreso il biologico.

Asse 2 Miglioramento dell'ambiente e dello spazio rurale: attraverso il secondo Asse si intende valorizzare il ruolo che l'agricoltura svolge per l'ambiente e lo spazio naturale, considerando come priorità:

- a conservazione della biodiversità e la tutela e diffusione di sistemi agro-forestali ad alto valore naturalistico;
- la tutela e gestione sostenibile del territori;
- la tutela del suolo e delle risorse idriche;
- l'aumento della produzione di biomassa e l'adozione e diffusione di pratiche per la riduzione dei gas serra.

Attraverso le misure di cui al secondo Asse gli agricoltori possono contribuire a promuovere l'uso sostenibile dei terreni agricoli e forestali e la permanenza del tessuto produttivo nelle aree montane e svantaggiate della regione. Inoltre, nell'ambito dell'Asse si intende assicurare un contributo dell'agricoltura al raggiungimento degli obiettivi di Kyoto, attraverso specifiche misure di incentivo alla produzione di bioenergia.

Asse 3 Qualità della vita nelle zone rurali e diversificazione dell'economia rurale: le Misure dell'Asse terzo sono dirette a migliorare la qualità di vita nelle zone rurali e a promuovere la diversificazione delle attività economiche, per creare e consolidare l'occupazione. Priorità di azione sono:

- miglioramento dell'attrattività dei territori rurali per le imprese e le popolazioni locali;
- mantenimento e/o creazione di opportunità occupazionali e di reddito nelle aree rurali;
- promozione della formazione, acquisizione di competenze e animazione dei territori.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Le misure attivabili puntano a sostenere gli investimenti per la diversificazione delle attività (ad esempio per attività agrituristiche) e per la creazione e lo sviluppo di altre iniziative imprenditoriali (comprese attività non agricole), oltre a favorire l'incremento di servizi e infrastrutture e la riqualificazione e tutela dei territori rurali, le attività di formazione, informazione e animazione.

Asse 4 infine è dedicato all'Attuazione dell'approccio Leader: le azioni di questo Asse sono realizzate da Gruppi di Azione locale (GAL) costituiti da un partenariato pubblico-privato che attraverso un proprio strumento di pianificazione - il Piano di Sviluppo Locale (PSL) - esprime strategie di sviluppo integrato locale per il proprio territorio. Con questo approccio si mira a rafforzare le capacità progettuali e gestionali locali e a valorizzare le risorse interne dei territori attraverso una maggiore integrazione delle iniziative, sia a livello territoriale che di filiera.

Beneficiari del PSR FEASR Sicilia sono agricoltori, operatori del sistema agroalimentare e forestale, imprenditori e aspiranti imprenditori che operano nei territori rurali, sia in forma singola che associata, Enti e le Istituzioni pubbliche, soggetti prestatori di servizi di formazione, di consulenza e assistenza alle imprese, partenariati locali.

Il Programma è finanziato per più di 2 miliardi di euro di risorse pubbliche per la realizzazione degli interventi previsti.

8.6 Accordi di Programma Quadro in tema di trasporti, infrastrutture stradali, sviluppo locale e riqualificazione urbana.

Attraverso la stipula di appositi Accordi di Programma Quadro, le Amministrazioni centrali, le Regioni, gli Enti Locali, altri soggetti pubblici ed operatori privati definiscono e attuano opere, interventi o programmi di intervento complessi la cui realizzazione necessita dell'azione integrata e coordinata dei soggetti sottoscrittori; tali accordi, stipulati per l'attuazione delle strategie di sviluppo locale, hanno permesso una reale integrazione tra le risorse Statali, Regionali e Comunitarie, in piena coerenza con il principio di addizionalità.

Gli APQ (vd. anche § 3.1.3.4 PPAA) di cui si tratta in questa sezione sono stati previsti nell'ambito dell'Intesa Istituzionale di Programma tra il Governo della Repubblica e la Giunta Regionale Siciliana – approvata dal CIPE il 6 agosto 1999 e stipulata il 13 settembre 1999 – nella quale sono stati individuati i programmi di intervento nei settori di interesse comune - da attuarsi prioritariamente attraverso la stipula degli APQ - al fine di perseguire l'obiettivo del superamento della perifericità territoriale della Regione Siciliana e della riduzione del connesso svantaggio

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

competitivo del sistema regionale.

Fra gli APQ stipulati in attuazione dell'Intesa Istituzionale di Programma, quattro riguardano il settore dei trasporti e della mobilità; essi sono l'APQ per le Infrastrutture stradali, l'APQ per il Trasporto ferroviario, l'APQ per il Trasporto marittimo e l'APQ per il Trasporto aereo.

L'APQ per le Infrastrutture stradali è stato stipulato tra la Regione Siciliana, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e l'ANAS Ente Nazionale per le strade; le finalità dell'accordo prevedono l'attuazione di programmi d'intervento per il riequilibrio territoriale, con riferimento alle aree interne più svantaggiate, e l'accrescimento della competitività del sistema produttivo regionale, in coerenza con gli obiettivi indicati nei principali documenti di pianificazione nazionale e regionale in tema di trasporti (Piano generale dei trasporti e della logistica, Programma Operativo Nazionale Trasporti 2000/2006, Programmi triennali della viabilità nazionale per i periodi 1998/2000 e 2001/2003, Programma Operativo Regionale POR Sicilia 2000/2006). L'APQ definisce in particolare il quadro di riferimento delle necessità di qualificazione e potenziamento della rete stradale ed autostradale della Regione mediante interventi volti a:

- completare la “grande viabilità” costiera, attraverso la realizzazione di una efficiente e continua maglia viaria, costituita da una viabilità costiera connessa da itinerari “trasversali” in grado di assicurare un omogeneo livello di servizio nei confronti delle aree interne della regione; in tale ambito i principali interventi, rilevanti in questa sede, sono rappresentati dal completamento dell'autostrada A20 Messina–Palermo, dal completamento dell'autostrada Catania-Siracusa al fine della connessione dell'autostrada Messina-Catania con l'autostrada Siracusa-Gela e del collegamento del polo industriale di Augusta, dal completamento dell'autostrada Siracusa-Gela;
- realizzare, potenziare ed adeguare le strade trasversali di connessione dei principali centri turistici e produttivi tra loro, con l'entroterra e con i principali nodi portuali ed aeroportuali per la comunicazione dei versanti tirrenico e ionico;
- i principali interventi previsti sono il completamento dell'itinerario Caltanissetta- Gela al fine della connessione trasversale tra i due opposti versanti costieri attraverso il collegamento tra l'itinerario Siracusa-Gela e l'autostrada A19 Palermo-Catania;
- il completamento dell'itinerario nord-sud Santo Stefano di Camastra-Gela a servizio dei territori interni dei monti Nebrodi ed Ernici e di connessione degli stessi con la A19

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Palermo-Catania; l'adeguamento dell'itinerario Palermo-Agrigento per la connessione dei due capoluoghi, dei relativi entroterra e dei due opposti versanti costieri;

- la realizzazione dell'itinerario Ragusa-Catania per la connessione dei due capoluoghi e dei relativi entroterra; il completamento della SSV Licodia-Eubea; il collegamento ionico-tirenico a nord.

Il quadro complessivo delle risorse finanziarie per l'attuazione dell'Accordo è di € 5.374,351 milioni, finanziati sulla base di risorse nazionali e regionali; per la quota nazionale, il finanziamento è a carico delle risorse del QCS 1994/1999, del POM, del PON Trasporti 2000/2006, della Programmazione viabilità 1998/2000 2001/2003, delle Leggi 144/1999 - 388/2000 e 433/91, del POP 1994/1999 e delle Delibere CIPE n. 52/99 - 142/99 - 138/00, del Fondo autostradale (DM 733/2000 e DM 314/2001) e infine delle precedenti programmazioni; per la quota regionale, il finanziamento è a carico delle risorse del POR Sicilia 2000/2006.

L'APQ per il *Trasporto ferroviario* è stato stipulato nel 2001 tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ferrovie dello Stato S.p.A., Gestione Governativa Ferrovia Circumetnea e la Regione Siciliana; scopo dell'accordo è quello di attuare il potenziamento del trasporto ferroviario sul territorio regionale, con la finalità di accrescere la competitività del sistema produttivo regionale e per contribuire al riequilibrio territoriale. Gli interventi previsti da realizzare per raggiungere gli obiettivi dell'accordo riguardano il potenziamento e la realizzazione delle seguenti linee/direttrici:

- direttrice Palermo-Messina;
- direttrice Messina-Catania-Siracusa ivi compreso il nodo di Catania;
- nodo di Palermo;
- linea Palermo-Agrigento;
- prolungamento della linea metropolitana della F.C.E. nella tratta urbana di Catania;
- chiusura dell'anello ferroviario di Palermo;
- linea Notarbartolo-Giachery-Centrale;
- realizzazione della MetroFerrovia di Messina.

Il costo totale degli interventi è di € 1.855.603.815,58, provenienti da varie fonti finanziarie, tra cui finanziamenti assegnati a FS S.p.A. con C.d.P. 1994-2000 e addenda, finanziamenti del POR Sicilia 2000/2006, risorse CIPE 142/99 per le "Aree depresse", ecc.

L'APQ per il *Trasporto marittimo* è stato stipulato nel 2001 tra il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la Regione Sicilia, l'Autorità Portuale di

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Palermo, l’Autorità Portuale di Catania e l’Autorità Portuale di Messina; scopo dell’accordo è quello di potenziare le infrastrutture portuali nella Regione, con l’obiettivo di contribuire ad accrescerne la competitività del sistema produttivo e di favorire il riequilibrio territoriale. Il programma di interventi sulle infrastrutture portuali previsto nell’accordo riguarda essenzialmente due studi di fattibilità su “Il Sistema portuale siciliano” e su “L’infrastruttura viaria di collegamento del porto di Palermo con la grande viabilità” e numerosi interventi infrastrutturali a beneficio dei porti di Augusta, Castellammare del Golfo, Catania, Favignana, Gela, Isole Eolie, Licata, Linosa, Marittimo, Marsala, Mazara del Vallo, Messina, Milazzo, Palermo, Porto Empedocle, Pozzallo, Riposto, S. Agata di Militello, Sciacca, Siracusa, Termini, Trapani, Tremestieri e Ustica. Il costo totale degli interventi è pari a 635.300.000 euro, finanziati attraverso diverse fonti di copertura del PON Trasporti 2000/2006, del POR Sicilia 2000/2006, risorse ordinarie statali, risorse per le aree depresse e da contributi di soggetti privati.

9 Il Sistema dei Vincoli ambientali e paesaggistici

Come già accennato nei paragrafi precedenti, esaminando gli strumenti urbanistici vigenti e gli strumenti della pianificazione di area vasta, l’opera di attraversamento stabile interferisce con il sistema dei vincoli ambientali e paesaggistici che insistono, a vario modo su tutta l’area dello Stretto.

Il paesaggio siciliano è soggetto a molteplici vincoli ambientali e paesaggistici giustificati dall’alto valore culturale estetico e naturale dell’area che, oltretutto presenta particolari caratteri geo-morfologici ed elementi di forte impatto visivo.

Il vincolo rappresenta il riconoscimento di un valore, di un rischio o di una risorsa che viene sancita a norma di legge e che si caratterizza in relazione al livello di applicazione del vincolo (comunitario, nazionale, regionale), alla sua temporalità (definitivo o meno) ed al carattere dell’applicazione del vincolo (*ope legis* o per individuazione diretta).

Nella dizione di vincolo sono stati ricompresi sia i beni culturali e paesaggistici ai sensi del Codice dei Beni (D.Lgs. 142/2004 artt. 21, 142, 157,) sia altre normative che agiscono sulle seguenti categorie di beni:

- patrimonio culturale
- paesaggio
- risorse naturali e ambientali
- condizioni di rischio derivanti da dissesti naturali
- condizioni di rischio diretto o indiretto derivanti dalla presenza di infrastrutture e servizi

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Qualsiasi trasformazione che coinvolga tali vincoli è soggetta ad autorizzazione.

Inoltre, sia legge regionale del 30 Aprile 1991, n.15 che all'art.5 aveva definito la struttura della pianificazione paesaggistica, ribadendo la sussistenza, nell'ordinamento regionale, della obbligatoria adozione del Piano Territoriale Paesistico, peraltro già in precedenza imposto dalla Legge 431/85 sia il Codice hanno concorso alla formazione di una sensibilità ma anche di una strumentazione idonea alla tutela. Il legislatore regionale, allo scopo di garantire migliori condizioni di tutela del patrimonio paesistico ed ambientale dell'isola, aveva già proceduto con l'Amministrazione dei beni culturali ad individuare aree di particolare pregio paesistico nelle quali inibire temporaneamente qualsiasi attività di trasformazione dello stato dei luoghi, fino all'approvazione dei piani territoriali paesistici. Tutto quanto si è succeduto e che ha portato al Codice dei Beni ha semplicemente ribadito e rafforzato la struttura dei vincoli già individuati dalla L. 431/85, dalla L.1497/39 e dalla L.1089/39, oltre alle varie notifiche e provvedimenti eseguiti.

Al fine di meglio comprendere in che modo il sistema dei vincoli della Regione Sicilia interferisca con l'opera in progetto verranno di seguito esaminate le principali leggi e i principali vincoli relativi all'area vasta di progetto.

Più nello specifico con il D.Lgs. 42/2004 il vincolo paesaggistico si compone di componenti naturali e culturali. Sono comunque di interesse paesaggistico e in quanto tali sottoposti alle disposizioni del Titolo Tutela e valorizzazione:

- i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
- b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;
- c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- d) le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;
- e) i ghiacciai e i circhi glaciali;

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;
- g) i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227;
- h) le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;
- i) le zone umide incluse nell'elenco previsto dal d.P.R. 13 marzo 1976, n. 448;
- l) i vulcani;
- m) le zone di interesse archeologico.

La risoluzione del vincolo *ope legis* avviene attraverso la redazione di un piano paesistico ovvero un Piano Urbanistico Territoriale con Valenza paesistica redatto dalle singole Regioni su tutto il territorio regionale con il fine di evitare alterazioni morfologiche e strutturali del paesaggio.

Ecco, quindi, di seguito riportati i principali vincoli ambientali e paesaggistici a cui è necessario fare riferimento per la verifica della compatibilità dell'opera.

Denominazione	Provvedimento Normativo	Opera/intervento	Vincoli, divieti, prescrizioni
<i>i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare.;</i>	D.Lgs 42/2004 art. 142 lett. a)	Fondazione Torre Blocco ancoraggio Viadotto Pantano	Inedificabilità, previo nulla-osta Soprintendenza
<i>i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;</i>	D.Lgs 42/2004 art. 142 lett. b)	Fondazione Torre Blocco ancoraggio Viadotto Pantano	Inedificabilità, previo nulla-osta Soprintendenza
<i>Fiumi torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui al T.U. 1775/33 e le relative sponde degli argini per una fascia di 150 m. ciascuna.</i>	D.Lgs 42/2004 art. 142 lett. c)	Imbocchi Svincolo Curcuraci	Inedificabilità, previo nulla-osta Soprintendenza
<i>Parchi e riserve nonché i territori di protezione esterna dei parchi</i>	D.Lgs 42/2004 art. 142 lett. f)	L'intera opera ad esclusione dell'ultimo tratto del collegamento ferroviario (ad	Inedificabilità, previo nulla-osta Soprintendenza

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

		esclusione quindi della stazione Europa)	
<i>Territori coperti da foreste e da boschi e sottoposti a vincolo di rimboschimento e tutelati da fascia di rispetto.</i>	D.Lgs. 42/2004 art. 142 lett.g	Area di esazione Svincolo curcuraci Svincolo annunziata	Inedificabilità, previo nulla-osta Soprintendenza Fascia di rispetto variabile tra 50 e 200 m
<i>Zone umide individuate dal DPR 448/76 (ratifica del trattato di Ramsar) e SIC-ZPS</i>	D.Lgs. 42/2004 art. 142 lett.i	Fondazione Torre Viadotto Pantano	Inedificabilità, previo nulla-osta Soprintendenza
<i>Zone di interesse archeologico</i>	D.Lgs. 42/2004 art. 142 lett.m	Svincolo Annunziata	Inedificabilità, previo nulla-osta Soprintendenza

Tabella 9.1 Tabella riassuntiva vincoli esaminati

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Caratteristiche socio – economiche ed insediative nella Regione Calabria

10 I sistemi insediativi della Provincia di Reggio Calabria

Per l'inquadramento socio economico sono state prese in considerazione le analisi condotte dai più recenti strumenti di pianificazione (PTCP Reggio Calabria e QTR – Quadro Territoriale Regionale QTR almeno per le analisi condotte per la ricostruzione del quadro conoscitivo), focalizzando l'attenzione sul territorio del reggino.

Il territorio della provincia di Reggio Calabria presenta elementi strutturanti che consentono l'identificazione di 4 macroambiti, caratterizzati da un sistema di relazioni storicamente consolidato, supportato dalla morfologia del territorio che, innervandosi dai due mari, il Tirreno e lo Ionio, fino al massiccio dell'Aspromonte, ha nel tempo consolidato, anche in relazione ai problemi di accessibilità, l'attuale condizione di sviluppo e di concentrazione insediativa.

Pertanto il sistema insediativo provinciale è stato suddiviso nei seguenti quattro macro- ambiti:

- *L "area dello Stretto: il "cuore" del territorio provinciale*
- *Gioia Tauro e la corona dei centri della Piana;*
- *L "area Grecanica" e la fascia costiera del basso Ionio;*
- *L "area della Locride.*

Emergono in tale il ruolo storico di Reggio Calabria e la sua funzione di principale centro erogatore di servizi specialistici, la realtà portuale-industriale di Gioia Tauro. Tali contesti si muovono spesso senza un disegno unitario, determinando, per un verso, squilibri sociali ed economici e, per altro verso, episodi di autonomia gestionale.

Le vicende sociali, politiche e naturali (vedasi anche grandi catastrofi, processo migratorio, ecc..) e le scelte di programmazione che hanno caratterizzato gli anni passati (es. industrializzazione mai partita per alcuni settori), congiuntamente ai condizionamenti fisici del territorio hanno modificato sostanzialmente sia gli assetti che gli aspetti del territorio provinciale.

Oggi il sistema insediativo della provincia di Reggio Calabria si presenta con una forte concentrazione di territorio urbanizzato e popolazione sulle coste e con l'addensarsi di funzioni e infrastrutture sociali e di collegamento. Questa tipologia di crescita, che parte da un consumo di suolo continuo e non regolato, genera congestione, poiché non si accompagna, in genere, a un incremento quantitativo e qualitativo delle dotazioni funzionali dei centri e, quindi, non genera vera

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

polarizzazione. A questo quadro, decisamente preoccupante, si aggiunge una carente infrastrutturazione di collegamento, con moltissimi problemi di spostamento giornalieri che si ripercuotono sulla qualità della vita dei cittadini della provincia reggina (da PTCP).

L'analisi della popolazione e della sua distribuzione nel territorio, conferma le forme di adattamento al territorio messe in atto, a partire da un passato relativamente recente, con la progressiva occupazione dei pochi territori pianeggianti che si trovano lungo le coste. In tali contesti la densità è decisamente alta e la popolazione si coagula attorno ai centri turistici, oltre che nelle conurbazioni di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni, Locride, ecc...

Questa dinamica diffusiva si è innervata sul sistema infrastrutturale sia costiero che di collegamento mare-monti, generando di fatto parti urbane con assenza totale di regole e per lo più abusive, un consumo di suolo agricolo e naturale e un abbassamento della qualità urbana. In alcuni casi questa urbanizzazione ha determinato il consolidamento di nuovi centri costieri di valenza sovralocale. Questi centri si sono formati lungo i percorsi litoranei, anche a seguito delle realizzazioni infrastrutturali (prima ferroviarie, poi viarie).

Per contro si è progressivamente affermato un processo di svuotamento degli insediamenti presenti nelle aree montane ed interne, che ha provocato un costante declino degli insediamenti che le avevano caratterizzate per secoli, svolgendo un'importante funzione di "presidio" del territorio.

In sintesi, volendo rappresentare i caratteri spaziali e localizzativi delle dinamiche di insediamento presenti nel territorio della provincia, riguardano:

- a. Insediamenti lineari su viabilità primaria;
- b. Insediamenti lineari su viabilità secondaria con tendenza alla complessificazione;
- c. Insediamenti di tipo plurinucleare o lineare in via di consolidamento o di saldatura;
- d. Insediamenti produttivi o terziari di rilievo;
- e. Diffusione insediativa intorno ad insediamenti produttivi o terziari di rilievo;
- f. Insediamenti reticolari diffusi di tipo residenziale in ambito rurale;
- g. Insediamenti puntuali in ambito rurale in via di diffusione e strutturazione;
- h. Insediamenti con dinamiche ridotte o assenti.

Per quanto riguarda l'analisi dell'occupazione, riferita ad un periodo relativamente recente (biennio 2005-06), nel contesto provinciale, valutato rispetto alla Calabria e all'Italia, si registra:

- *una diminuzione consistente (- 4,1%) delle forze lavoro, andamento questo che si discosta notevolmente dalle dinamiche positive che interessano gli altri contesti territoriali di riferimento*

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

(Mezzogiorno e Italia), ad eccezione di Crotone. Il decremento dell'offerta di lavoro sembra determinato non tanto dalla componente degli occupati che, contrariamente all'incremento rilevato per la Calabria e l'Italia in generale (rispettivamente pari a +1,8% e +1,9%), rimangono pressoché invariati dal 2005 al 2006 (aumentando solamente di 13 unità), piuttosto dalla diminuzione che si registra relativamente ai disoccupati”72.

▪ “Una netta riduzione, pari ad 8.403 unità, delle persone in cerca di occupazione che si traduce in una variazione percentuale del -24,9%, di gran lunga superiore (negativamente parlando) a quella delle altre province calabresi, a quella media calabrese (-10,4%) ed a quella rilevata in media per l'Italia (-11,4%)”.

Analizzando il complesso degli indicatori si possono identificare alcuni fenomeni peculiari traducibili in:

- situazione occupazionale scarsamente dinamica;
- depauperamento delle risorse giovanili, dovuto a due fenomeni concomitanti, tasso di spopolamento provinciale e incremento dei livelli di istruzione;
- basso tasso di occupazione femminile.

Oltre a questi fenomeni, che comunque sono abbastanza in linea con la realtà regionale, emergono alcune condizioni specifiche del contesto provinciale:

- *Una situazione di fragilità sotto il profilo socio-economico; infatti i dati relativi al saldo migratorio, al tasso di occupazione, al tasso di disoccupazione con particolare attenzione all'elevato valore della disoccupazione giovanile, unitamente all'elevato indice di vecchiaia evidenziano il rischio di un progressivo depauperamento delle risorse potenziali locali, poiché soprattutto i fenomeni migratori riguardano proprio le risorse umane a più elevata potenzialità produttiva (giovani con livelli di istruzione medio-alta).*
- *La progressiva incidenza del fenomeno dell'immigrazione che vede una costante crescita degli stranieri nell'ultimo periodo (12.265 unità al 2006) e in termini di assoluti un peso rilevante della provincia di Reggio Calabria con una presenza degli stranieri che risulta la più alta tra le province calabresi.*

10.1 Il sistema produttivo provinciale

Analizzando il sistema produttivo provinciale, il quadro che ne emerge consente di comprendere, spiegandone i motivi strutturali, le problematiche evidenziate relativamente al livello occupazionale. Partendo dal settore agricolo, si registrano: un forte livello di invecchiamento degli addetti, la spinta polverizzazione fondiaria, il regime di “assistenzialismo” ormai fortemente consolidato e radicato, la

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

scarsa propensione all'associazionismo reale, l'insufficienza di risorse idriche e la carenza di infrastrutture. Tutto ciò concorre a determinare una condizione di arretratezza generale che non consente di affrontare le moderne sfide produttive e l'inserimento nei mercati agroalimentare ed agroindustriale odierno, alcune eccezioni, anche se di scarso peso economico, si ritrovano nel settore agrumicolo ed olivicolo.

Il comparto di maggior rilievo è rappresentato dal commercio, che assorbe il 35,7% delle imprese registrate e vede Reggio Calabria al 1° posto, tra le province con maggiore incidenza di questa componente. Discreta la presenza delle attività artigianali, 20.1 %, pur se in flessione di un 1,7% rispetto al 2006 e se inferiore al dato nazionale (28%).

Il tessuto imprenditoriale è caratterizzato da aziende individuali di piccola e piccolissima dimensione sia per l'industria che per i servizi; infatti la quasi totalità delle imprese ha meno di 10 occupati. *“Per quanto riguarda la densità imprenditoriale ogni 100 abitanti (7,7) la provincia è terzultima nella classifica regionale, davanti a Vibo Valentia e Cosenza, ben al di sotto quindi sia del dato relativo al Mezzogiorno sia a quello nazionale e che colloca Reggio Calabria in 92-esima posizione nella speciale graduatoria nazionale”.*

In sintesi, l'esame degli ultimi dati disponibili confermano come il sistema economico e produttivo della provincia di Reggio Calabria, ad esclusione di alcune eccellenze, non riesca a raggiungere un adeguato grado di attrattività necessario a rinnovare i fattori di competitività. Nel sistema provinciale, infatti, permangono ancora oggi le difficoltà strutturali e gli squilibri socio economici degli ultimi anni e che sono riferibili alla contenuta capacità competitiva, alla difficoltà di creazione della ricchezza, all'innovazione ancora poco marcata e ai deficit infrastrutturali, per elencarne alcuni.

Le cause dell'arretratezza economica della provincia sono da addebitare principalmente alla debolezza del sistema produttivo, problematica, questa, riscontrabile anche nel resto della Calabria. Così come coincidono con il resto regione anche i due fattori di criticità che caratterizzano la debolezza strutturale del sistema produttivo: **l'armatura delle infrastrutture, primarie e secondarie e materiali ed immateriali, a supporto delle attività produttive, sono ampiamente sotto qualificate in termini qualitativi e quantitativi; il tessuto produttivo è concentrato in settori a bassa apertura verso i mercati ed a bassa utilizzazione di tecnologie** Il sistema delle aree produttive della provincia è caratterizzato da due tipologie d'insediamento: gli agglomerati industriali gestiti dal *Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio*

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Calabria ⁶ (ASIREG) e le aree produttive gestite dai Comuni.

Le aree industriali gestite dal Consorzio coprono una superficie complessiva di 1895 ettari di cui 783 destinati ad attività produttive e 257 residui per i nuovi insediamenti produttivi. Gli insediamenti industriali sono localizzati nei seguenti agglomerati:

Gioia Tauro-Rosarno-San Ferdinando; ha una superficie complessiva di 1483 ettari di cui 498 destinati ad attività produttive e 245 residui per i nuovi insediamenti produttivi. L'agglomerato, che risulta localizzato lungo le dorsali principali del sistema dei trasporti e delle reti energetiche e delle telecomunicazioni della regione, lega il proprio futuro allo sviluppo delle attività del Porto commerciale di Gioia Tauro, tra i principali hub di transhipment del Mediterraneo, ed al vasto programma di interventi pubblici che interessano l'area;

Villa San Giovanni-Campo Calabro-Reggio Calabria: ha una superficie totale di 80 ettari di cui 20 residui per i nuovi insediamenti produttivi. L'agglomerato è interessato da interventi di infrastrutturazione viaria e di servizi a rete, finanziati in parte nell'ambito dell'Accordo di Programma Quadro "Infrastrutture per lo sviluppo locale" – Il Atto Integrativo, stipulato di recente tra il Governo Italiano e la Regione Calabria;

Torre Lupo-San Gregorio-San Leo, ricadente nel comune di Reggio Calabria, ha una superficie totale di 125 ettari di cui 95 destinati ad attività produttive. L'agglomerato, oramai quasi completamente saturo, è costituito dalle aree della prima fase d'industrializzazione degli anni '70 e risulta inglobato all'interno del tessuto urbano ed interessato da progetti di recupero degli opifici dismessi e di riqualificazione urbana;

Saline Ioniche, ricadente nel comune di Montebello Jonico, ha una superficie totale di 239 ettari di cui 152 destinati ad attività produttive. L'intera area, che oggi risulta satura, è occupata dagli impianti della Liquilchimica, realizzati negli anni '70 e mai entrati in produzione. L'agglomerato presenta una dotazione infrastrutturale primaria oramai inadeguata ed una infrastrutturazione secondaria inesistente. Negli anni, Enti e comunità locali hanno proposto l'avvio di processi di riqualificazione dell'area (anche attraverso la dismissione degli impianti) per lo sviluppo di attività nei settori del turismo, dell'ambiente e delle energie rinnovabili.

In particolare, per quanto riguarda l'agglomerato di *Villa San Giovanni-Campo Calabro-Reggio*

6

L'assetto, la costituzione ed il funzionamento dei Consorzi è disciplinato dalla legge regionale 24 dicembre 2001, n. 38 "Nuovo regime giuridico dei Consorzi per le aree, i nuclei e le zone di sviluppo industriale" (*BUR n. 105 del 29 dicembre 2001, supplemento straordinario n. 6*).

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Calabria, il Consorzio prevede la realizzazione dei seguenti interventi:

- qualificazione e riqualificazione dell'agglomerato industriale come polo specializzato nel comparto agroalimentare e della logistica per la GDO;
- creazione del polo energetico ambientale attraverso la realizzazione del "progetto energia eolico" e di un'area ecologicamente attrezzata;
- polo d'innovazione Area dello Stretto legato alle produzioni agroalimentari (produzioni locali ed incubatore d'impresa);
- rete telecomunicazioni e sicurezza.

11 Il sistema infrastrutturale e trasportistico della Regione Calabria

11.1 Lo stato di fatto dell'offerta di trasporto e le esigenze di adeguamento

Gli strumenti di pianificazione del sistema regionale dei trasporti, attualmente in vigore, risultano carenti o inadeguati (ormai datati) per cui non si dispone di un quadro organico e articolato della domanda di mobilità attuale e futura delle persone e delle merci a livello regionale.

Tuttavia, il QTR⁷ tratteggia le strategie generali di riassetto delle reti di mobilità, in funzione delle criticità evidenziate dall'analisi dello stato attuale con l'intento di valutarne la compatibilità con le scelte politiche settoriali già definite a livello regionale.

Dato lo stato di forte precarietà delle infrastrutture e dei servizi di trasporto a scala regionale, è stato considerato come prioritario il potenziamento del sistema dei trasporti del territorio calabrese, affinché si possa:

- *garantire alla Calabria l'integrazione con le grandi reti di trasporto nazionali ed una migliore accessibilità per le persone e per le merci sia dall'Europa che dal Mediterraneo;*
- *migliorare il sistema delle relazioni interne tra i poli urbani, le aree agricole più produttive, le principali aree di sviluppo industriale, le principali mete dello sviluppo turistico ed i nodi di*

7

Il QTR, anche se non vigente, mantiene una sua validità per quanto riguarda le analisi e le indicazioni rispetto alle strategie di riassetto che andranno ovviamente riconfermate. Si sottolinea il fatto che il QTR non fa rientrare il Ponte tra le priorità di intervento infrastrutturale anche se sottolinea la necessità che tutte le opere connesse debbano essere inserite in un complessivo piano di riorganizzazione/potenziamento.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

trasporto di valenza regionale e sovraregionale (stazioni ferroviarie, porti, aeroporti, centri di scambio merci);

- *accrescere l'accessibilità alle sue aree interne e periferiche.*

Ne consegue che gli interventi di tipo gestionale e di integrazione dei sistemi di trasporto, dovranno essere finalizzate a:

- *riqualificare e potenziare l'attuale assetto fisico delle reti e dei nodi di trasporto regionali (presupposto fondamentale anche per il potenziamento dei servizi di trasporto collettivo), elevandone qualità, efficienza, sicurezza, nel rispetto dei principi di sostenibilità ambientale, economica e sociale, di compatibilità paesaggistica e di salvaguardia del patrimonio storico-artistico e archeologico della Calabria;*
- *potenziare i servizi di trasporto collettivo a scala regionale, con particolare riferimento ai servizi di trasporto ferroviario;*
- *specializzare e valorizzare le funzioni delle principali infrastrutture nodali di valenza regionale (porti, aeroporti, centri di interscambio merci), in rapporto alle vocazioni ed alle dinamiche di sviluppo socio-economico dei loro contesti territoriali di riferimento;*
- *creare condizioni oggettive di sviluppo dell'intermodalità di trasporto sia delle persone che delle merci, attraverso la strutturazione di un sistema di rete intermodale che veda integrati al massimo livello il sistema stradale, il sistema ferroviario, il sistema aeroportuale e quello portuale.*

Per quanto concerne invece gli interventi di tipo infrastrutturale, particolare importanza dovrà essere rivolta al potenziamento delle reti però nel rispetto dei principi di sostenibilità paesaggistica ed ambientale, promuovendo il perseguimento dei seguenti obiettivi specifici:

- *ridurre l'impatto delle infrastrutture esistenti ricadenti in ambiti paesaggisticamente rilevanti;*
- *limitare la realizzazione di nuove infrastrutture in ambiti paesaggisticamente rilevanti sottoposti e non a regimi di tutela;*
- *limitare la realizzazione di nuove infrastrutture in ambiti sottoposti a tutela ambientale e nelle aree deputate al mantenimento della continuità ecologica;*
- *ridurre l'impatto delle infrastrutture sull'ambiente naturale attraverso l'utilizzo di tecnologie compatibili (ingegneria naturalistica, interventi di compensazione di CO2, ecc.);*
- *ridurre la vulnerabilità degli elementi costitutivi delle infrastrutture di collegamento esistenti esposti al rischio idrogeologico, di erosione costiera e sismico;*

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- favorire l'adeguamento e l'ammodernamento in sito delle infrastrutture di collegamento esistenti per la riduzione del consumo di suolo, anche attraverso interventi volti all'autosostenibilità energetica;
- limitare la realizzazione di strutture nelle aree golenali;
- limitare la realizzazione di interventi che prevedano modifiche all'assetto geomorfologico e alterazioni al sistema idrico sotterraneo e superficiale.

11.1.1 Reti di importanza regionale e sovragionale

• Il Sistema di trasporto stradale

La rete stradale di importanza regionale e sovragionale della Calabria è attualmente costituita da:

- **alcune direttrici longitudinali** di fondamentale importanza per l'inserimento della Calabria nel sistema viario nazionale e, tramite questo, in quello europeo. Il ruolo principale è svolto dall'autostrada **A3 Salerno-Reggio Calabria**, mentre le altre due strade di comunicazione longitudinali, la SS 106 lungo la costa ionica e la SS 18 lungo la costa tirrenica, agiscono da collettori per i flussi di persone e merci provenienti dalle zone più interne;
- **alcuni assi trasversali**, funzionali all'interconnessione tra le direttrici stradali longitudinali: la SS 534 Firmo-Sibari, la SS 107 Paola-Crotone, la SS 280 Lamezia Terme-Catanzaro, la SS 682 Rosarno-Marina di Gioiosa Ionica, nuova trasversale Bovalino-Bagnara.

Il potenziamento di questi assi strategici per la Regione, sono inevitabili ed ineludibili e gli interventi prefigurati mirano a definire una struttura a rete del sistema viario regionale, avente come **assi viari primari**:

- **autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria;**
- nuova SS 106 Ionica (con conseguente declassamento dell'attuale tracciato della SS 106 a viabilità di interesse provinciale e locale a servizio degli insediamenti costieri);
- SS 18 Tirrenica Inferiore.

Opportunamente integrati dagli assi trasversali sopra elencati.

L'importanza delle direttrici longitudinali è da porre in relazione all'importanza delle relazioni che su di esse si svolgono, sia interne alla regione che di livello sovragionale e nazionale.

Rilevano i progetti di:

adeguamento e ammodernamento dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria; l'A3, principale asse viario della regione, non ha ancora ad oggi gli standard tecnici minimi di un'arteria

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

autostradale (assenza di corsie di emergenza, banchine laterali strette, insufficienza della larghezza dello spartitraffico) per cui il completamento dei lavori di ammodernamento già intrapresi dall'ANAS da alcuni anni si è reso ormai urgente.

adeguamento e ammodernamento della strada statale SS 106 Ionica: questo collegamento lungo il versante ionico (da Reggio Calabria al confine regionale), presenta attualmente caratteristiche molto eterogenee (tratti non ammodernati con una corsia per senso di marcia, tratti ammodernati con sezione a due corsie, tratti ammodernati con carreggiate separate e due corsie per senso di marcia). Le modeste caratteristiche geometrico-funzionali della maggior parte dell'infrastruttura viaria, i fenomeni di congestione connaturati con la diffusione a margine delle aree insediative e gli elevati tassi di incidentalità, portano ad attribuire una elevata priorità all'ammodernamento ed alla riqualificazione della SS 106. Per la nuova SS 106 si prevede, inoltre, il raccordo all'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria mediante la realizzazione della nuova tangenziale di Reggio Calabria, che dovrebbe congiungere la frazione Mortara di Pellaro a sud di Reggio Calabria con il comune di Campo Calabro.

- **Il sistema di trasporto ferroviario**

L'attuale rete ferroviaria di interesse regionale e sovraregionale comprende le seguenti linee RFI:

due linee longitudinali di connessione nord-sud, ovvero:

- *la direttrice tirrenica* Praia-Paola-Lamezia Terme-Reggio Calabria, completamente elettrificata ed a doppio binario, che costituisce l'asse portante del trasporto ferroviario della regione; ad essa si innesta la linea Rosarno-S.Ferdinando, elettrificata ed a singolo binario, di collegamento con il porto di Gioia Tauro;
- *la direttrice ionica* Rocca Imperiale-Sibari-Crotone-Catanzaro Lido-Roccella-Reggio Calabria, non elettrificata (ad esclusione del tratto Reggio Calabria-Melito P.S. e del tratto a nord di Sibari) e ad unico binario (escluso il tratto a doppio binario Reggio Calabria-Melito P.S.).

due linee trasversali di interconnessione tra corridoio tirrenico e corridoio ionico:

- *la linea Paola-Sibari*, elettrificata ed a singolo binario, ad esclusione della tratta Castiglione-Cosenza che è a doppio binario;
- *la linea Lamezia Terme-Catanzaro-Catanzaro Lido*, a semplice binario e non elettrificata.

Il potenziamento delle linee longitudinali costituisce una priorità di assoluta importanza, in particolare della linea ionica, che è obsoleta e non adeguata ai livelli di servizio richiesti. In particolare, sono da prevedere un complesso di interventi (elettrificazione, raddoppio, soppressione di passaggi a livello, adeguamento degli impianti di segnalamento, ecc.), per

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

conseguire livelli di servizio idonei sia nel trasporto dei passeggeri (in un'ottica di integrazione a rete dell'insieme dei servizi di trasporto collettivo), sia nel trasporto delle merci (anche in previsione di un efficace raccordo ferroviario dei porti di Corigliano e Crotone al corridoio ionico-adriatico).

Per quanto riguarda **la linea tirrenica (interessata dal Progetto Prioritario I, definito già da tempo in sede europea, che prevede la realizzazione dell'asse ferroviario Berlino-Palermo) occorre procedere al suo ammodernamento su standard AV/AC, sia per migliorare i servizi di trasporto passeggeri, sia per agevolare il traffico ferroviario merci da/per il porto di Gioia Tauro e consentire il transito di tutti i tipi di container (compresi quelli "high cube" a cubatura maggiorata, sempre più adottati nel trasporto marittimo). In tal senso, occorre intervenire per rimuovere le criticità infrastrutturali di alcune tratte (legati essenzialmente a problemi di sagoma limite) e dotare la linea del sistema di controllo ERMTS²⁷ per favorire la circolazione dei treni di operatori di trasporto diversi. A differenza degli interventi di tipo infrastrutturale, l'adeguamento del sistema di controllo (tipo ERMTS) non può essere rimandato al lungo termine, stante l'urgenza di standardizzazione ed il costo relativamente modesto.**

Il potenziamento delle linee trasversali richiede di intervenire sulla linea Paola-Sibari (in termini di velocizzazione, innalzamento della sicurezza della tratta in galleria Paola-Castiglione Cosentino, aumento della capacità), per poter mettere in rete l'area portuale di Corigliano con quella di Gioia Tauro. Inoltre potendo contare anche su un corridoio alternativo a quello tirrenico si potrà dare maggior impulso al collegamento da Gioia Tauro alla direttrice adriatica e, da qui, alle regioni del nord Italia e del Centro Europa.

Per la linea Lamezia Terme-Catanzaro Lido si rende necessaria l'elettrificazione e la riqualificazione della tratta Settingiano-Lamezia Terme anche mediante rettifiche parziali di tracciato, in maniera tale da poter migliorare sia l'offerta esistente e la qualità dei servizi tra due aree urbane con domanda di mobilità crescente, sia il sistema delle relazioni tra il corridoio tirrenico e quello ionico.

- **Il Sistema di trasporto marittimo**

Il sistema portuale calabrese è costituito da porti di diverse dimensioni e funzioni. Il nodo portuale di maggior rilevanza è quello di Gioia Tauro, primo porto italiano nelle attività di transhipment di merci containerizzate ed uno dei più importanti hub del traffico container nel bacino del Mediterraneo.

Sono di rilievo anche:

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- ***i porti di Villa S.Giovanni e Reggio Calabria, fondamentali importanza per i collegamenti con la Sicilia, con servizi di traghettamento sia di passeggeri che di veicoli commerciali;***
- *i porti commerciali di Vibo Valentia, Crotone Porto Nuovo e Corigliano;*
- *altri porti a prevalente funzione turistica (come Cetraro, Tropea, Roccella Ionica, Crotone Porto Vecchio, Marina Laghi di Sibari).*

Il sistema portuale calabrese per svolgere un ruolo importante nello sviluppo dell'economia regionale, necessita, innanzitutto, di una valorizzazione funzionale dei diversi porti calabresi all'interno di un ridisegno degli assetti che punti al coordinamento tra i porti caratterizzati da una stessa funzione prevalente (porti commerciali, approdi turistici e da diporto, porti pescherecci).

Occorre inoltre sostenere pienamente le potenzialità di alcuni nodi portuali strategici, **attraverso interventi di infrastrutturazione e di dotazione in attrezzature. Il potenziamento infrastrutturale e la realizzazione di eventuali opere marittime dovranno, comunque, essere previsti nel rispetto del naturale equilibrio della dinamica costiera, al fine di evitare deformazioni della linea di costa con conseguenti arretramenti della stessa in alcuni tratti di litorale.**

In coerenza con le indicazioni degli strumenti di programmazione regionale 2007-2013, il potenziamento dovrà riguardare prioritariamente:

- *il porto di Gioia Tauro, vero e proprio gate di raccordo tra Europa (sul versante sud) e resto del mondo, attraverso interventi: dal lato mare, mediante l'estensione delle banchine portuali, e il miglioramento delle capacità di accoglienza di navi di maggiori dimensioni; dal lato terra, mediante il pieno dispiegamento di spazi, magazzini e funzioni logistiche, in maniera tale da realizzare una vera e propria ZAL (Zona di Attività Logistica), dotata sia di efficienti infrastrutture materiali (nuova tangenziale di raccordo all'autostrada A3, raccordo di adeguata capacità alla rete ferroviaria tirrenica, collegamenti cargo con aeroporti, banchine, piazzali, magazzini, poste, presidi medici, banche) che immateriali (cablaggi telematici a larga banda, centri servizi, centri di formazione);*
- *i porti commerciali della regione che presentano le condizioni potenziali adatte per competere sul fronte degli scambi merci a scala internazionale e interregionale; questi porti dovranno essere dotati di infrastrutture e servizi per la concentrazione e la redistribuzione delle merci sulla direttrice Sud/Nord Mediterraneo (banchine e piazzali per consentire lo sviluppo delle autostrade del mare e del cabotaggio, mezzi e servizi per la logistica portuale ecc..).*

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- i porti turistici regionali che possono assumere un ruolo rilevante per la nautica da diporto; sono ritenuti prioritari i porti turistici già dotati di banchine, inseriti in contesti urbani o turistici di pregio, capaci di attrarre investimenti privati;

- i porti pescherecci e punti di sbarco già esistenti che rappresentano un interesse per i pescatori e gli acquacoltori che li utilizzano.

In considerazione della crescente domanda di mobilità passeggeri che si registra nel territorio metropolitano dello Stretto, tra la sponda calabrese e quella siciliana, è opportuno prevedere il potenziamento dei servizi di trasporto marittimi, attraverso la realizzazione di una “metropolitana del mare” (intesa come servizio regolare di trasporto collettivo ad elevata frequenza, operativo con mezzi veloci su via d’acqua) in grado di servire adeguatamente i vari approdi del versante calabrese dello Stretto (porto di Villa San Giovanni, porto di Reggio Calabria, pontile a servizio dell’aeroporto di Reggio Calabria)⁸.

Il QTR non prevedendo tra gli interventi prioritari la costruzione del collegamento stradale dello Stretto, punta essenzialmente sul riassetto e il potenziamento del trasporto marittimo passeggeri al servizio della conurbazione dello Stretto, attraverso il potenziamento e la riqualificazione degli approdi sul versante calabrese, il potenziamento della flotta navale pubblica, il potenziamento dei sistemi di controllo della navigazione⁹.

• **Il Sistema logistico-intermodale**

Allo stato attuale, in Calabria, i nodi funzionali al trasporto intermodale delle merci sono rappresentati dai porti commerciali (primariamente Gioia Tauro) e dagli aeroporti con funzionalità cargo (primariamente Lamezia Terme).

Ad eccezione dei porti di Gioia Tauro e Villa S. Giovanni, gli altri nodi portuali e aeroportuali della regione non consentono l’interconnessione con la modalità ferroviaria, ma soltanto con quella stradale. In Calabria, inoltre, risultano chiusi i centri intermodali delle Ferrovie dello Stato (funzionali all’interscambio strada-ferrovia) e mancano completamente strutture di

⁸ Anche la Città di Messina introduce e sostiene la realizzazione di un progetto “Via del mare” tra gli interventi compensativi Misura S9.

⁹ Si sottolinea il fatto che la Città di Messina, pur in considerazione della futura presenza del collegamento stabile sullo Stretto, propone tra le opere di compensazione la “Via del Mare” e individua nei medesimi interventi le soluzioni per la sua realizzazione.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

consolidamento/deconsolidamento dei carichi trasportati dai veicoli stradali (autoporti). A causa della carenza di strutture e servizi per l'intermodalità, nella regione il trasporto merci è assorbito in gran parte dall'autotrasporto.

Nel panorama nazionale e internazionale la promozione dell'intermodalità costituisce una priorità strategica anche per risolvere gli aspetti ambientali e sociali associati al trasporto monovettoriale su gomma. Il futuro è rappresentato dalle *piattaforme logistiche* e la Calabria avrebbe le prerogative geografiche per proporsi, con il sistema dei porti dello Stretto, quale parte della *piattaforma logistica al centro del Mediterraneo*, per i traffici commerciali tra Europa, Nord Africa, Oriente e Occidente (a tal proposito si rimanda al capitolo 2 "Azioni strategiche" del Piano di Assetto Territoriale).

Pertanto anche in Calabria è necessario promuovere un adeguato sviluppo dell'intermodalità, puntando innanzitutto ad interventi infrastrutturali volti al potenziamento dei nodi di interscambio merci che passa anche attraverso un efficiente raccordo degli stessi nodi alle reti primarie di trasporto. Va da sé che, oltre al potenziamento delle infrastrutture viarie primarie e delle principali, strutture portuali/aeroportuali funzionali al trasporto intermodale, in coerenza anche con le indicazioni degli strumenti di programmazione regionale 2007-2013 (vd. oltre).

11.2 Programma Operativo Nazionale "Reti e Mobilità" – Obiettivo convergenza 2007/2013.

Il Programma Operativo Nazionale (PON) è stato approvato con decisione C(2007) 6318 del 07/12/2007. Finanziato dal fondo Europea di sviluppo regionale (FESR - Euro 1.374.728.891,00) e dal fondo di rotazione nazionale (Euro 1.374.728.891,00), per un totale di € 2.749.457.782,00; interviene nelle aree "Convergenza" (Campania, Calabria, Puglia e Sicilia) ed ha l'obiettivo di contribuire alla valorizzazione della posizione del Paese nel bacino del Mediterraneo, mediante interventi che realizzano una piattaforma logistica quale testa di ponte dell'U.E. verso il sud del Mediterraneo.

Il Programma Operativo Nazionale - Reti e Mobilità è finalizzato alla riqualificazione e al potenziamento del sistema dei trasporti del Mezzogiorno, mediante investimenti sulle infrastrutture di valenza nazionale – strade, ferrovie, porti, aeroporti, interporti – che siano funzionali al miglioramento delle condizioni di contesto per lo sviluppo socioeconomico e all'aumento della competitività e della produttività strutturale dei sistemi territoriali interessati.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Gli interventi previsti, che contribuiscono al conseguimento degli obiettivi di accessibilità, riequilibrio modale, intermodalità, efficienza, qualità del servizio, governo della mobilità e riduzione degli impatti ambientali, si inquadrano all'interno di tre Assi prioritari:

- sviluppo del sistema a rete delle principali direttrici di collegamento del Mezzogiorno, attraverso il potenziamento, l'adeguamento e l'ammodernamento delle reti ferroviaria e stradale, il miglioramento delle attrezzature per la sicurezza marittima e delle infrastrutture di supporto alla navigazione aerea, l'incentivazione dell'innovazione tecnologica;
- potenziamento delle relazioni fra le aree locali e le direttrici principali, attraverso il rafforzamento delle connessioni del servizio ferroviario e della rete stradale con le infrastrutture nodali, nonché mediante la realizzazione e l'adeguamento dei collegamenti passeggeri fra le aree metropolitane ed i nodi delle reti transeuropee;
- sviluppo dei nodi di trasporto, attraverso il potenziamento e la riqualificazione delle infrastrutture portuali per i traffici commerciale, di cabotaggio e a breve raggio, il potenziamento di quelle aeroportuali *Air side* e *Land side* e l'intervento sui terminali a servizio dell'intermodalità delle merci.

La strategia del Programma mette in campo il tema dell'*integrazione* a più livelli: tra diversi tipi di infrastrutture per il riequilibrio modale e lo sviluppo intermodale; per l'interrelazione tra le infrastrutture e i servizi di trasporto multimodale, e ciò in funzione del raccordo tra la politica nazionale dei trasporti e quella europea.

L'integrazione si esprime anche in termini di coordinamento delle politiche di livello nazionale e locale, di coerenza e complementarietà degli interventi. Il PON "Trasporti", infatti, ha privilegiato un approccio di *coordinamento*, *condivisione* e *partenariato* tra Enti, Amministrazioni nazionale e regionale e Autorità ambientale.

Anche sul piano strettamente programmatico e pianificatorio, il PON "Trasporti" non è un'iniziativa isolata, bensì presenta una pluralità di legami a più livelli.

Riferimenti al progetto

All'interno del Piano non viene fatto esplicito riferimento al progetto. Ma a livello nazionale le strategie generali indirizzate allo sviluppo del sistema a rete delle principali direttrici di collegamento del Mezzogiorno sono assolutamente compatibili con gli obiettivi che hanno indotto alla progettazione dell'attraversamento stabile.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

11.3 Il Piano regionale dei Trasporti

Il Piano Regionale dei Trasporti della Calabria approvato con delibera del Consiglio Regionale 3 marzo 1997, n. 191, definisce gli assetti necessari per assicurare i collegamenti di valenza internazionale, nazionale e regionale. Demanda ai piani provinciali dei trasporti e ai piani del traffico, di livello inferiore, la gestione del traffico urbano, l'individuazione dei servizi di trasporto pubblico e della viabilità locale coerentemente con le finalità attribuite e individuate dal piano regionale del traffico urbano, l'individuazione dei servizi di trasporto pubblico e della viabilità locale coerentemente con le finalità attribuite e individuate dal piano regionale del traffico. Il Piano, sostanzialmente, conferma il ruolo della direttrice individuata nel disegno programmatico nazionale.

Il corridoio plurimodale tirrenico previsto dal P.G.T. (istituito ai sensi della L. 254/84) prevede il rafforzamento delle arterie stradali, della SS 18 tirrenica e dell'autostrada A3 finalizzate ad assorbire il flusso veicolare di transito Nord-Sud con origine e destinazione le Sicilia. A questo va aggiunta la direttrice Nord-Sud-Jonica SS106, necessari per assicurare gli interscambi con le altre regioni che per il soddisfacimento della domanda regionale. Il Piano prevede tre tipologie d'intervento:

- Interventi sulla rete stradale esistente e volte ad un miglioramento delle condizioni della viabilità in generale (opere di sostegno e bonifica dei pendii, sicurezza delle barriere);
- Potenziamento e ammodernamento di alcune arterie, volte a mantenere sostanzialmente il percorso;
- Realizzazione di nuova viabilità e potenziamento della rete di penetrazione.

È previsto, inoltre, nel tratto tra Sibari e il confine regionale la realizzazione della tratta calabro Taranto-Sibari che consentirà di deviare i flussi di veicoli pesanti che attualmente interessano la SS 106 essa dovrebbe consentire un collegamento migliore della costa ionica della Calabria con Bari, con la A14 adriatica, alleggerendo così i flussi di traffico che vanno dalla Sicilia alla parte nord orientale della penisola. Il PRT prevede, per quanto riguarda il trasporto intermodale, un interporto di II livello, da individuare in un'area industrialmente forte con flussi di larga percorrenza e in posizione baricentrica rispetto alle direttrici di traffico merci.

Un altro documento programmatico, a cui è necessario fare riferimento è l'Intesa Istituzionale di Programma per la Calabria e l'Accordo di programma per il sistema delle infrastrutture della Calabria siglato dal governo nazionale e dalla regione Calabria e pubblicato nel giugno 2001.

Il Piano, sostanzialmente, conferma il ruolo della direttrice individuata nel disegno programmatico nazionale. Prevede il rafforzamento delle arterie stradali, della SS 18 tirrenica e dell'autostrada A3

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

finalizzate ad assorbire il flusso veicolare di transito Nord-Sud von origine e destinazione la Sicilia. A questo va aggiunta la direttrice Nord-Sud-Jonica SS 106, necessaria per assicurare sia gli interscambi con le altre regioni che per il soddisfacimento della domanda regionale.

Il piano tende ad ottimizzare, potenziare e rendere più efficienti i collegamenti. Il corridoio plurimodale tirrenico previsto dal P.G.T: (istituito ai sensi della L. 254/84) prevede il rafforzamento delle arterie stradali, della SS 18 tirrenica e dell'autostrada A3 finalizzate ad assorbire il flusso veicolare di transito Nord-Sud con origine e destinazione la Sicilia. I terminali portuali ed aeroportuali vengono migliorati, questo in mancanza di un riferimento all'opera. Il Piano regionale deve intendersi integrato dagli effetti della Legge Obiettivo 443/01 in quanto la stessa integra in piano nazionale generale dei trasporti. Lo stesso riferimento all'Accordo di Programma Quadro regionale afferma tale indicazione.

Riferimenti al progetto

In particolare, gli interventi proposti per la rete stradale di primo livello con tratte delle infrastrutture che interessano direttamente o indirettamente l'area in esame, sono:

- A3, da Lagonegro a Reggio Calabria è previsto l'adeguamento alla sezione II CNR;
- SS 18 Tirrena Inferiore Battipaglia-Reggio Calabria è previsto l'adeguamento alla sezione IV CNR, nell'area di Gioia Tauro si adotterà la III.

Per quanto riguarda gli interventi previsti nel punto 4, Sistema aeroportuale, il Piano assegna allo Scalo aeroportuale di Reggio Calabria il ruolo di servizio per tutta la provincia e per l'Area dello Stretto prevedendo diversi interventi a potenziamento dello Stesso. Il recente Piano Nazionale dei Trasporti dedica un capitolo intero alla descrizione dei criteri generali cui devono rifarsi le regioni nella redazione dei PRT, rendendo necessarie adeguamenti che conducano ad una sinergia con gli obiettivi dello PNT. Il nuovo Piano Generale dei Trasporti e della Navigazione, approvato con Deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 2 marzo del 2001, nell'ambito delle strategie di carattere generale per un Sistema Nazionale integrato dei Trasporti (SNIT), individua i seguenti obiettivi:

- Adeguamento delle caratteristiche funzionali dei tracciati, volti alla realizzazione dei due corridoi longitudinali (tirrenico ed adriatico);
- Creare percorsi idonei a garantire caratteristiche prestazionali omogenee e differenziate nei diversi segmenti di traffico e volti a massimizzare le capacità di trasporto delle infrastrutture;
- Attribuire maggiore priorità alla soluzione dei problemi di "nodo";

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- Concentrazione e maggiore integrazione dei terminali portuali ed aeroportuali di livello nazionale ed internazionale.

11.4 Intesa Generale Quadro per il sistema delle infrastrutture di trasporto

Stipulata il 16 maggio 2002 tra il Ministero delle infrastrutture e la Regione Calabria. La proposta è congiunta e ribadisce le volontà, già espresse di attribuire carattere di “preminente interesse nazionale” alle opere e infrastrutture interessanti il territorio calabrese e comprese nel Programma approvato dal CIPE il 21 dicembre 2001.

Le infrastrutture sono articolate secondo macrotipologie di seguito elencate:

- Corridoi autostradali e stradali:
 - Completamento della tratta calabrese dell’Autostrada A3 Salerno- Reggio Calabria, con la costruzione della corsia di emergenza e con l’allargamento della carreggiata fino a Reggio Calabria, entro l’anno 2007;
 - Completamento della tratta calabrese dell’autostrada ionica E90 Lecce-Taranto.Sibari- Reggio Calabria.
- Corridoi ferroviari:
 - Tratta calabrese della linea ad alta capacità ferroviaria Napoli-Battipaglia-Reggio Calabria.
- Collegamento plurimodale permanente per l’attraversamento dello stretto Calabria-Messina:
 - Ponte sullo Stretto Calabria-Messina e relative opere di collegamento
 - Hub-interportuali
 - Completamento degli allacci plurimodali del Sistema interportuale di Gioia Tauro
 - Reti idriche e acquedotti
 - Messa in sicurezza dei lavori eseguiti sulla diga dell’Esaro
 - Costruzione della diga sull’Esaro e collegamento con l’acquedotto dell’Abatemarco
 - Galleria di derivazione e opere della diga sul torrente Menta
 - Completamento dello schema idrico sulla diga del torrente Menta
 - Completamento dello schema idrico sulla diga sul fiume Metrano.

Riferimenti al progetto.

Al punto 6 l’Intesa prevede la realizzazione del collegamento plurimodale permanente per attraversamento dello Stretto Calabria-Messina, il ponte sullo Stretto Calabria-Messina e le relative opere di collegamento. A tal fine, nell’Intesa, le parti concordano di procedere ad una verifica congiunta con attenzione al completamento delle reti di grande viabilità trasversale interna e a

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

quelle d'interesse interregionale al fine di individuare, congiuntamente, le priorità programmatiche nei settori infrastrutturali rispetto alle quali le parti dovranno cooperare in tempi definiti.

Accordo di Programma Quadro per il sistema delle infrastrutture di trasporto

11.5 Accordo di Programma Quadro per il sistema delle infrastrutture di trasporto

L'Accordo di Programma Quadro viene stipulato il 3 agosto 2006. I suoi interventi, in coerenza con l'Obiettivo Operativo 6.1.4 del POR 2007-2013 – Asse VI – Reti e Collegamenti per la Mobilità “Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche, migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e promuovere modalità sostenibili”, sono stati selezionati per conseguire i seguenti Obiettivi dell'Accordo di Programma Quadro:

- Migliorare l'accessibilità alle aree urbane regionali e la loro connessione alle reti principali;
- Migliorare l'accessibilità alle aree periferiche (aree interne e rurali) e la loro connessione alle reti principali.
- Migliorare l'accessibilità alle aree e alle infrastrutture produttive (aree industriali, porti, etc...)

Gli interventi dell'Accordo di Programma Quadro sono stati definiti in stretta coerenza con:

- La Priorità n.6 del QSN “Reti e Collegamenti per la Mobilità” ed in particolare con gli Obiettivi Specifici 6.1.2 “Promuovere la mobilità urbana sostenibile e la logistica urbana” e 6.1.3 “Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche: migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e promuovere modalità sostenibili”;
- L'Obiettivo Specifico 6.1 del POR 2007-2013 – Asse VI – Reti e Collegamenti per la Mobilità “Sviluppare l'accessibilità esterna ed interna della Calabria, potenziare il Sistema Regionale dell'intermodalità e della logistica, promuovere la mobilità regionale e urbana sostenibile e migliorare l'accessibilità alle Aree interne e periferiche”, con particolare riferimento alla coerenza con la distribuzione degli investimenti del POR Calabria FESR 2007-2013 che prevede una percentuale di investimento in trasporti stradali e urbani del 35,63% destinando la rimanente quota ai trasporti ferroviari e porti;
- L'Obiettivo Operativo 6.1.4 del POR 2007-2013 – Asse VI – Reti e Collegamenti per la Mobilità “Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche, migliorare i servizi di trasporto a livello regionale promuovere modalità sostenibili”.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Riferimento al progetto.

Dal materiale reperito non risulta esserci alcun riferimento all'opera di attraversamento dello stabile.

11.6 Piano Regolatore Portuale Gioia Tauro

Il Piano Regolatore Portuale, previsto dalla Legge n. 84/1994:

- delimita l'**ambito portuale**, perimetro dell'area portuale propriamente detta, e dell'area "funzionalmente connessa" (rif. Art. 5 legge 84/1994, Area nella quale si esplicano funzioni che sono direttamente o indirettamente legate al porto e quindi nella quale si svolgono sia attività che implicano l'uso delle banchine e un trasferimento di merci e/o persone da terra a mare o viceversa, sia attività indirettamente legate alle precedenti di movimentazione, stoccaggio e trasformazione);
- disegna l'assetto del porto, e in particolare individua le caratteristiche e la destinazione funzionale (destinazione d'uso) delle aree comprese nell'ambito del porto:
 - aree commerciali;
 - aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alla logistica;
 - aree di interesse comune tra porto e città;
 - infrastrutture viarie e ferroviarie;
 - aree riservate alla tutela dei beni e valori ambientali
- definisce le opere marittime di grande infrastrutturazione, quali canali marittimi, dighe foranee di difesa, darsene, bacini e banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali.

Il PRP si propone in sintesi di:

- fornire parametri di valutazione per pesare e confrontare interventi ed azioni di potenziamento del porto;
- integrare le politiche portuali con le politiche di sviluppo sulle reti e sui servizi annessi e con il sistema produttivo e insediativo dell'area interessata.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

LEGENDA

-  COMMERCIALE TERMINALISTICA CONTAINER
-  COMMERCIALE TERMINALISTICA MERCI UNITIZZATE
-  COMMERCIALE MULTIFUNZIONALE E AUTOSTRADE DEL MARE
-  COMMERCIALE RINFUSE SOLIDE
-  COMMERCIALE RINFUSE LIQUIDE
-  COMMERCIALE NON TERMINALISTICA LOGISTICA E INTERPORTUALE
-  PRODUTTIVO (Industriale/Artigianale/Direzionale)
-  PRODUTTIVO (Caratteristica nautica)
-  TERMINAL INTERMODALE
-  SERVIZI DIREZIONALI PORTUALI E ANCILLARI ALLA NAVIGAZIONE (*)
-  SERVIZI DI SUPPORTO ALLE OPERAZIONI PORTUALI
-  SCALO FERROVIARIO
-  TERMINAL RIGASSIFICAZIONE
-  VERDE
-  PORTO TURISTICO - PESCHERECCIO
-  SERVIZI DI PUBBLICA UTILITA'
-  VIABILITA' INTERNA AL VARCO PORTUALE
-  VIABILITA' ESTERNA AL VARCO PORTUALE
-  AMBITO PORTUALE



Figura 11.1 PRP Gioia Tauro

12 Gli strumenti della pianificazione territoriale nella Regione Calabria

12.1 Quadro Territoriale Regionale a valenza paesaggistica (QTR/P)

Il Quadro Territoriale Regionale a valenza paesaggistica della Calabria (QTR/P), approvato con D.G.R. n. 10 del 13 gennaio 2010, conferma sostanzialmente le previsioni già contenute nel Documento Preliminare, approvato nel giugno 2009 (ad oggi l'efficacia del Piano è stata sospesa).

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Il QTR/P è lo strumento di indirizzo per la pianificazione territoriale con il quale la Regione, in coerenza con le scelte e i contenuti della programmazione economico-sociale:

- stabilisce gli obiettivi generali della propria politica territoriale
- definisce gli orientamenti per l'identificazione dei sistemi territoriali
- indirizza ai fini del coordinamento la programmazione e la pianificazione degli enti locali (L.U. 19/02 art.17).

Il QTR ha valore di piano urbanistico territoriale ed ha valenza paesaggistica; esso persegue, infatti, le finalità di salvaguardia dei valori paesaggistici e ambientali di cui all'art. 143 e ss. del D.lgs n.42/2004 e s.m.i. (ai sensi della Legge urbanistica regionale n.19/02, art.17 comma 2).

La forma del QTR/P riflette l'articolazione dei suoi contenuti, che esprimono le diverse valenze del piano sia sotto il profilo urbanistico-territoriale che sotto quello paesaggistico-ambientale.

I suoi contenuti hanno talora carattere strategico-programmatico, talora progettuale, talora infine propriamente regolativo con la definizione di indirizzi, direttive e prescrizioni.

Il QTR/P si articola in:

- Quadro conoscitivo
- Elaborati di progetto
- Valutazione Ambientale Strategica.

Fanno parte del Piano anche la Carta Regionale dei Luoghi e il documento relativo alla Politica del Paesaggio in Calabria.

Il "Quadro Conoscitivo" (QC) raccoglie l'insieme organico delle conoscenze riferite al territorio e al paesaggio; su di esse si fondano le previsioni e le valutazioni del piano. Il Quadro Conoscitivo è impostato in modo tale da essere progressivamente aggiornabile, secondo procedure definite preventivamente.

Il "Quadro Programmatico Territoriale" (QPT) sintetizza gli orientamenti strategici e le scelte di fondo che sostanziano una Visione guida del futuro a medio termine del territorio calabrese.

La Visione è corredata da un'Agenda Strategica Territoriale che contempla l'individuazione dei temi prioritari, specificando obiettivi, azioni di sviluppo e soggetti promotori, al fine di raccordare le previsioni territoriali locali con quelle della programmazione economica regionale 2007-13, riferite allo stesso territorio.

Il Quadro Programmatico non ha valore cogente e i suoi obiettivi generali sono:

26. Accrescere l'attrattività [attraverso: la valorizzazione della montagna; la riqualificazione della costa;
27. il recupero e la valorizzazione dei centri storici e dei loro paesaggi di prossimità];

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

28. Mantenere la coesione [attraverso: lo sviluppo dei territori urbani centrali con l'innalzamento della soglia dimensionale e l'organizzazione a sistema multicentrico degli insediamenti interni e dei centri urbani minori; il potenziamento delle connessioni funzionali tra l'area dell'istmo e le aree del reggino e del cosentino sibaritide];

29. Elevare la capacità di sviluppo competitivo [attraverso: la realizzazione delle aree di nuova centralità, con particolare riferimento alle funzioni di ricerca e sviluppo, di forma avanzata, di produzione delle nuove energie rinnovabili, di servizi avanzati alle imprese, di supporto all'agricoltura, di logistica interregionale; l'organizzazione dei territori di snodo rispetto ai grandi flussi esterni, anche con l'interconnessione a sistema di porti, aeroporti e interporti].

Il "Piano di Assetto Territoriale" (PAT) identifica gli obiettivi di sviluppo e le regole di controllo delle trasformazioni territoriali, con particolare riferimento ai sistemi insediativi, ai sistemi naturalistico - ambientali, ai sistemi relazionali.

Il PAT definisce le strategie regolative e progettuali per i diversi Territori Regionali di Sviluppo¹⁵ e le loro articolazioni a scala locale. Individua anche lo Schema di Coerenza delle Reti Infrastrutturali d'interesse regionale (SRET), nonché l'impostazione di alcuni progetti prioritari riferiti ai territori urbani di valenza strategica per lo sviluppo della regione, per i quali viene attivata la procedura innovativa dei "Laboratori urbani" come sistema di *governance* multilivello estesa a Regione, Provincia e Comuni. Uno di questi Laboratori ha interessato nel 2009 la cosiddetta "Città dello Stretto". Il PAT definisce infine le discipline di tutela orientate a elevare i profili di sicurezza del territorio regionale contro i disastri naturali e/o provocati dall'uomo (in particolare rischi idrogeologici e sismici).

Il "Piano Paesaggistico Regionale" definisce infine le strategie di conservazione, trasformazione sostenibile e riqualificazione del paesaggio regionale, identificando gli obiettivi di qualità e le regole di controllo delle trasformazioni in funzione dei diversi contesti di paesaggio individuati a più scale di riferimento.

Il PPR disciplina in particolare la tutela del paesaggio e dell'ambiente, con specifico riferimento ai Beni paesaggistici e di cui al Dlgs. 42/2004, "Codice Urbani", nonché agli Ambiti di Pianificazione del paesaggio di cui alla L.R. n.19/2002. Il territorio regionale viene articolato, assumendo la prospettiva dei valori e delle risorse paesaggistiche, in: 14 Paesaggi Regionali, 52 Paesaggi d'Area Vasta e 18 Ambiti locali di pianificazione, da sottoporre a successivo Piano Paesaggistico d'Ambito (paesaggi locali a elevato rischio di trasformazione negativa o addirittura cancellazione, per pressioni insediative o per perdita di funzione socio- territoriale).

Tra i 18 Ambiti locali individuati, 10 sono contesti di tutela ordinaria (disciplinati dall'art. 16 delle norme paesaggistiche del QTR/P, in attesa di Piano Paesaggistico d'Ambito) e 8 da sottoporre a

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

tutela speciale, in quanto Beni Peculiari per l'identità regionale.

Si tratta di “Bellezze Naturali d’Insieme”, o contesti di pregio storico-culturale, a partire dall’adozione del QTR/P, un regime speciale; la disciplina relativa è contenuta negli artt. 16 e 36 delle norme paesaggistiche del QTR/P.

Nell’area di monitoraggio sono riconosciuti quali “Bellezze naturali d’insieme”: il Versante reggino dello Stretto di Messina e la Costa Viola; il QTR/P ne definisce obiettivi e strategie in dettaglio, in attesa Oltre all’articolazione in contesti del paesaggio regionale, il PPR acquisisce la distinzione dei beni tutelati dei “prossimi” Piani Paesaggistici d’Ambito. Proposta dal Codice BBCC (Beni tutelati per legge, di notevole interesse pubblico, Paesaggistici di importanza regionale, Identitari) e propone l’individuazione di alcune tipologie caratterizzanti le componenti del paesaggio regionale (Aree interne e Montane, Boschi e Foreste, Specchi e Corsi d’Acqua, Aree agricole e paesaggi rurali, Centri e Nuclei e beni storico- culturali, anche isolati e sparsi, di pregio, Beni etno-antropologici, Architetture religiose, archeologie industriali, particolarità oro morfologiche, compresi i Geositi e i Monumenti Naturali).

L’intero impalcato programmatico - normativo del QTR, e segnatamente della parte paesaggistica, si regge sulla costruzione e il rispetto di un nuovo sistema di regole: nelle “Norme Tecniche di Attuazione” allegate al QTR viene proposta la disciplina dei modi d’accesso e d’uso di quel patrimonio di beni, risorse e componenti tipologiche che caratterizzano il sistema culturale e ambientale regionale.

Per ciascun paesaggio regionale sono previste azioni strategiche, in buona parte dei casi di riqualificazione e recupero. Il Piano contempla infine diverse attività di valorizzazione del paesaggio, delineando programmi e progetti che permeano e informano gli scenari programmatici dei Territori Regionali di Sviluppo.

Tra i 52 Paesaggi d’Area Vasta individuati dal Piano, sono interessati direttamente e/o indirettamente dalle opere di attraversamento stabile dello Stretto: il Paesaggio d’aree vaste 49 - Conurbazione reggina e il Paesaggio d’area vasta 50 - Costa Viola.

Si riportano di seguito alcune tabelle riferite ai due Paesaggi d’area vasta.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Tipologie di Paesaggio e caratteri identitari dei Paesaggi d'area vasta “Conurbazione reggina” e “Costa Viola”.

A	Patrimonio boschivo	<p>Gli elementi caratterizzanti il patrimonio boschivo dell'Aspromonte qui si ripetono e si mitigano con un'ampia fascia del castanetum che ne demarca la componente paesaggio. Sulla costa è diffusa la presenza di eucalipto non endemico. Ancora in tali aree troviamo numerose emergenze ecologiche e habitat faunistici. E' ancora rilevante la presenza di paesaggi delle produzioni arboree (vite, agrumi, frutta, ulivo), peraltro presente anche nelle aree agricole</p>
B	Aree agricole	<p>Le aree agricole sono ridotte “a macchie” più o meno ampie di fortissima valenza rurale e paesaggistica: le aree tuttora produttive, in cui è presente e rilevante l'attività agricola sono caratterizzate da produzioni di elevato pregio che vengono messe in forte crisi da elementi detrattori e dalla componente di dissesto.</p> <p>Emergono diverse aree ex-produttive, in stato di abbandono, in cui l'incolto ormai prevale sulle tracce delle produzioni precedenti (paesaggi dell'incolto). Molte aree ex produttive sono state di recente pervase dall'urbanizzazione diffusa del reggino.</p>
C	Fasce fluviali e lacustri	<p>Le fiumare rappresentano elemento portante del sistema ecopaesaggistico. In tali contesti ritroviamo numerose emergenze geomorfologiche, botaniche, forestali e faunistiche. In generale, le fasce fluviali e gli intorni degli alvei costituiscono elementi portanti degli apparati paesistici principali ed ecosistemi strutturanti per i paesaggi di tipo diverso individuati. Particolarità del contesto è rappresentata da ecosistemi fluviali particolarmente ricchi come le vallate della Gallico o della Sant'Agata.</p>
D	Patrimonio storico-culturale ed etno.antropologico	<p>Nei paesaggi dell'insediamento emergono numerosi centri e nuclei storici, completati dagli elementi sparsi o puntuali delle emergenze storico-culturali (esempio Motta, i Castelli, i nuclei di Ville storiche).</p>
E	Paesaggi urbani e periurbani	<p>Attorno al centro di Reggio Calabria e Villa San Giovanni spesso si sono consolidate le espansioni urbane recenti, che in talune situazioni danno luogo a intorni, segnati da una crescita informale, degradati, di bassa qualità tipo morfologica e con problemi ambientali dovuti al consumo di suolo e alla</p>

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

		<p>rottura o penalizzazione delle relazioni configurazionali dei diversi sistemi. La pervasività della crescita dell'insediamento è stata infatti nell'area particolarmente intensa ed imponente e rappresenta una delle maggiori questioni emergenti (consumo di suolo da vastissima presenza di abusivismo, precarietà dei manufatti, bassa qualità tipo morfologica).</p>
F	Aree a rischio e dissesti	<p>Paesaggi particolari sono quelli costituiti dalle numerosissime aree di dissesto idrogeologico o direttamente di frana, in atto o a rischio. Emergono quali aree di dissesto, i versanti e quei brani segnati da insediamenti di bassa qualità, spesso abusivi, il cui inserimento ha degradato anche l'intorno. Altri dissesti particolari riguardano le aree fluviali.</p>
G	Peculiarità oro-morfologiche	<p>I paesaggi particolari costituiti dalle "terrazze naturali" ed i versanti presentano notevoli emergenze e peculiarità oro-morfologiche (vette, cuspidi, calanchi, canyon, guglie, rupi, grotte).</p>
H	Detrattori	<p>Nel contesto è rilevante la presenza di alcuni detrattori paesaggistici puntuali (discariche – molto abusivismo, cementifici, aree industriale dismessa di Saline Jonica con il relativo porto .</p>
I	Aree costiere	<p>La fascia costiera, che insieme ad una sorta di "Lago Aperto", costituito dallo Stretto, rappresenta uno degli elementi paesaggistici più qualificanti dell'area, ha subito nel tempo i colpi di un'urbanizzazione tanto pervasiva, quanto spesso irrazionale. In quello che era un tempo un paesaggio unitario, oggi si distinguono diversi archi litoranei: la Costa Viola, il lungomare ed il porto di Villa S.Giovanni, i fronti a mare di Catona e Gallico, il notevole lungomare del centro di Reggio, l'adiacenza costiera delle infrastrutture ed attrezzature di Reggio Sud, i fronti a mare di Motta S.G-Lazzaro. e Saline, fino al polo industriale dismesso ed al grande porto abbandonato.</p>

Obiettivi di qualità dei Paesaggi d'area vasta "Conurbazione reggina" e "Costa Viola".

A	Tutela e valorizzazione dei paesaggi e del patrimonio forestale	<p>Preservazione delle risorse con contenimento dei consumi di suolo, la prevenzione dell'inquinamento, la gestione prudente delle acque. Tutela dei brani residui del patrimonio forestale, tenendo conto dell'espansione in corso, con recupero ambientale e culturale dei contesti. Attivazione di</p>
----------	--	---

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

		percorsi di visiting e turismo eco-culturale e preservazione spazi aperti.
B	Consolidamento e tutela macchie agricole con recupero e risanamento delle aree abbandonate e dismesse.	Innovazione tecnologica e ambientale delle produzioni (biologico, biodinamico) in funzione delle tipicità espresse e delle produzioni consolidate. Rafforzamento ed ampliamento delle attività agrituristiche in funzione di valorizzazione del paesaggio rurale.
C	Gestione integrata delle fasce fluviali e lacustri	<p>Potenziamento del ruolo strutturale di connettività ambientale della rete fluviale e valorizzazione degli aspetti del sistema della rete fluviale e lacustre, per promuovere e orientare la fruizione sociale delle risorse naturali, paesistiche e culturali delle fasce fluviali e dei laghi. Ricostituzione apparati paesistici.</p> <p>Consolidamento del “Contratto delle fiumare Valanidi e S. Agata” con i laboratori territoriali. Consolidamento tutele alvei fluviali con strumenti specifici, parco fluviale della Vallata del Gallico.</p>
D	Valorizzazione del patrimonio storico.culturali e etno-antropologico	<p>Centri storici di Bagnara, Scilla e Chianalea, Gallico, Sant’Alessio e Santo Stefano d’Aspromonte, Montebello Ionico, nuclei di Reggio (San Gregorio, Santa Domenica, Gallico superiore): conservazione dei valori e consolidamento del ruolo, nel quadro di programmi organici di recupero e rivalutazione delle testimonianze storiche sul territorio e di rilancio delle città. Valorizzazione dei beni puntuali d’interesse storico, archeologico e culturale, con recupero e riqualificazione dei percorsi e degli itinerari che li rendono fruibili e leggibili come sistemi. Individuazione degli intorni dei beni e eventuali arredi.</p>
E	Riqualificazione e gestione dei rischi e dei dissesti	<p>La riqualificazione eco paesaggistica dei centri urbani principali tiene conto dell’eccezionalità del paesaggio circostante: gli strumenti urbanistici in redazione per Reggio Calabria, Villa San Giovanni, la Costa Viola (allargata alla vallata del Gallico), ed altri centri dell’area, assumono lo Stretto di Messina e l’Aspromonte come testate principali di recupero paesaggistico ed ambientale del territorio, interrelato dal sistema delle fiumare, anch’esse da risanare e valorizzare. La presenza dei due ambiti a tutela speciale (Costa Viola e Versante Reggino dello Stretto) che interessa interamente le retro fasce costiere, i versanti e le terrazze naturali del contesto, è un sostantivo elemento di rafforzamento di tale processo.</p> <p>In questo quadro si promuovono la riqualificazione delle aree urbanizzate</p>

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

		<p>prive di identità e degli insediamenti di frangia non residenziali, con formazione di nuovi luoghi centrali riconoscibili e di fronti urbani a contatto diretto con aree libere e verde fruibile; la riqualificazione eco paesaggistica del patrimonio; le azioni di rigenerazione urbana; il contenimento e razionalizzazione delle proliferazioni insediative. (vedi TSR)</p>
F	Riduzione e gestione dei rischi e dei dissesti	<p>Prevenzione dei rischi idraulici, sismici, idrogeologici ed ambientali con particolare attenzione per le fasce fluviali e per le aree geologicamente instabili. Azioni attive di blocco di frane e dissesti.</p> <p>Contenimento dei comportamenti incisivi sul global change climatico; prevenzione e mitigazione dei rischi d'inquinamento in aria, acqua e suolo. Attivazione dei progetti di attuazione del PAI.</p>
G	Controllo, tutela e valorizzazione delle peculiarità orno-morfologiche	<p>Interventi di recupero ambientale e ripristino dell'efficienza strutturale. Consolidamento e allargamento delle tutele. Valorizzazione con creazione di rete di soft visiting e attrezzature di siti per la fruizione visivo-percettiva.</p> <p>Nell'ambito della preservazione ed affermazione delle peculiarità orno morfologiche è compresa l'azione specifica di tutela risanamento e recupero delle "terrazze naturali" dell'area (Gallina, Pentimele, Archi superiore, Pettogallico, Arghillà, Campo Calabro, Santa Trada, Scilla, Bagnara alta e Pellegrina).</p>
H	Demolizione/riduzione detrattori	<p>Demolizione o recupero dei detrattori puntuali: rimozione, verifica di compatibilità e recupero ambientale dell'ASI e del porto di Saline, risanamento di cave e discariche, verifiche ambientali dei cementifici con eventuali azioni di blocco, demolizione degli insediamenti abusivi, tranne comparti risanati.</p>
I	Fasce costiere	<p>Il consolidamento della tutela della fascia costiera è completato dall'istituzione dei due ambiti a tutela speciale (Costa Viola e Versante Reggino dello Stretto), interamente tutelati quali beni identitari e segnatamente bellezze naturali d'insieme. Tali ambiti comprendono le retro fasce costiere e i primi versanti nella Costa Viola (fino al nastro autostradale) e nel reggino (fino alla linea delle "terrazze naturali" sopra citate).</p> <p>Tali ambiti prevedono tutele speciali in quanto beni e sono disciplinate da specifiche norme. Nell'area è da notare il progetto di Parco Ecosolare che</p>

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

		recupera la corsia sud dell'autostrada in dismissione. Il piano paesaggistico rafforza l'istanza d'inserimento Area dello Stretto tra i siti tutelati dall'UNESCO.
--	--	--

“**Disposizioni di attuazione**”, che definiscono i modi di attuazione del Piano e le previsioni di raccordo con gli altri strumenti della pianificazione regionale, provinciale e comunale. Specificano gli indirizzi relativi alla pianificazione del territorio agro-forestale, all'utilizzazione dei sistemi di perequazione e alla produzione del Sistema Conoscitivo del QTR/P, concepito come una macchina evolutiva in grado di accompagnare efficacemente i processi di mutamento del territorio regionale. Infine definiscono il sistema delle Valutazioni con particolare riferimento alle valutazioni ambientali, alle valutazioni di coerenza e all'innovativo metodo di valutazione del corretto inserimento degli interventi nel paesaggio, a partire dalle previsioni introdotte dal Codice Urbani per i beni paesaggistici.

“**Rapporto Ambientale**” previsto dalla procedura VAS, redatto ai sensi dell'art. 13 del Dlgs 152/06 e s.m.i. e 23 del Regolamento regionale 3/08 e finalizzato a integrare la componente ambientale e gli obiettivi di sostenibilità ambientale nel Piano e a garantire la sostenibilità ambientale delle sue previsioni di sviluppo. Il Rapporto, annesso al QTR/P, dovrà essere successivamente oggetto di consultazione pubblica e valutazione da parte dell'Autorità competente.

I diversi apparati vanno intesi come necessariamente interdipendenti, configurando nel loro insieme un funzionamento coerente della macchina del Piano, che va comunque considerato come uno strumento unitario e integrato nelle sue diverse componenti.

Tuttavia, sia nella fase di impostazione che di gestione successiva, le diverse articolazioni offrono una relativa autonomia, rinviando alle differenti condizioni di operatività e ai diversi contesti di riferimento. L'opera di attraversamento stabile non è prevista nel Quadro Valutativo, tuttavia si può affermare con sicurezza che il progetto interferisce con le aree sottoposte a vincolo ambientale.

12.2 Piano Territoriale di Coordinamento provinciale di Reggio Calabria

Il Documento Preliminare del PTCP adottato dalla Provincia di Reggio Calabria a novembre del 2009 è stato elaborato a partire dalle Linee di indirizzo approvate dal Consiglio provinciale nel 2008.

Il Preliminare è costituito da:

- Relazione

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- Rapporto ambientale
- Tavole del Quadro conoscitivo
- Tavole del quadro strategico

L'art. 18 della Legge urbanistica regionale definisce il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale come "l'atto di programmazione con il quale la Provincia esercita, nel governo del territorio, un ruolo di coordinamento programmatico e di raccordo tra le politiche territoriali della Regione e la pianificazione urbanistica comunale; riguardo ai valori paesaggistici ed ambientali, di cui al Decreto Legislativo 22 gennaio 2004 n. 42, esso si raccorda ed approfondisce i contenuti del QTR".

In materia di pianificazione paesaggistica, il PTCP costituisce, dalla data della sua approvazione, riferimento per gli strumenti comunali di pianificazione e per l'attività amministrativa attuativa. In particolare esso dettaglia il quadro conoscitivo già avanzato dal QTR/P e indirizza strategie e scelte tenendo conto della valenza paesaggistica del QTR/P e dei Piani Paesaggistici di Ambito. Dunque in relazione alla tematica ambientale risulta essere evidente dalla normativa regionale che il PTCP deve assolvere ad una funzione di recepimento delle indicazioni del QTR/P per quanto riguarda la valenza paesaggistica. Tuttavia rispetto a questo si limita a dettagliare, a livello provinciale, quanto indicato e prescritto dal QTR/P. la fase cogente di dettaglio della pianificazione paesaggistica è demandata ai Piano Paesaggistico d'Ambito, di competenza comunque regionale, le cui previsioni normative, prescritte e propositive devono essere assunte dal PTCP, che può integrare e completare le indagini conoscitive dei PP d'A relative al territorio di riferimento.

Le linee guida regionali (di cui alla citata L.R. 19 del 2002) specificano anche i contenuti del percorso metodologico per la redazione del PTCP, come di seguito illustrato:

- Fase di conoscenza e indagini di avvio, con l'analisi dei problemi alle digerenti scale e dei diversi settori, l'individuazione dei vincoli e dei primi obiettivi strategici
- Formulazione delle alternative di assetto territoriale orientate agli obiettivi strategici, contenente inoltre la parte di indagine e definizione riguardo al sistema naturalistico e agli ambiti paesaggistici
- Definizione dei quadri strategici di sintesi e valutazione di alternative e politiche territoriali
- Definizione degli scenari e ipotesi di assetto del territorio provinciale in coerenza tra i diversi scenari.

In base ai principi costitutivi della politica di assetto territoriale della Provincia, nell'ambito del Documento Preliminare sono stati definiti alcuni primi obiettivi strategici prioritari, dai quali partire per delineare lo sviluppo del territorio:

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- Realizzazione di una compiuta ecologia del territorio, mediante la tutela e valorizzazione delle risorse naturali, paesaggistiche e insediative.
- Valorizzazione del patrimonio ambientale, storico-culturale e identitario ai fini di una fruizione consapevole e compatibile
- Miglioramento dei quadri di vita, attraverso uno sviluppo armonico dell’insediamento, dei servizi di qualità, delle reti infrastrutturali e dei servizi di trasporto
- Sviluppo consapevole e sostenibile delle economie locali.
- Realizzazione di un progettualità congrua, sinergica e partecipata
- Costruzione di una rete di informazione dinamica e accessibile

In aderenza alle indicazioni regionali, nel percorso di costruzione del Documento Preliminare di Piano sono stati esplorati i seguenti campi d’indagine, ritenuti d’interesse centrale:

- Sistema ambientale e culturale
- Caratteri geomorfologici e rischi ambientali
- Sistema insediativo
- Sistema infrastrutturale e della mobilità
- Sistema produttivo
- Progettualità espressa

l’impianto complessivo delle strategie di Piano deriva dalle valutazioni effettuate per ciascun sistema. Un’impostazione delle strategie riferita ai singoli sistemi rischia però di produrre un impianto progettuale settoriale, che non tiene in adeguata considerazione le molteplici inferenze e relazioni che esistono tra i diversi sistemi, in termini sia di problemi che di opportunità: è solo da una visione integrata che può emergere un impianto strategico e progettuale in grado di ottenere il massimo livello di sinergia ed efficacia. A tale scopo sono stati definiti 6 Obiettivi Prioritari:

1. tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale e storico-culturale
2. mitigazione dei rischi ambientali
3. rafforzamento della rete dell’accessibilità, della mobilità e della logistica
4. riequilibrio dell’armatura territoriale
5. orientamento compatibile delle dinamiche insediative e riordino morfologico
6. rafforzamento e valorizzazione degli ambiti a vocazione economico-produttive specifiche

Per ogni Obiettivo Prioritario il PTCP stabilisce Progetti specifici, che articolano le modalità d’azione, Anche qui i diversi Progetti sono configurati in modo da produrre una sinergia complessiva, così che ognuno di essi trovi il proprio senso non solo per la sua efficacia “diretta” ma anche per il contributo che dà allo sviluppo delle altre. I Progetti trovano la loro traduzione

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

operativa attraverso specifiche Azioni strategiche.

Il territorio provinciale è stato poi, a seguito della lettura del sistema ambientale e storico-culturale, suddiviso in 12 Ambiti che costituiscono un riferimento orientativo per l'individuazione di quelle caratteristiche riconoscibili e strutturanti che possono divenire riferimenti progettuali e normativi coerenti con le specificità e con le risorse dei territori locali.

Per ciascuno dei 12 Ambiti è stata elaborata una scheda descrittiva - interpretativa che delinea il quadro delle principali risorse presenti evidenziando soprattutto i sistemi rilevanti di risorse che sarebbe necessario attivare.

Riferimenti al progetto

Sono gli Ambiti di Paesaggi 1 (Area costiero - collinare dello Stretto), 2 (Fascia submontana del versante dello Stretto) e 3 (Fascia costiero – collinare della Costa Viola), ad interessare, direttamente o indirettamente, l'opera di attraversamento stabile dello Stretto. L'opera, però, non viene neppure accennata nel Documento Preliminare, approvato nel giugno 2009.

12.3 Piano Regolatore Portuale Gioia Tauro

Il Piano Regolatore Portuale, previsto dalla Legge n. 84/1994:

- delimita **l'ambito portuale**, perimetro dell'area portuale propriamente detta, e dell'area "funzionalmente connessa" (rif. Art. 5 legge 84/1994, Area nella quale si esplicano funzioni che sono direttamente o indirettamente legate al porto e quindi nella quale si svolgono sia attività che implicano l'uso delle banchine e un trasferimento di merci e/o persone da terra a mare o viceversa, sia attività indirettamente legate alle precedenti di movimentazione, stoccaggio e trasformazione);
- disegna l'assetto del porto, e in particolare individua le caratteristiche e la destinazione funzionale (destinazione d'uso) delle aree comprese nell'ambito del porto:
 - aree commerciali;
 - aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alla logistica;
 - aree di interesse comune tra porto e città;
 - infrastrutture viarie e ferroviarie;
 - aree riservate alla tutela dei beni e valori ambientali
- definisce le opere marittime di grande infrastrutturazione, quali canali marittimi, dighe foranee di difesa, darsene, bacini e banchine attrezzate, nonché l'escavazione e l'approfondimento dei fondali.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Il PRP si propone in sintesi di:

- fornire parametri di valutazione per pesare e confrontare interventi ed azioni di potenziamento del porto;
- integrare le politiche portuali con le politiche di sviluppo sulle reti e sui servizi annessi e con il sistema produttivo e insediativo dell'area interessata.

LEGENDA

-  COMMERCIALE TERMINALISTICA CONTAINER
-  COMMERCIALE TERMINALISTICA MERCI UNITIZZATE
-  COMMERCIALE MULTIFUNZIONALE E AUTOSTRADE DEL MARE
-  COMMERCIALE RINFUSE SOLIDE
-  COMMERCIALE RINFUSE LIQUIDE
-  COMMERCIALE NON TERMINALISTICA LOGISTICA E INTERPORTUALE
-  PRODUTTIVO (Industriale/Artigianale/Direzionale)
-  PRODUTTIVO (Cantieristica nautica)
-  TERMINAL INTERMODALE
-  SERVIZI DIREZIONALI PORTUALI E ANCILLARI ALLA NAVIGAZIONE (*)
-  SERVIZI DI SUPPORTO ALLE OPERAZIONI PORTUALI
-  SCALO FERROVIARIO
-  TERMINAL RIGASSIFICAZIONE
-  VERDE
-  PORTO TURISTICO - PESCHERECCIO
-  SERVIZI DI PUBBLICA UTILITA'
-  VIABILITA' INTERNA AL VARCO PORTUALE
-  VIABILITA' ESTERNA AL VARCO PORTUALE
-  AMBITO PORTUALE

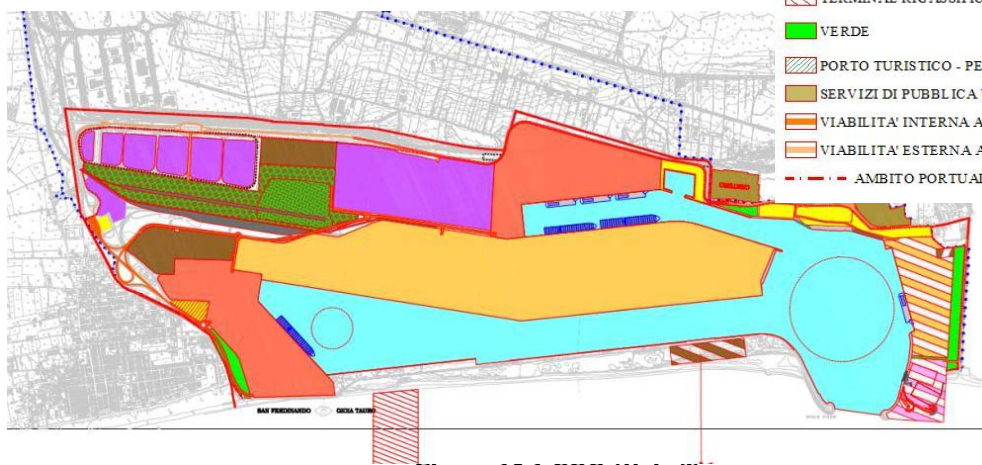


Figura 12.1 PRP Gioia Tauro

13 Gli strumenti della pianificazione ambientale e della programmazione ecosostenibile

13.1 Il Piano di Assetto Idrogeologico

All'Autorità di Bacino costituita ai sensi della L. 158/5/1989 n.183, con la L. 29/11/1996 n°35, viene attribuito il recente PAI, Piano di Assetto Idrogeologico, pubblicato nel suppl. Straordinario BUR

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

n.6 del 2/03/2002, al n5 del 10/03/202.

Il Piano è stato approvato con delibera del Comitato Istituzionale dell’Autorità di Bacino n.13 del 29 ottobre 2001, con delibera della G.R. n900 del 31 ottobre 2001, delibera del C.R. n.115 del 28 dicembre 2001.

Il P.A.I., previsto dal DL 180/98 (decreto Sarno) è finalizzato alla valutazione del rischio di frana, di alluvione e di erosione costiera, della quale la Calabria, con 730 Km di costa è soggetta.

Le Norma di Attuazione e Misure di salvaguardia rappresentano un atto d’indirizzo e normativo fondamentale per superare la fase transitoria della L. 365/2000. il PAI, che ha valore di Piano Territoriale di settore rappresenta lo strumento conoscitivo, normativo e di pianificazione mediante il quale l’Autorità di Bacino regionale pianifica e programma le azioni e le norme d’so finalizzate alla salvaguardia della popolazione, degli insediamenti e delle infrastrutture del suolo.

Nella provincia di Reggio Calabria sono presenti 15 comuni a rischio R3 (rischio elevato) e 22 comuni a rischio R2 (rischio medio).

In particolare, secondo l’elenco dei centri abitati instabili per frana censiti al 31 ottobre 2001, e presente in allegato all’art. 10 possiede 4.21 ha di sup. classificata R3, 1.33 ha di sup. classificata R4 (rischio molto elevato), Campo Calabro possiede 0.10 ha di sup. Classificata come R4 e Reggio Calabria presenta 23.24 ha come R3 e 0.71 ha come R4.

Il Piano Stralcio di Bacino per l’Assetto Idrogeologico è uno strumento immediatamente vincolante e segnala, cin un’attenta scala di valutazione, il rischio di frane, di erosione costiera e il rischio idrico in tutto il territorio regionale.

Per diverse aree geografiche le misure di salvaguardia, urgenti e indispensabili, condizionano le azioni e le possibilità legate all’uso del suolo del territorio.

Riferimenti all’opera

L’opera interferisce in alcuni punti con il vincolo idrogeologico.

Il Piano di Assetto Idrogeologico della Calabria (PAI) non individua, nell’area di intervento, condizioni di dissesto che possano interferire con l’opera in esame.

13.2 Piano per il Parco dell’Aspromonte

Il Parco Nazionale d’Aspromonte è stato istituito con Delibera Regionale n.4528 del 29 novembre 1993, mentre l’istituzione dell’Ente Parco è avvenuta l’anno seguente.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Il Piano per il Parco è stato approvato nel Gennaio 2007 e pubblicato sulla G.U. della Repubblica Italiana n.15 del 28 gennaio 2009.

La finalità principale del Piano è la ricerca della massima tutela delle risorse presenti in armonia con lo sviluppo sociale ed economico delle popolazioni residenti.

In ordine di priorità, gli obiettivi generali del Piano possono così riassumersi:

- Salvaguardia e mantenimento delle unità ambientali non compromesse o debolmente compromesse;
- Restauro ambientale dei siti ad elevato valore ecologico in via di compromissione.
- Riqualificazione ambientale e promozione delle attività umane compatibili nelle aree con minore valore ecologico, caratterizzate da una maggiore antropizzazione e da processi di degrado.

Il Piano è suddiviso in due sezioni, dedicate rispettivamente: all'organizzazione del sistema di conoscenza del territorio e alla descrizione delle sue componenti (la conoscenza del territorio); alle metodologie, ai criteri e alle scelte di organizzazione (zonazione)

E regolamentazione del territorio del Parco (le scelte del Piano).

Le norme di attuazione contengono l'indicazione delle finalità, dei contenuti e degli strumenti attuativi del Piano. Disciplinano l'uso del territorio mediante la classificazione dello stesso in zone.

Il Regolamento del parco, in conformità alle disposizioni della legge 394/91 e s.m.i. ed in base alle previsioni generali del Piano, disciplina l'esercizio delle attività consentite entro il territorio del Parco, garantendo il rispetto delle caratteristiche naturali, paesistiche, antropologiche, storiche e culturali – locali.

Il Piano ha riconosciuto alcune unità di paesaggio e unità ambientali, utilizzando il metodo olistico dell'analisi di paesaggio, che consiste nell'individuazione, attraverso la foto interpretazione, in unità di paesaggio che divengono aree di ripartizione omogenea del territorio sulla base dei caratteri visivi dell'ambiente. Queste unità sono state successivamente verificate in campagna e sono diventate unità di sintesi degli aspetti fisici, biotici e antropici.

L'area compresa entro i confini del Parco è ulteriormente suddivisa in zone omogenee strutturali secondo i caratteri del paesaggio, così come riportate nelle tavole di Piano. La stessa area, in base agli assetti di struttura iconologica, al valore naturalistico dei sistemi e ai fattori di rischio attivi, viene suddivisa in zone omogenee funzionali ai fini della tutela, nonché degli interventi di valorizzazione e uso delle risorse, così come riportate nelle apposite tavole di Piano.

Le Zone omogenee funzionali sono le seguenti:

- Zona A – aree di riserva integrale;

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- Zona B – Aree di riserva generale orientata;
- Zona C – Aree di protezione;
- Zona D – Aree di promozione economica e sociale

Riferimenti all'opera.

L'opera di attraversamento stabile non è prevista nel Quadro Valutativo, tuttavia si può affermare che il progetto non interferisce con le aree sottoposte a vincolo ambientale, anche in ragione della distanza tra le aree interessate dalle trasformazioni e l'area nazionale protetta.

13.3 Piano di Gestione dei siti Natura 2000 della Provincia di Reggio Calabria

In attuazione delle direttive Habitat (92/43/CEE) e "Uccelli" (79/409/CEE) ed in conformità con le "Linee guida per la gestione dei siti Natura 2000" emanate dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, la Provincia di Reggio Calabria ha predisposto il Piano di gestione (PdG) dei Siti Natura 2000.

Il PdG è stato approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 948/2008.

Il PdG si articola in 4 parti:

- Prima parte: introduzione
- Seconda parte: quadro conoscitivo
- Terza parte: quadro valutativo
- Quarta parte: quadro propositivo

Di seguito l'elenco dei siti Natura 2000 di competenza della Provincia di Reggio Calabria, alla data di redazione del Piano. Si fa, infatti, presente che la redazione del Piano di Gestione è cronologicamente antecedente all'istituzione della **ZPS IT9350300 "Costa Viola"** (già IBA) formulata con D.G.R. Calabria n350/2008" Revisioni del Sistema regionale delle ZPS"¹⁰. In grassetto i SIC ricadenti nell'area vasta presa in considerazione.

- IT9350121 Bosco di Stilo-Bosco Archiforo

¹⁰ Il D. M 19 giugno 2009 (Gu 9 luglio 2009 n. 157) Elenco delle Zone di protezione speciale (Zps) classificate ai sensi della direttiva 79/409/Cee abroga il decreto 5 luglio 2007 cui faceva riferimento la Delibera Regionale.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- IT9350131 Pentidattilo
- IT9350132 Fiumara di Melito
- IT9350135 Vallata del Novito e Monte Mutolo
- IT9350136 Vallata dello Stilaro
- IT9350137 Prateria
- IT9350138 Calanchi di Maro Simone
- **IT9350139 Collina di Pentimele**
- **IT9350140 Capo dell'Armi**
- IT9350141 Capo S.Giovanni
- **IT9350142 Capo Spartivento**
- IT9350143 Saline Joniche
- IT9350144 Calanchi di Palizzi Marina
- IT9350145 Fiumara Amendolea (incluso Roghudi, Chorio e Rota Greco)
- IT9350146 Fiumara Buonamico
- IT9350147 Fiumara Laverde
- IT9350148 Fiumara di Palizzi
- **IT9350149 Sant'Andrea**
- IT9350151 Pantano Flumentari
- **IT9350158 Costa Viola e Monte S.Elia**
- IT9350159 Bosco di Rudina
- IT9350160 Spiaggia di Brancaleone
- IT9350161 Torrente Lago
- **IT9350162 Torrente S.Giuseppe**
- IT9350164 Torrente Vasi
- IT9350165 Torrente Portello
- IT9350166 Vallone Fusolano
- IT9350167 Valle Moio
- IT9350168 Fosso Cavaliere
- IT9350169 C/da Fossia (Maropati)
- IT9350170 Scala-Lemmeni
- IT9350171 Spiaggia di Pilati
- IT9350174 Monte Tre Pizzi
- **IT9350173 Fondali di Scilla**

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- IT9350176 Monte Campanaro
- **IT9350177 Monte Scrisi**
- IT9350178 Serro d'Ustra e Fiumara Butrano
- IT9350179 Alica
- IT9350181 Monte Embrisi e Monte Torrione
- IT9350182 Fiumara Careri
- **IT9350183 Spiaggia di Catona**

Riferimenti al progetto

L'opera di attraversamento stabile non è prevista nel Quadro valutativo, tuttavia si può affermare che il progetto interferisce sicuramente con le aree sottoposte a vincolo ambientale e per questo motivo si è proceduto con la redazione di uno studio di Incidenza per la VINCA, estesa ai siti posti su entrambi i versanti – calabro e siciliano - che risultano ecologicamente uniti dalla grande ZPS che racchiude il tratto di mare dello Stretto .

13.4 Il Piano di Gestione delle Acque Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale

Il Piano di Gestione Acque del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale è stato adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino Liri Garigliano e Volturno, integrato dai rappresentanti delle Regioni appartenenti al Distretto Idrografico (tra le quali è presente anche la Regione Calabria) ai sensi della direttiva comunitaria 2000/60, del decreto legislativo n. 152/2006, della legge 27 febbraio 2009, n. 13 e del decreto-legge n. 194 del 30 dicembre 2009.

A livello regionale, la Giunta Regionale con delibera del 30 giugno 2009 n. 394 ha adottato il Piano di Tutela delle Acque ai sensi dell'art 121 del D.Lgs. 152/2006. La delibera di adozione del PTA è stata pubblicata sul BU della regione Calabria del 17/08/2009 n. 15.

Il Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale copre una superficie di circa 68.200 km² e Comprende, tra i suoi bacini anche quelli regionali della Calabria.

13.5 Il Piano di Tutela delle acque Regione Calabria

Il Piano di Tutela delle Acque, è stato adottato con delibera della Giunta n. 395 del 30 giugno 2009 che costituisce il fondamentale momento conoscitivo finalizzato al raggiungimento degli

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

obiettivi di qualità dei corpi idrici e, più in generale, alla protezione dell'intero sistema idrico superficiale e sotterraneo.

L'adozione del PTA rappresenta pertanto un primo importante passo per giungere alla sua approvazione definitiva, previa acquisizione dei pareri prescritti dalla legge ed espletamento della procedura VAS, e alla redazione del Piano di Gestione delle Acque a livello del distretto idrografico dell'Appennino Meridionale.

A tal fine il PTA è stato inviato al Ministero dell'Ambiente e all'Autorità di Bacino Regionale e il dipartimento Politiche dell'Ambiente sta intraprendendo tutte le azioni per garantire la partecipazione e la consultazione di tutti gli interessati.

Un primo Programma operativo era stato approvato dal Commissario Delegato per l'Emergenza Ambientale nel Territorio della Regione Calabria attraverso l'ordinanza n. 2150 del 13 gennaio 2003.

13.6 Programma autosostenibile di sviluppo nel settore forestale regionale

Il programma previsto dalla L. R. n° 20/92, deve avere una valenza temporale quinquennale, e comunque non inferiore a tre anni. Per come si esporrà ai successivi punti, poiché si intende accedere per il finanziamento di alcune azioni ed alcuni incentivi ai Fondi Comunitari 2007-2013, è opportuno evidenziare che pur assegnando al programma una valenza quinquennale, lo stesso per produrre gli effetti che si andranno ad esporre, dovrà essere prorogato nel triennio successivo sino al 2013, ove si ritiene che il sistema forestazione si sia assestato ed avviato in un solco che non consenta deviazioni.

Il programma una volta approvato dal Consiglio Regionale, secondo il dettato della norma (L.R. 20/92), viene attuato per piani annuali approvati dalla Giunta Regionale.

I piani attuativi annuali, sempre secondo la norma (L.R. 20/92) saranno eseguiti per progetti redatti dagli Enti gestori della forestazione.

Il programma ha individuato dunque, e di conseguenza intende disciplinare, due macro sistemi:

- a. sistema biotico, relativo a tutto ciò che riguarda il bosco e la foresta;
- b. sistema abiotico, relativo a tutto ciò che deve intervenire per la manutenzione del territorio, la prevenzione dei rischi idro-geologici ed ambientali, la manutenzione delle infrastrutture nelle aree rurali e la loro eventuale implementazione, ove se ne manifesti l'esigenza.

13.7 Piano faunistico – venatorio provinciale 2009 – 2013

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

La Provincia di Reggio Calabria, in data 5 gennaio 2010, ha avviato le consultazioni sul piano faunistico-venatorio provinciale 2009-2013, ai sensi dell'art.23 commi 1 e 2 del regolamento regionale n. 3 del 04.08.08 e ss.mm.ii.

Ai fini del completamento dell'iter approvativo, lo stesso Piano, completo di Rapporto Preliminare Ambientale, è stato trasmesso all'Autorità Competente in materia di VAS regionale, Dipartimento Politiche dell'Ambiente della Regione Calabria.

Obiettivo generale del Piano Provinciale faunistico venatorio è quello di attuare concretamente il principio espresso dalle normative di settore, secondo il quale la fauna selvatica italiana costituisce patrimonio indisponibile dello Stato ed è tutelata nell'interesse della comunità nazionale ed internazionale. La definizione di una corretta politica di gestione della fauna selvatica, così come l'individuazione dei principi tecnico-scientifici sui quali fondarla, costituiscono una delle finalità principali del piano stesso e rappresentano il presupposto su cui costruire dei rapporti quanto più corretti fra ambientalisti, cacciatori ed agricoltori e fra queste categorie sociali e tutti i cittadini.

Naturalmente il Piano va integrato con gli altri documenti di pianificazione. Il Piano faunistico rappresenta il principale strumento di programmazione per definire le linee guida della gestione della fauna e dell'attività venatoria nel medio periodo.

Questo si può realizzare se si fissano in maniera chiara sia gli obiettivi e le priorità, sia le modalità e gli strumenti attraverso cui si intende raggiungerli. L'integrazione degli obiettivi faunistici con le previsioni degli altri piani, come il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), per evitare di avere programmazioni contrastanti, come anche con i Piani di gestione dei SIC provinciali.

14 Gli strumenti della pianificazione urbanistica

I comuni coinvolti dalle opere in progetto sono:

- *Reggio Calabria*, marginalmente per un tratto dell'opera stradale;
- *Villa San Giovanni, Campo Calabro* per il sistema delle opere di collegamento e il cantiere dell'opera di attraversamento;

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- *Melicuccà* per il sito di recupero e deposito.

14.1 Comune di Reggio Calabria

14.1.1 Piano Strategico 2007/2013 della città di Reggio Calabria

Il Consiglio Comunale, durante la seduta del 30 ottobre 2008, ha approvato il Piano Strategico 2007/2013 della città di Reggio Calabria. La strategia del Piano Strategico è stata tracciata e “testata” in numerosi incontri con rappresentanti delle Istituzioni e delle Forze economiche e sociali; è una strategia che si concentra su quattro Linee che rappresentano gli assi portanti del Piano e le leve del sentiero di sviluppo proposto.

Le quattro Linee sono sintetizzate nei quattro obiettivi:

30. Reggio Calabria nodo di relazioni internazionali nel Mediterraneo
31. Reggio Calabria città competitiva e attrattiva
32. Reggio Calabria città per vivere
33. Reggio Calabria città unita

L’articolazione in quattro Linee, quattordici obiettivi specifici e numerosi obiettivi operativi, indica chiaramente che per conseguire l’obiettivo generale del Piano e, a cascata, gli obiettivi specifici ed operativi selezionati, intervenendo su una realtà metropolitana complessa come quella reggina, è necessario agire su più tasti e con strumenti diversificati. A ciascuno di tali strumenti ed obiettivi operativi possono corrispondere modalità di attuazione diverse, appropriate rispetto all’obiettivo, alla strumentazione ed al particolare contesto tecnico, giuridico, amministrativo e finanziario. L’indicazione delle modalità di attuazione proprie di ogni intervento è dunque demandata alla descrizione delle attività inerenti ciascun obiettivo operativo.

In definitiva, La “vision” della Reggio Calabria proiettata verso un orizzonte temporale di medio periodo che il Piano contribuisce a realizzare da qui al 2013, è quella di “Reggio, Città del Mediterraneo”. È un’espressione sintetica, di impatto e di immediata comprensione che, esaltandone il posizionamento geografico, si propone di valorizzare ed orientare anche il sistema economico e produttivo, nonché relazionale della realtà urbana verso una crescita produttiva che prenda in considerazione il Mare, e in particolare il Mare Mediterraneo, che dunque inizia a svolgere un ruolo determinante rispetto alla futura proiezione della Città.

La Reggio Calabria che viene ipotizzata si fonda, quindi, su:

- Una grande apertura alle relazioni nazionali e internazionali che riconoscano un ruolo, una peculiarità a Reggio Calabria, e le facciano assumere una posizione di rilievo non solo nella

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

regione e nello Stretto, ma nel contesto nazionale e dell'intero Mediterraneo.

- Uno sviluppo sostenibile che valorizzi le risorse naturali ed ambientali e le conservi per le generazioni future;
- Un'economia competitiva ed aperta che rimuova le posizioni di rendita in tutti i settori e nel lavoro, favorendo l'accesso al mercato, e al mercato del lavoro, da parte di nuovi soggetti imprenditoriali e dei giovani;
- Una grande attenzione alle situazioni di disagio economico e sociale, all'inclusione e all'accoglienza;
- Un rafforzamento e una valorizzazione delle identità locali, culturali, storiche, ambientali, produttive;
- Un crescente impegno per il raggiungimento della sicurezza economica e sociale di tutti i cittadini e dell'intera comunità;
- Una tensione verso l'innovazione, la qualità, l'efficienza e la complessità del sistema economico-produttivo, che si manifesti nelle imprese, nell'amministrazione, nel capitale sociale, nelle regole, nel sistema infrastrutturale e nel sistema della pubblica Amministrazione;
- Un forte sviluppo del turismo, delle attività culturali e per il tempo libero, dei servizi per il trasporto e la distribuzione di area vasta; dei servizi alla produzione, dell'Alta Formazione, della direzionalità, della produzione industriale e dell'ampio ventaglio dei servizi alla popolazione;
- Un ulteriore miglioramento dell'organizzazione della vita quotidiana e soprattutto della qualità urbana;
- Una crescente affermazione della legalità;

L'obiettivo generale condiviso del Piano Strategico, è quindi quello di accrescere il tasso di occupazione della popolazione reggina e di accompagnare e indirizzare, tramite strategie direzionate, questa crescita occupazionale verso la configurazione e la caratterizzazione di "Reggio Calabria Città del Mediterraneo".

Riferimenti al progetto

Nel caso di Reggio Calabria, infatti, la risorsa mare riassume innumerevoli potenzialità: Mediterraneo, in primo luogo, ossia proiezione internazionale verso alcuni naturali bacini di interlocuzione, transito e scambio; ma anche, geograficamente assai più prossimo, lo Stretto, ossia un rapporto sempre più intenso e funzionale con l'altra sponda che trova la sua giustificazione (si potrebbe dire necessità) economica e culturale nel coordinamento delle politiche dei trasporti e dei

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

collegamenti di uomini e merci; ma anche turismo, e non solo turismo balneare, ma anche nodo di arrivo e transito di flussi di turismo internazionale (congressuale, crociere, navigazione da diporto, scambio multimodale tra collegamenti aerei e crocieristici, come già avviene in molte città che hanno la fortuna di disporre simultaneamente di strutture portuali ed aeroportuali e di essere collocate nel bel mezzo di un importante bacino di flussi turistici). Infine, in una prospettiva più lunga che va anche oltre i limiti temporali del Piano, servizi, collegamenti e trasporti, e ciò in relazione alle realtà di rilievo internazionale, attuali e future, quali il Porto di Gioia Tauro ed il Ponte sullo Stretto, per le quali Reggio potrà costituire un insostituibile centro di supporto e di offerta di servizi direzionali ed avanzati.

Altre variabili aventi un rilevante impatto sulla Città, ma che non dipendono dall'esclusiva volontà e/o capacità di programmazione riconducibile all'autonomia decisionale dell'Amministrazione comunale, possono incidere in modo significativo sulla realtà occupazionale di Reggio Calabria, come ad esempio, la realizzazione effettiva del Ponte sullo Stretto di Messina, che da solo implicherebbe una movimentazione economica e occupazionale tale da obbligare a riconsiderare il Piano Strategico della Città.

14.1.2 Piano Regolatore Generale di Reggio Calabria

Nel 1969 fu affidata a L. Quaroni la redazione del Piano Regolatore Generale, approvato dal Consiglio Comunale con delibera n° 44 del 25.03.1970. Il Piano, tuttora vigente, prevedeva l'espansione residenziale e terziaria della città in direzione nord utilizzando le aree di Gallico, Catona e Arghillà, mentre a sud erano previste aree industriali e servizi, anche per la presenza dell'aeroporto che era stato trasformato da militare a civile. Purtroppo il Piano rimarrà privo di Piani Attuativi ad eccezione del quartiere di Sbarre per il quale è stato redatto l'unico Piano Particolareggiato.

Nel tempo verranno saturate anche le aree a sud con fabbricati residenziali, al contrario delle previsioni di Piano. I fabbricati sono sorti anche lungo le viabilità esistenti, in aree dove mancavano le opere di urbanizzazione primaria creando contesti urbani di notevole degrado e scarsissima qualità, deturpando il paesaggio naturale.

Ancora oggi, in attesa del nuovo Piano Strutturale e di successivi Piani attuativi, continua l'edificazione con concessione diretta all'interno delle previsioni generiche del Piano Regolatore vigente. Le aree lungo la costa sono quelle dove si concentra la maggior parte delle nuove edificazioni; la città continua ad espandersi attorno ai nuclei centrali costituiti dal Centro Storico della città e dai nuclei storici dei centri delle frazioni, prevalentemente lungo direttrici stradali. Il

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Piano “Quaroni” imponeva un esasperato sviluppo lungo la costa come tentativo di raggiungere la realizzazione del Ponte sullo Stretto. L’idea di considerare la città di Reggio Calabria, così come le altre che gravitano intorno all’area dello Stretto, cominciava già a prendere corpo negli anni ‘60-’70. la carta di sintesi del PTCP (che si muoveva nell’ambito delle indicazioni della Programmazione Nazionale per gli anni 1966/70), contenente le proiezioni territoriali e porta il segno del ponte sullo Stretto come elemento concreto di unione della Sicilia con il Continente e di questa centralità rispetto al bacino del Mediterraneo.

Il Ponte, considerato da Quaroni “elemento specifico destinato a stabilire continuità in un sistema di traffici con origini e destinazioni lontane...non coincide né con il termine del percorso, né con un punto di sosta”. Il Ponte in quanto tale veniva considerato come elemento di transito e non comportava la nascita di attrezzature particolari o aree attrezzate di grande capacità, determinava invece problemi legati all’ipotesi di un processo di unificazione delle aree urbane affacciate sullo stretto.

Il piano era basato su tre opzioni:

34. la saldatura edilizia a nord, con Villa San Giovanni;
35. le attività produttive a Sud;
36. l’attuazione del Piano attraverso i Piani particolareggiati.

Il Piano Regolatore generale vigente risulta attuato esclusivamente a mezzo di Norme Tecniche di Attuazione che di fatto hanno sostituito gli strumenti attuativi di pianificazione con tutti i limiti che questo strumento ha presentato e presenta.

Le zone territoriali omogenee definite secondo quanto indicato dal D.M. 1444/68, poste a base dell’attuazione del PRG e con le quali è stato suddiviso il territorio comunale ai fini dell’applicazione delle Norme Tecniche di Attuazione dello strumento urbanistico generale, sono risultanti da precise categorie produttive su cui si basa la crescita urbanistica di una comunità, quindi: zone A-B-C destinate prevalentemente a scopi residenziali; zona D destinata prevalentemente a scopi produttivi; zona E destinata ad usi di attività primarie (agricoltura); zona F destinata ad usi pubblici e/o di interesse pubblico.

Con una deliberazione della Giunta Comunale (n. 3697 del 30/12/95) viene successivamente affidato l’incarico per la redazione della Variante Generale al PRG di Reggio Calabria. Sul piano metodologico – procedurale, lo studio della Variante viene articolato secondo tre momenti ai quali corrispondono tre documenti di piano:

37. il piano della Struttura, in cui vengono individuati “gli elementi strategici (naturali e non) di strutturazione della città nel territorio”;

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

38. la Zonizzazione e le Normative in cui vengono definite le regole “per l’edificazione e per la salvaguardia dell’ambiente”;
39. i Progetti d’Area in cui vengono individuate le “aree di interesse primario a scala urbana e locale (così come situazioni di regolarizzazione territoriale) da assoggettare ad approfondimenti analitico – progettuali.

Riferimenti al progetto

In definitiva, lo strumento urbanistico vigente prevedeva l’opera di attraversamento stabile prevedendo un’organizzazione funzionale e assetti urbanistici fortemente finalizzati ad essa.

14.1.3 Verso l’adozione del nuovo Piano Strutturale Comunale di Reggio Calabria

L’attuale Amministrazione ha avviato nel 2006 la procedura per dotare la Città di Reggio Calabria di un nuovo Piano Urbanistico Generale.

In attuazione della legge urbanistica regionale, la redazione del Piano Strutturale Comunale è stata affidata a professionisti risultanti vincitori a seguito di apposito concorso a carattere internazionale. La sfida che il nuovo Piano si pone è quella di individuare nuove strategie di sviluppo, principalmente per la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, con particolare riferimento alla produzione edilizia offerta dall’edificazione non ultimata, che determina uno scenario di forte degrado, coincidente con le periferie peraltro non funzionalmente legate alla città ma frutto di assalti dissennati al territorio con il solo risultato certo di avere offeso una comunità nella parte più evidente di essa.

L’enorme crescita urbana, priva di qualsiasi controllo sulla trasformazione territoriale dovuta allo sviluppo residenziale e produttivo, ha creato sulle condizioni ambientali, delle alterazioni sempre più sensibili nel tempo, danneggiando, avvolte in modo irreversibile, il paesaggio e il patrimonio naturalistico, innescando processi di dissesti idrogeologici di portata non indifferente. Il Piano ritiene, infatti, che solamente con una politica attenta al buon recupero dell’esistente, con il necessario supporto di capitali privati nelle forme consentite dalla legge (Società di Trasformazione Urbana, Finanza di progetto, compartecipazione pubblico-privato, etc) sia possibile risanare questa enorme ferita. Solamente così sarà attuabile uno sviluppo strategico, compatibile ed ecosostenibile su direttrici e linee guida individuate dal Consiglio (non ancora consultabili), con l’apporto di tutte le componenti sociali, produttive, culturali, associazionistiche, professionali esistenti nel Comune.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Riferimenti al progetto.

Allo stato attuale non è possibile avanzare ipotesi sul riferimento o meno all'opera di attraversamento stabile, non essendo consultabili né gli studi, né le proposte.

14.2 Comune di Villa San Giovanni

14.2.1 Piano Regolatore Generale di Villa San Giovanni

Il Comune di Villa San Giovanni è dotato di PRG approvato con Decreto n. 1657 del 1983 e successivamente aggiornato con Variante approvata nel 1997.

Nel piano l'uso e le attività vengono disciplinate dagli art.22 e ss. Delle Norme Tecniche d'attuazione. Sono zone omogenee del PRG con destinazione d'uso per opere e attrezzature pubbliche le seguenti:

- Zona F, che comprende le parti del territorio destinate ad attrezzature e impianti di interesse generale (artt. 22-34 delle NTA)
- Zona G, che comprende le aree destinate a insediamenti produttivi artigianali, on molesti e non nocivi, di entità media, esterni o da aggregare all'Area Industriale di Reggio Calabria e Villa S. Giovanni (Artt. 35 e 36 delle NTA)
- Zona T, che comprende le parti del territorio destinate a insediamenti di tipo turistico, residenziale e/o alberghiero, da formarsi o in atto (Artt 37-41 delle NTA)
- Zona Va, che comprende le parti di territorio destinate a spazi pubblici e ad aree per attività collettive, a verde pubblico e a parcheggi, di cui al D.l.n. del 2 aprile 1968, artt. 3 e 4 (art.42 delle NTA)
- Zona Vi, che comprende le aree vincolate per rispetto stradale o di attrezzature pubbliche.
-

Riferimenti al progetto.

Né il Piano Regolatore Generale di Villa San Giovanni né le linee guida della variante al PRG prevedono l'opera di attraversamento stabile.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

14.2.2 Documento di Sintesi del Piano strategico di Villa San Giovanni

Il Documento di Sintesi del Piano Strategico di Villa San Giovanni elaborato dalla Commissione Ponte è stato approvato il 3 Novembre 2010.

La finalità generale che l'Amministrazione intende perseguire mediante le opere facenti parte del documento, è lo sviluppo equilibrato e sostenibile della città e del territorio, contemperando la valorizzazione delle sue potenzialità con il rispetto delle condizioni dell'ambiente naturale e di quello costruito.

In altri termini, si tratta di creare le condizioni di carattere insediativo e ambientale affinché Villa San Giovanni possa svolgere in modo adeguato la funzione di nodo primario delle comunicazioni via terra con la Sicilia; possa, altresì, garantire il corretto esplicarsi delle funzioni urbane correnti; possa, infine, consentire lo sviluppo delle altre risorse peculiari del suo territorio.

Tutto il programma (Opere e Interventi) elencato vuole essere uno strumento flessibile ed organico capace di generare novità sul territorio e far nascere idee e proposte innovative coordinate tra di loro. Per questo ambizioso obiettivo serviranno tutte le sinergie possibili per far comprendere ai vari livelli Istituzionali che questa piccola comunità ha svolto nel tempo un grande servizio al Paese e che adesso è arrivato il tempo in cui tutto questo va riconosciuto in maniera concreta e secondo giustizia.

Per il perseguimento di tale finalità, il piano degli interventi assume i seguenti obiettivi specifici:

- attribuire alla città il ruolo di cerniera strategica dell'Area dello Stretto, affrancandola dalla condizione impropria di territorio di attraversamento, promuovendo le iniziative atte a rimuovere le distorsioni insite nelle attuali modalità di attraversamento e favorendo le ricadute economico–produttive connesse a questo ruolo;
- ridisegnare il sistema della mobilità urbana, distinguendola rigorosamente da quella connessa all'attraversamento
- favorire il coordinamento della pianificazione con i Comuni contermini per la soluzione dei problemi dei servizi e della viabilità intercomunale, per un migliore assetto degli insediamenti residenziali, produttivi e commerciali e, soprattutto, per comuni intese sulla gestione del territorio costiero;
- ricostruire una riconoscibile identità urbana, attraverso il recupero della funzionalità e del decoro degli spazi di relazione e dei luoghi della residenza nella città consolidata, e la riqualificazione e il riammagliamentamento delle frange periferiche;

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- ottimizzare le potenzialità di riutilizzo delle numerose aree di dismissione presenti nel centro urbano, puntando alla loro capacità di attrarre attività economiche ad alto valore aggiunto ed alto contenuto tecnologico, da integrare con quelle attualmente esistenti;
- migliorare le condizioni di sicurezza della città e del territorio, riducendo la vulnerabilità delle infrastrutture a rete e dell'organismo urbano rispetto al rischio sismico e idrogeologico e strutturando aree idonee di primo soccorso già peraltro individuate;
- creare un sistema di paesaggi extraurbani, mediante la bonifica dei siti contaminati e di degrado, la valorizzazione dei versanti terrazzati, delle pendici collinari, degli ambiti fluviali e la riqualificazione degli ambiti costieri.

L'insieme di questi obiettivi prefigura una nuova immagine di Villa San Giovanni, come porta a mare del continente verso la Sicilia ma anche come luogo urbano rispondente alle esigenze dei cittadini, che attengono alla funzionalità, alla prestanza e all'efficienza, ma anche alle loro aspettative, che attengono al decoro, alla bellezza, e alla gradevolezza.

I requisiti tipici di una città capace di ispirare un forte senso di appartenenza ad un luogo e ad un progetto.



Riferimenti al progetto

Nella sezione relativa agli obiettivi della riqualificazione del documento preliminare si fa esplicito riferimento all'opera in progetto in diversi punti.

Riportiamo qui di seguito il testo integrale.

- "Interventi primari connessi ai servizi alla città:
 - *Rete idrica: potenziamento e adeguamento tratti di rete obsoleta;*
 - *Rete elettrica: estendimento della rete e relativa messa in sicurezza con sistemi di risparmio energetico;*
 - *Rete fognaria: potenziamento del sistema di depurazione mediante la creazione di due nuovi piccoli impianti da dislocare nell'estremo zona sud e nord della città ed adeguamento tratti di rete obsoleta e collettamento all'impianto di depurazione;*

Interventi mirati alla creazione di una viabilità alternativa di circonvallazione complanare alla viabilità attuale e congruente con le opere di collegamento e servizio al ponte. Viabilità e trasversali mare monte atte a realizzare una viabilità alternativa e ridurre i disagi per la popolazione durante le fase di lavorazione del ponte (complanare via t. Zagarella – autostello per completare il collegamento con litoranea il tronco e pezzo attraverso anche la congiunzione di via natale sciarrone con via cavour di cannitello, strade di

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice documento AM0071_F0.doc	Rev F0	Data 20/06/2011

collegamento fra la nazionale e la viabilità provinciale , creazione di parallele alla nazionale , allargamento e completamento della via g. Messina da via V. Emanuele II a via Nazionale Ferrito ,completamento aste di raccordo tra torrenti

- *Grandi interventi legati al completamento delle opere del decreto ambientale e nuovi approdi a sud:*
 - *Viabilità di servizio ai futuri approdi ;*
 - **Completamento del molo sottoflutto e trasformazione nel futuro porticciolo turistico nonché recupero del water front della città con realizzazione di un estendimento dell'area da destinare al turismo da diporto fin sotto i piloni del ponte nonché riqualificazione dell'area a vocazione turistico-ricettiva e recupero della balneazione;**
 - *Polo della intermodalità con ristrutturazione dell'attuale piazzale anas per realizzare un terminal per autobus e due o tre piani di parcheggi sotterranei, assieme a scale mobili e tapis roulants collegati con l'intervento di riqualificazione del piazzale antistante la stazione ferroviaria ed un più efficace collegamento con i traghetti, onde poter consentire l'interscambio tra vettori degli utenti.*
 - *Viabilità e sistemazione dell'area ricadente sotto il fascio binari ad acciarello;*
 - *Nuovi approdi a sud;*
- *Recupero urbano culturale del centro storico e del fronte mare:*
 - *Finanziamento del progetto esecutivo esistente dell'area dell'isa con realizzazione di un centro servizi, uffici e teatro – auditorium, tutto ciò per ridare un respiro moderno e un rilancio delle occasioni culturali all'interno della nostra città.*
 - *Realizzazione di un grande attrattore inserito nel più complessivo progetto di riqualificazione del water front che riqualifichi il fronte-mare, un elemento a forte contenuto estetico e simbolico per ospitare acquari, musei e "piscine balneabili";*
 - *Ampliamento e sistemazione della villa comunale con parco giochi attrezzato e centro ludico polivalente, collegata al nuovo asse verde che si realizzerà nel piazzale antistante;*
- *Valorizzazione dell'area nord della citta' con obiettivo prioritario l'eliminazione della cortina ferroviaria:*
- *Nuove reti viarie e parco zona collinare*
 - **Valorizzazione aree storiche tra cui le filande, i fortini borbonici e umbertini, l'accampamento di murat e le storiche fontane di piale e caracciolo ed in particolare**

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

tutta l'area ricadente nei pressi del ponte e dell'area di cantiere mediante l'inserimento di elementi artistici ed architettonico di grande pregio che possano costituire elementi di attrazione per i visitatori .

- Nell'area sportiva del centro dovrà realizzarsi il completamento delle strutture sportive già esistenti allo scopo di realizzare una vera e propria cittadella dello sport . Accanto alle attrezzature per il calcio , il tennis ed il calcetto dovranno potersi realizzare piste ciclabili per ogni categoria , club house, campi polivalenti (basket e volley) , pista di atletica e velodromo , residence e ristoro al fine di creare un vero e proprio centro di aggregazione sociale e sportivo.”

Le opere previste e rappresentate, con il progetto delle opere di collegamento alla struttura Ponte, secondo questa Amministrazione Comunale, rappresentano un modo invasivo per rispondere ad una funzione esogena di livello superiore, quale è quella dell'attraversamento dello Stretto.

Solo mediante le opere richieste si potrà giungere, in definitiva, al raggiungimento di obiettivi che potranno trasformare la violenza che potrebbe subire il territorio comunale ad un inserimento mitigato e riqualificante per tutto il territorio . In virtù di questi interventi è possibile immaginare la città suddivisa in tre macro aree:

- Area Sud o dell'Intermodalità , dove è da prevedere il nuovo porto a Sud per il gommato, una nuova organizzazione dello svincolo autostradale con bretelle dedicate ai nuovi approdi a Sud, un nuovo terminal per i bus, capienti parcheggi multipiano ed un sistema integrato di scambio pedonale tra i vari sistemi di trasporto;
- Area dei Servizi, con previsione di un potenziamento del sistema parcheggi ed una facile accessibilità baricentrica rispetto ai servizi esistenti, un Centro Direzionale (area ex ISA), un polo culturale-congressistico (area ex macello). Tutte queste aree sono frontistanti al nuovo polo per la nautica da diporto che andrà potenziato per implementare la vocazione turistica del nostro territorio;
- Area Nord o della Slow Mobility, prevedendo una riconversione dell'attuale porto del gommato in Porto Turistico (quale volano occupazione ed economico), spostamento del tracciato ferroviario con riqualificazione dell'area ferroviaria dismessa “Pezzo-Porticello”, realizzazione di strutture viaria longitudinali per migliorare il transito intraurbano (litoranea III° tronco e trasversale di via Femia), recupero del lungomare cittadino e sistemazione di area pedonale ciclabile con percorsi salute dell'ex tracciato ferroviario.

Il programma degli interventi è stato pensato immaginando che le modifiche del territorio debbano necessariamente camminare in parallelo ai lavori per la realizzazione del manufatto. A tal fine il

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

programma degli interventi tiene conto non solo delle priorità , ma anche dei tempi necessari per la loro progettazione e di quelli per il loro appalto, nonché della necessità, per la città , oggi impreparata ad accogliere il prevedibile incremento di popolazione e quindi la necessità di alleviare i disagi in termini di cantieri e viabilità che potrebbero derivare nel periodo , lungo, delle lavorazioni.

14.3 Comune di Campo Calabro - Programma di fabbricazione

A seguito della sentenza (n. 1345/2000) con la quale la TAR di Reggio Calabria ha annullato il Decreto di approvazione di un Piano Regolatore Regionale (D.Pr.G.R. n. 251/1998), ha ripreso efficacia nel Comune di Campo Calabro il Piano di Fabbricazione approvato nel 1978 e aggiornato dal punto di vista normativo nel 1983.

il PdF si propone tre obiettivi:

40. consentire interventi edilizi in aree rese edificabili grazie alla realizzazione di interventi di urbanizzazione primaria;
41. individuazione aree da destinare a piccole imprese artigiane al di fuori delle zone del Nucleo di Industrializzazione di Campo Calabro – Villa San Giovanni;
42. individuazione delle zone turistiche (identificare con delibera di Consiglio Comunale del 21 maggio 1979) da assoggettare alla realizzazione di un Piano di sviluppo turistico, peraltro mai redatto.

L'intero territorio comunale viene, inoltre, suddiviso nelle seguenti zone territoriali omogenee, ai sensi del D.M. 1444/1968:

- zona territoriale omogenea "B" (ristrutturazione e completamento)
- zona territoriale omogenea "C" (espansione)
- zona territoriale omogenea "D" (insediamenti industriali e artigianali del PdF)
- zona territoriale omogenea "E" (agricola)
- zona territoriale omogenea "F" (turistiche e residenziali turistiche)
- zona territoriale del consorzio per l'area industriale
- zona di rispetto per vincolo militare
- zona di rispetto per vincolo cimiteriale

Nel frattempo, ai sensi dell'art. 65 comma 2 della LR 19/2002 e s.m.i., sono decadute tutte le previsioni del Programma di Fabbricazioni riguardanti le aree esterne dei suoli urbanizzati (zone B di Piano) nonché quelle relative alle zone C sprovviste di piano attuativo al momento di entrata in vigore della legge.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Ad oggi risultano, dunque, decadute le previsioni che il Programma di Fabbricazione faceva per le zone C prive di piano di lottizzazione e per le zone F.

A tutti i suoli ricadenti, invece, al di fuori dei centri abitati è stata estesa la destinazione a zona agricola.

Riferimenti all'opera.

Il Programma di Fabbricazione, sia per le caratteristiche normative proprie dello strumento, sia per il periodo di redazione non teneva in alcun modo in conto dell'attraversamento stabile dello Stretto. In considerazione del tempo trascorso e delle mutate condizioni generali di contesto, è evidente come lo strumento urbanistico vigente non possa in alcun modo essere rappresentativo come strumento attuale di governo del territorio.

L'amministrazione comunale ha predisposto ad oggi un nuovo Piano Strutturale Comunale, ai sensi della legge urbanistica regionale vigente; tale strumento è tutt'ora in attesa di approvazione.

14.4 Piano Regolatore Territoriale “Agglomerato industriale di Villa San Giovanni - Campo Calabro” - Variante

I territori comunali di Villa San Giovanni, Campo Calabro e Reggio Calabria sono compresi nell'elenco dei Comuni appartenenti all'Area di Sviluppo Industriali (ASI) di Reggio Calabria, al cui Piano Regolatore Generale è assegnata efficacia di Piano Territoriale di Coordinamento ai sensi dell'art. 5 della Legge 17/08/1942, n. 1150. In particolare, l'Agglomerato industriale di Villa San Giovanni – Campo Calabro è dotato di un Piano che regola la realizzazione di impianti produttivi su un'area di proprietà ASIREG, Consorzio per l'Area di Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria (Ente di diritto pubblico).

Il Piano risale al 1996, mentre le norme di attuazione sono state aggiornate nel 1999.

L'ASI, avviata nel 1971, prevedeva originariamente solo l'insediamento di attività industriali in senso stretto. Con la redazione della variante al Piano Territoriale, anche alla luce di una Circolare esplicativa del Ministero dell'Economia emanata nel 1989, si è ampliata la possibilità d'intervento individuando come “attività produttive” anche quelle di fornitura di servizi e/o natura più propriamente commerciale (non al dettaglio, però).

Riferimenti all'opera

Il PTR dell'area ASI non riserva aree per la realizzazione delle opere di infrastrutturazione legate all'attraversamento stabile dello Stretto.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

14.5 Comune di Melicuccà - Programma di Fabbricazione

Lo strumento urbanistico vigente adottato ai sensi della legge 17 agosto 1942 n. 1159 e sottoposto a variante nel 1999 è stato preso in considerazione relativamente alla realizzazione di due siti di deposito individuati come CRA1 e CRA2.

Dall'analisi di tale strumento è emerso che:

- l'area oggetto di probabile realizzazione dei due siti di deposito individuati come CRA1 e CRA2 è riportata al Foglio di mappa n.17, di questo Comune;
- l'area in oggetto ricade in zona agricola "E";
- l'area in oggetto non ricade in aree demaniali;
- l'area in oggetto non è individuata come ZPS (zone di protezione speciali) e come SIC (siti di importanza comunitaria) ai sensi del D.C. n.9243;
- l'area non rientra tra quelle a rischio di frana o a rischio idraulico individuate nel Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico – PAI Calabria approvato con Delibera del Consiglio regionale n.115 del 28.12.2001 e pubblicata sul BUR Calabria del 25.02.2002;
- l'area interessata dalla cava non è compresa tra quelle di cui alla Legge n.365 del 11.12.2000 (Decreto Legge Soverato);
- l'area non rientra tra quelle ad interesse archeologico di cui alla Legge n.1089 del 01.06.1939;
- l'area non rientra tra quelle di protezione delle bellezze naturali di cui alla Legge n.1497 del 29.06.1939;
- l'area non rientra nelle zone di tutela di particolare interesse ambientale (*legge n.431 del 08.08.1985 ex legge Galasso abrogata dal D. Lgs. 490/99 i cui contenuti sono ricompresi nel D.Lgs: n.42 del 22.01.2004, "Codice dei beni culturali e del paesaggio"*);
- l'area rientra in zona sottoposta a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. n.3267 del 30.12.1923, per il quale dovrà essere richiesto il relativo nulla-osta alla Regione Calabria Dipartimento Agricoltura, Via Santa Caterina n.10, Reggio Calabria
-

15 Programmazione economica per la Regione Calabria

15.1 Programma Operativo Interregionale (POIN) "Attrattori culturali, naturali e turismo".

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Il Quadro Strategico Nazionale per la politica regionale di sviluppo 2007-2013 (QSN) prevede, nell'ambito della Priorità 5 *“Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l’attrattività e lo sviluppo”*, la predisposizione e l’attuazione di un Programma Operativo Interregionale (POIN) *“Attrattori culturali, naturali e turismo”*¹. La finalità del programma è quella di contribuire, insieme ai Programmi Operativi Regionali, al perseguimento dell’obiettivo generale di *“Valorizzare le risorse naturali, culturali e paesaggistiche locali, trasformandole in vantaggio competitivo per aumentare l’attrattività, anche turistica, del territorio, migliorare la qualità della vita dei residenti e promuovere nuove forme di sviluppo economico sostenibile”* individuato dal QSN.

L’ambito territoriale di riferimento del POIN è costituito dalle Regioni Ob. Convergenza (e pertanto vi sono coinvolte quattro Regioni: Calabria, Campania, Puglia e Sicilia). Il Programma, cofinanziato dal Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR), è destinato a finanziare interventi esclusivamente nelle quattro Regioni dell’Ob. Convergenza.

Trattandosi di un programma operativo previsto nell’ambito della programmazione della politica regionale 2007-2013 e cofinanziato dai Fondi Strutturali Comunitari, al POIN si applica la Direttiva 2001/42/CE concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente, nota come Direttiva sulla Valutazione Ambientale Strategica (VAS), recepita dal D.Lgs. 152/2006. Infatti, oltre al riferimento previsto all’art. 47 comma 1 del regolamento generale dei fondi strutturali comunitari (Reg. (CE) 1083/2006), l’applicabilità della Direttiva al ciclo di programmazione 2007-2013 è stata ribadita in diverse sedi, a livello nazionale e comunitario².

La strategia di intervento e la struttura degli obiettivi del Programma si collocano nell’ambito della programmazione comunitaria ed in particolare degli orientamenti strategici definiti dalla Commissione Europea per l’utilizzo dei fondi comunitari strutturali della politica di coesione.

In tale contesto le scelte programmate trovano una forte coerenza con il Quadro Strategico Nazionale per il periodo 2007-2013.

Infatti il Programma, per la sua valenza strategica, presenta una forte convergenza programmatica con tutte e tre le priorità tracciate dagli Orientamenti Strategici Comunitari (OSC):

- rendere più attraenti gli Stati membri, le regioni e le città migliorando l’accessibilità, garantendo una qualità e un livello adeguati di servizi e tutelando l’ambiente (prima priorità);
- promuovere l’innovazione, l’imprenditorialità e lo sviluppo dell’economia della conoscenza mediante lo sviluppo della ricerca e dell’innovazione, comprese le nuove tecnologie dell’informazione e della comunicazione (seconda priorità);

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- creare nuovi e migliori posti di lavoro attirando un maggior numero di persone verso il mercato del lavoro o l'attività imprenditoriale, migliorando l'adattabilità dei lavoratori e delle imprese e aumentando gli investimenti nel capitale umano (terza priorità).

La strategia del POIN si pone in un rapporto di forte coerenza con le priorità fissate dal QSN, o meglio costituisce un'esplicita attuazione della Priorità 5 "Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo".

Nell'ambito del contesto spaziale, strategico ed operativo sopra delineato, l'azione del Programma è orientata al perseguimento di un unico obiettivo generale «Promuovere e sostenere lo sviluppo socio-economico delle Regioni del Mezzogiorno attraverso la valorizzazione, il rafforzamento e la messa a sistema su scala sovra regionale dei fattori di attrattività turistica del patrimonio culturale, naturale e paesaggistico».

L'obiettivo generale del Programma si declina in tre differenti obiettivi specifici:

Obiettivo "A" – Migliorare e promuovere l'attrattività turistica delle Regioni CONV, attraverso la valorizzazione e la messa a sistema dei Poli turistici.

Obiettivo "B" – Promuovere e sostenere la competitività, in particolare sul mercato internazionale, dei servizi di ricettività e di accoglienza, nonché delle imprese che operano in campo culturale ed ambientale e rappresentano componenti integrate e complementari dell'offerta turistica dei Poli turistici.

Obiettivo "C" – Rafforzare e qualificare le capacità e le competenze tecniche del personale delle istituzioni e degli organismi responsabili della programmazione, dell'attuazione, del monitoraggio e della valutazione delle linee d'intervento previste dal Programma.

Il sistema degli obiettivi specifici del Programma contempera alcuni obiettivi trasversali di rilevanza strategica per le Regioni CONV, e come tali troveranno attuazione all'interno delle differenti linee d'intervento in cui si declina l'azione del Programma:

- lo sviluppo sostenibile quale principio di riferimento costante per la realizzazione degli obiettivi perseguiti. In questa direzione, il programma punta a contemperare le esigenze di sviluppo economico e sociale dei territori con la tutela e la salvaguardia dell'ambiente;
- le pari opportunità: in questa direzione, il Programma sostiene processi di sviluppo capaci di valorizzare la partecipazione femminile nel settore turistico, contrastando ogni tipologia di discriminazione basata su diversità culturali, etniche, religiose, disabilità, età e orientamenti sessuali.

Gli obiettivi specifici e trasversali assunti dal Programma troveranno attuazione all'interno di

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

differenti Assi prioritari d'intervento:

- Asse I – Valorizzazione degli attrattori culturali, naturali e paesaggistici dei Poli turistici, sviluppo della qualità dei servizi per la relativa fruizione e loro integrazione su scala interregionale (*Asse I – “Infrastrutturazione, promozione e integrazione dei Poli turistici”*).
- Asse II – Sostegno al rafforzamento della competitività del sistema dei servizi di ricettività e di accoglienza dei Poli turistici (*Asse II – “Competitività delle imprese e delle risorse umane del settore turistico”*)
- Asse III – Azioni di Assistenza Tecnica.

Le azioni e le iniziative che troveranno attuazione all'interno degli assi e delle linee d'intervento di cui gli stessi si compongono (in particolare quelle dei primi due assi), saranno individuati secondo criteri di selettività e concentrazione.

15.2 Documento strategico Regionale (DSR) per la politica di coesione 2007-2013 della Regione Calabria

La predisposizione del DSR della Calabria si colloca nel più ampio processo finalizzato alla definizione del Quadro Strategico Nazionale (QSN), nonché come passaggio propedeutico alla costruzione dei Programmi Operativi regionali per il periodo di programmazione 2007-2013. A fine settembre 2006 l'Italia si è, infatti, impegnata ad inviare alla Commissione Europea il nuovo QSN con gli indirizzi per l'attuazione della politica regionale.

Una prima scelta strategica in questo senso è rappresentata dal passaggio dalle politiche settoriali alle politiche per sistemi sia di tipo funzionale, che produttivo e territoriale. In sostanziale coerenza con gli orientamenti che vanno maturando in sede di programmazione regionale, gli obiettivi generali e specifici identificati nel DPSR sono, infatti, organizzati intorno a sette sistemi strategici legati:

- alla promozione della legalità;
- al rafforzamento del sistema di governo;
- al sistema territoriale e delle città;
- al sistema produttivo e dell'innovazione;
- al sistema infrastrutturale e della mobilità;
- alle risorse umane e al mercato del lavoro;
- alle politiche di welfare e dell'inclusione sociale.

Un particolare valore strategico sempre in questa direzione assume la scelta di impegnare una

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

quota significativa di risorse al finanziamento di progetti strategici destinati:

- alla valorizzazione e allo sviluppo di specifiche risorse e peculiarità della Calabria ritenute di interesse regionale (Progetti di Interesse Regionale);
- al sostegno alla valorizzazione delle risorse e delle capacità locali presenti sui singoli territori regionali (Progetti Integrati d'Area) identificati su base provinciale;
- al forte sostegno verso interventi di cooperazione interregionale e transnazionale (Progetti di Interesse Sovraregionale).

In ogni caso l'approccio sarà quello di identificare un numero limitato e ben definito di pacchetti di intervento, dotati di forte coerenza funzionale e/o territoriale e grado di fattibilità, su cui concentrare l'impegno delle amministrazioni soprattutto nella prima fase di attuazione della nuova programmazione.

I documenti e le linee guida comunitarie per la politica di coesione suggeriscono di concentrare in modo selettivo ed integrato le risorse "addizionali" dei fondi strutturali sulle seguenti finalità:

43. rafforzamento dei fattori di attrattività del territorio;
44. creazione e diffusione della società della conoscenza;
45. realizzazione di condizioni migliori di occupabilità e coesione sociale.

Oltre a ciò, per quel che riguarda le politiche nazionali di riferimento, le analisi e le valutazioni effettuate in sede di QSN delineano un quadro di riferimento della proposta generale di policy nazionale della coesione che rimane articolato intorno a due indirizzi fondamentali:

46. per ottenere uno sviluppo duraturo nel Mezzogiorno, la politica economica va innanzitutto indirizzata a migliorare stabilmente ciò che frena le energie dei privati, e cioè le condizioni di contesto complessivo (e quindi beni e servizi pubblici); tale indicazione appare la caratterizzazione più rilevante di una politica intenzionalmente rivolta allo sviluppo e alla crescita della produttività potenziale del sistema, e non solo alla compensazione degli svantaggi;
47. nel costruire e attuare la policy, una forte concomitante attenzione va prestata al rafforzamento della capacità amministrativa, poiché nei contesti in cui lo sviluppo è ancora limitato l'amministrazione può essere un importante fattore di aiuto se funziona e un freno ulteriore se funziona male.

Riferimento al progetto

Nell'ambito del quadro così delineato, il Ponte sullo Stretto non è considerato dalla Regione come una priorità strategica.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

15.3 Programma Operativo Regionale FESR 2007-2013

La Regione Calabria ha adottato la sua programmazione unitaria con la predisposizione del Documento Strategico Regionale Preliminare 2007-2013, poi trasformato nel Documento Strategico Regionale di Programmazione Unitaria 2007 - 2013 per l'indirizzo ed il coordinamento dei Programmi settoriali, definito per l'utilizzazione delle risorse finanziarie comunitarie destinate alla politica di coesione (FESR e FSE), allo sviluppo rurale e alla pesca (FEASR e FEP), e delle risorse finanziarie nazionali (FAS). All'interno di questo quadro si inseriscono le strategie del POR FESR Calabria 2007 – 2013, definite in una prospettiva di piena integrazione, complementarità e sinergia con gli altri Programmi di sviluppo per il periodo 2007-2013 (PSR, FEASR, PAR FAS, ecc). Le strategie del POR si pongono l'Obiettivo Globale di sostenere lo sviluppo e la crescita del sistema economico al fine della convergenza con i livelli medi di sviluppo dell'UE, mobilitando le potenzialità endogene regionali tramite il miglioramento della competitività ed attrattività del sistema territoriale e la diversificazione e innovazione delle strutture produttive.

Dunque la Regione, attraverso l'attuazione del POR FESR, si prefigge di promuovere "il rafforzamento della competitività del territorio e del sistema produttivo regionale, al fine di sostenere la competitività internazionale, creare occupazione qualificata, e garantire lo sviluppo sostenibile", in coerenza con gli obiettivi e la strategia comunitaria di Lisbona ed il criterio direttivo di Göteborg.

Nella descrizione generale della strategia del POR FESR, viene specificato che il perseguimento dell'obiettivo globale deve avvenire in un'ottica di:

- concentrazione delle risorse in termini sia di policy e di settori di intervento, sia di obiettivi specifici, sia di dimensione media degli interventi che si vogliono realizzare, con riferimento, tanto alle infrastrutture, quanto al sostegno alla domanda qualificata ed integrata del sistema delle imprese (con programmi integrati e/o di filiera, dirette a promuovere aggregazioni e sinergie tra i beneficiari);
- promozione delle pari opportunità, puntando a favorire una maggiore partecipazione delle donne alla crescita e allo sviluppo e a prevenire ogni discriminazione basata su sesso, razza o origine etnica, religione, disabilità, ecc;
- consolidamento del ruolo del partenariato istituzionale e sociale nell'elaborazione e attuazione delle strategie di sviluppo del programma;
- rafforzamento della governance assicurata a tutti i livelli per una efficace attuazione delle politiche e degli interventi del POR.

Il POR presenta una struttura per Assi prioritari, a loro volta articolati in Obiettivi specifici; essi sono

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

di seguito schematizzati:

- Asse I Ricerca Scientifica, Innovazione Tecnologica e Società dell'Informazione
- Asse II Energia
- Asse III Ambiente
- Asse IV Qualità della Vita e Inclusione Sociale
- Asse V Risorse Naturali, Culturali e Turismo Sostenibile
- Asse VI Reti e Collegamenti per la Mobilità
- Asse VII Sistemi Produttivi
- Asse VIII Città, Aree Urbane e Sistemi Territoriali
- Asse IX Assistenza Tecnica e Cooperazione Interregionale

In particolare, l'Asse VI Reti e Collegamenti per la Mobilità si articola nell'Obiettivo specifico sviluppare l'accessibilità esterna e interna della Calabria, potenziare il Sistema Regionale dell'intermodalità e della logistica, promuovere la mobilità regionale e urbana sostenibile e migliorare l'accessibilità alle Aree interne e periferiche. Tale Obiettivo è raggiungibile attraverso quattro Obiettivi operativi:

- Sviluppare l'accessibilità esterna ed interna della Calabria attraverso l'interconnessione e l'interoperabilità fra Corridoio Tirrenico e Corridoio Jonico;
- Potenziare i Sistemi Regionali Portuale, Aeroportuali e Intermodale – Logistico;
- Potenziare i Sistemi di Mobilità Sostenibile e di Logistica delle Merci nelle Aree Urbane;
- Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani alle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche, migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e promuovere modalità sostenibili.

La strategia del POR mira quindi a integrare il sistema di infrastrutture e di servizi per la mobilità delle persone e delle merci con le grandi reti di trasporto nazionale ed europee (Rete SNIT, Rete TEN-T). A tal fine vengono considerate priorità regionali (ma di fatto priorità nazionali) - da affrontare nell'ambito del PON e del PNM "Reti e Collegamenti per la Mobilità" e delle politiche ordinarie nazionali - "il potenziamento del Corridoio 1 Berlino-Palermo per quanto riguarda la tratta calabrese della linea ferroviaria tirrenica, il completamento dell'autostrada A3 – Salerno-Reggio Calabria, il potenziamento dei nodi portuali e aeroportuali regionali, lo sviluppo di un moderno sistema logistico per il trasporto delle merci, a partire dal Porto di Gioia Tauro che ormai ha assunto un ruolo di Porto Paese". Le priorità a livello regionale possono essere così sintetizzate:

- collegare i territori della fascia jonica della Calabria con il versante tirrenico attraverso un sistema efficiente di trasversali stradali e ferroviarie, a partire dalle infrastrutture esistenti

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

che devono essere potenziate e completate;

- garantire l'accessibilità alle aree montane, rurali e periferiche della regione attraverso il potenziamento e, soprattutto la riqualificazione, delle strade di accesso ai centri interni (strade di collegamento tra la costa e i centri interni, strade di collegamento interne tra i centri);
- realizzare sistemi di mobilità sostenibile nelle aree urbane di Cosenza-Rende, Catanzaro-Germaneto, Reggio Calabria – Villa San Giovanni – Messina (Area dello Stretto di Messina);
- realizzare il sistema logistico regionale che avrà nel Polo di Gioia Tauro il centro di riferimento, a cui affiancare i quattro nodi strategici di Reggio Calabria, di Lamezia Terme, di Sibari-Corigliano e di Crotona.

La Linea di Intervento 6.1.4.3 riguarda in particolare interventi da realizzare nell'area dello stretto; trattasi infatti di Integrazione dei Servizi di Trasporto Pubblico nell'Area dello Stretto.

Essa prevede la realizzazione di una “metropolitana del mare” attraverso interventi che riguardano:

- il potenziamento e la riqualificazione degli approdi sul versante calabrese dell'Area dello Stretto (Aeroporto dello Stretto, Porto di Reggio Calabria, Porto di Villa San Giovanni, Porto di Saline Joniche);
- il potenziamento dei sistemi di controllo della navigazione nell'Area dello Stretto.

La Linea di Intervento rientra anche nella strategia di cooperazione territoriale interregionale tra Calabria e Sicilia.

Le motivazioni dell'importanza e del particolare interesse di questi interventi sono così spiegate:

- integrazione dei servizi di trasporto supera i confini regionali e mira a favorire l'integrazione fra le tre città dello Stretto (Reggio Calabria, Villa S.Giovanni e Messina) che tendono nei fatti a costituire un'area metropolitana primaria (la settima d'Italia per dimensione demografica);
- i servizi di trasporto pubblico comprendono il trasporto collettivo via mare. Si tratta di superare vincoli giuridico-culturali per affermare la presenza di un polo urbano primario e di rilievo internazionale nel panorama mediterraneo, guardando alle opportunità che ne possono derivare per l'intera regione, e per affermare il diritto alla mobilità a scala urbana/metropolitana su standard di servizio e costi per l'utenza paragonabili a quelli del Trasporto Pubblico Locale (TPL) tipici di tutti i contesti urbani”.

Nell'ambito dell'Asse V Risorse naturali, culturali e turismo sostenibile, Obiettivo specifico 5.2 Valorizzare i beni e le attività culturali quale vantaggio comparato della Calabria per aumentare

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

l'attrattività territoriale, per rafforzare la coesione sociale e migliorare la qualità della vita dei residenti, la Linea di intervento 5.2.2.1 Azioni per la qualificazione e valorizzazione del Sistema Museale prevede la realizzazione del nuovo Museo della Magna Grecia di Reggio Calabria che dovrà assumere il ruolo di "grande attrattore" culturale dell'Area dello Stretto.

Inoltre, nell'ambito dell'Obiettivo Specifico 5.3 Aumentare in maniera sostenibile la competitività internazionale delle destinazioni turistiche regionali, migliorando la qualità dell'offerta e l'orientamento al mercato dei pacchetti turistici territoriali si mira a rafforzare l'accessibilità e la fruibilità delle aree delle Destinazioni Turistiche Regionali (congiuntamente con quanto programmato nell'Asse VI Reti e Collegamenti per la Mobilità), attraverso interventi volti a migliorare, fra le altre cose: le connessioni fisiche e infrastrutturali tra tali aree, i nodi e le reti primarie del sistema dei trasporti regionale, dando priorità ai sistemi di trasporto sostenibili; le reti viarie interne di secondo e terzo livello attraverso interventi migliorativi; le strade di accesso ai siti culturali, naturali e paesaggistici di maggior pregio, privilegiando il ripristino degli antichi tracciati a valenza storico-paesaggistica (es. linee ferroviarie dismesse).

La costruzione delle Destinazioni e dei Prodotti Turistici Regionali, definiti attorno agli attrattori naturali e culturali della regione, richiederà la definizione di strumenti di progettazione integrata (Progetti Integrati di Sviluppo Regionale e Progetti Integrati di Sviluppo Locale), anche a carattere multiregionale e multisettoriale, in connessione con quanto previsto dal Programma Operativo Interregionale "Attrattori Culturali e Naturali e Turismo del Mezzogiorno"; a tale riguardo occorre citare la previsione del Progetto Integrato Grande Attrattore Naturale e Culturale dell'Area dello Stretto di Messina. Infine, nell'ambito dell'Asse VIII Città, Aree Urbane e Sistemi Territoriali è da porre in evidenza la Linea di intervento 8.1.2.3 Azioni per la realizzazione di un efficiente sistema urbano di servizi attorno al Porto di Gioia Tauro. Essa prevede la realizzazione di un Progetto Integrato di Sviluppo Urbano "per la realizzazione di un efficiente sistema urbano di servizi attorno al Porto di Gioia Tauro" e finalizzato a creare una "Città – Porto" di livello sovraregionale, integrata nel sistema metropolitano dell'Area dello Stretto; sono previsti interventi di vario genere, tra cui: realizzazione di spazi attrezzati per lo svago, lo sport, le attività balneari, la cultura e le attività sociali; riqualificazione e funzionalizzazione degli insediamenti urbani a margine dell'area portuale con il duplice obiettivo di evitare condizioni di eccessiva urbanizzazione e di dotare l'area di moderne strutture di servizio per le persone e le imprese; realizzazione di interventi sul sistema delle infrastrutture e della mobilità dai comuni limitrofi all'area portuale.

15.4 Programma attuativo regionale FAS 2007-2013

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Il Programma Attuativo Regionale FAS 2007 - 2013 si inserisce nel quadro unitario di programmazione regionale integrato nel DUP (Documento Unico di Programmazione) Calabria 2007 – 2013; il PAR FAS, dunque, in coerenza, complementarità e sinergia con gli altri documenti di programmazione (Documento Strategico Regionale, POR Calabria FESR 2007-2013, POR Calabria FSE 2007 – 2013, PSR Calabria FEASR 2007 – 2013), contribuisce a perseguire alcune finalità strategiche che fungono da guida per gli interventi di politica regionale nell'attuale periodo di programmazione; esse sono:

- la crescita di “buona” occupazione, che assuma come orizzonte di riferimento un deciso avvicinamento, entro il 2013, al tasso medio di occupazione attualmente registrato a livello nazionale;
- lo sviluppo socio-economico “sostenibile” e l’innalzamento dei livelli di competitività, che porti la Calabria ad uscire entro il 2013 dal novero delle aree in ritardo di sviluppo;
- la crescita del livello di sicurezza e modernizzazione del contesto ambientale regionale, che avvicini il contesto regionale agli standard europei.

Le strategie di sviluppo regionale integrate nel DUP, sono da realizzarsi attraverso il concorso e la piena integrazione di risorse comunitarie, nazionali (tra cui il FAS) e regionali; in particolare, l’integrazione tra il FESR e il FAS è realizzata attraverso una piena coerenza tra i relativi documenti di programmazione.

L’articolazione del PAR FAS è difatti in parte coincidente con quella del POR FESR; in particolare, i due documenti condividono lo stesso Obiettivo generale di sostenere lo sviluppo e la crescita del sistema economico al fine della convergenza con i livelli medi di sviluppo dell’UE, mobilitando le potenzialità endogene regionali tramite il miglioramento della competitività ed attrattività del sistema territoriale e la diversificazione e innovazione delle strutture produttive. Inoltre, essi condividono anche la struttura per Assi e Obiettivi specifici, con l’unica differenza che nel PAR FAS non sono compresi i primi due Assi del POR FESR.

Per quanto riguarda l’Asse di interesse per la presente analisi, ovvero l’Asse VI Reti e Collegamenti per la Mobilità, i due documenti di programmazione condividono gli stessi Obiettivi operativi (cfr. Programma Operativo Regionale FESR Calabria 2007 – 2013) e contribuiscono al finanziamento della maggior parte delle Linee d’azione (eccezion fatta per le Linee 6.1.3.2 Piattaforme di Interscambio e Reti di Distribuzione delle Merci, 6.1.4.3 Integrazione dei Servizi di Trasporto Pubblico nell’Area dello Stretto e 6.1.4.5 Sicurezza Stradale, interamente finanziate con fondi FESR). Per gli scopi della presente rassegna vengono analizzati i seguenti Obiettivi operativi e Linee d’azione:

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Linea di Azione 6.1.1.1 Potenziamento delle Trasversali Stradali e Ferroviarie per l'interconnessione e l'interoperabilità fra Corridoio Tirrenico e Corridoio Jonico: prevede alcuni interventi infrastrutturali per il completamento e/o il potenziamento di alcune trasversali e di alcuni nodi di raccordo; in particolare, per quanto riguarda l'area di Reggio Calabria, si prevedono: interventi sul Raccordo Autostradale SS 106 – A3 Reggio Calabria (nuova tangenziale di Reggio Calabria) e l'adeguamento della A3 a 3 corsie per direzione sulla tratta Reggio Calabria – Villa San Giovanni; interventi al Raccordo Autostradale e Ferroviario Sud fra A3 e Porto di Gioia Tauro al fine di rendere diretti gli scambi merci verso l'area dello Stretto, la Sicilia, il Corridoio Jonico. La Linea d'azione è attuata attraverso uno o più Atti Integrativi dell'Accordo Programma Quadro "Infrastrutture di Trasporto".

Obiettivo Operativo 6.1.2 Potenziare i Sistemi Regionali Portuale, Aeroportuali e Intermodale – Logistico: questo Obiettivo operativo mira sostenere l'accessibilità e la competitività della Regione attraverso il potenziamento dei sistemi portuali e aeroportuali, e del loro collegamento alle reti primarie (intermodalità e logistica). Gli interventi previsti mirano a "migliorare i servizi di trasporto, incrementando le prestazioni di quelli esistenti e promuovendo lo sviluppo di nuovi servizi". Si prevedono opere di adeguamento delle infrastrutture e dei servizi, di connessione diretta fra le reti, di potenziamento delle funzioni di valenza interregionale e internazionale per i nodi di interscambio regionali, tra i quali quello di Reggio Calabria (vedi Linea d'azione 6.1.2.3).

Linea di Azione 6.1.2.2 Adeguamento del Sistema Aeroportuale: prevede interventi integrativi rispetto a quanto previsto dal PON "Reti e Collegamenti per la Mobilità"; di particolare interesse sono da citare: la riqualificazione e il potenziamento delle aerostazioni passeggeri, delle infrastrutture e dei servizi "land side" e "air side" degli aeroporti di Reggio Calabria, Lamezia Terme e Crotone; la concessione di aiuti, compatibili con la normativa comunitaria, per l'avvio di nuovi servizi di trasporto passeggeri dagli aeroporti di Reggio Calabria, Crotone e Lamezia Terme. La Linea d'azione è attuata attraverso uno o più Atti Integrativi dell'Accordo Programma Quadro "Infrastrutture di Trasporto".

Linea di Azione 6.1.2.3 Sviluppo del Sistema Intermodale Logistico Regionale: prevede la realizzazione di una serie di opere per la costruzione del Sistema Intermodale Logistico Regionale. Oltre ad un nodo di primo livello (Porto, ZAL – Zona di Attività Logistica, Interporto di Gioia Tauro), il Sistema è costituito tre nodi logistici di secondo livello, tra cui quello di Reggio Calabria (gli altri sono quello di Lamezia Terme e l'Interporto e Terminal Agroalimentare Sibari-Corigliano). Per quanto riguarda i nodi di secondo livello, si prevede "l'adeguamento delle infrastrutture e dei servizi, la connessione diretta fra le reti, il potenziamento delle funzioni e dei servizi logistici". In

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

particolare, per il nodo intermodale di Reggio Calabria, “che deve assumere le funzioni rispondenti alle esigenze dell’Area Metropolitana dello Stretto (nodo intermodale passeggeri a scala internazionale)”, si prevede la realizzazione di: un insieme di infrastrutture di nodo e di servizi dedicati per facilitare l’interscambio modale in particolare per un raccordo in sede riservata e separata fra aeroporto, stazione ferroviaria e porto (navetta veloce su ferro) e per un raccordo diretto via mare alla vicina Sicilia (collegamento marittimo veloce); un’area organizzata di interscambio multimodale nella zona sud della città, ovvero una stazione di interscambio fra modo aereo, modo ferro, modo marittimo e modo stradale, che potrebbe contribuire anche alla riqualificazione di una parte consistente di tessuto urbano; un autoporto, alla periferia nord della città, per la gestione razionale dei traffici merci. La Linea d’azione è attuata attraverso uno o più Atti Integrativi dell’Accordo Programma Quadro “Infrastrutture di Trasporto”.

15.5 Programma di Sviluppo Rurale FESR 2007-2013

Il Programma di Sviluppo Rurale, per il periodo di programmazione 2007 – 2013, racchiude in sé il POR – parte FEOGA, il PSR e l’iniziativa Leader. Questo strumento di programmazione cerca di rispondere all’esigenza di un approccio integrato e territorialmente definito capace di incidere sullo sviluppo delle aree rurali, sottolineata dalla riforma della PAC e dalla nuova riforma della politica rurale.

La Regione Calabria presenta un sistema agricolo strutturalmente debole, caratterizzato da complessi fenomeni di ordine economico e sociale (dalla concorrenza internazionale alla disoccupazione), e limiti allo sviluppo sia interni, sia esterni al settore. Il PSR si propone, per il successo degli interventi necessari in agricoltura, di favorire la rimozione dei i vincoli determinati dalla limitata dinamicità del contesto e dall’isolamento geografico, economico, tecnologico e culturale della regione, in un rapporto di interdipendenza tra tutti i fattori dello sviluppo.

Le linee di indirizzo regionali in materia di politica di sviluppo rurale per il periodo 2007- 2013 puntano ad un modello di sviluppo competitivo, sostenibile, duraturo, multifunzionale ed integrato del settore agricolo ed agroindustriale, e dei territori rurali. Gli obiettivi del PSR sono:

- accrescere la competitività del settore agricolo, agroindustriale e forestale;
- valorizzare l’ambiente e lo spazio naturale;
- migliorare la qualità della vita nelle aree rurali e promuovere la diversificazione delle attività economiche.

Il Quadro strategico del PSR è organizzato in Assi prioritari, all’interno dei quali sono attivabili le azioni che dovranno concorrere alla realizzazione degli obiettivi di sviluppo della realtà rurale

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

calabrese.

I quattro Assi individuati sono qui di seguito elencati:

48. Asse I: Miglioramento della competitività del settore agricolo e forestale;
49. Asse II: Miglioramento dell'ambiente e dello spazio rurale;
50. Asse III: Qualità della vita nelle zone rurali e diversificazione dell'economia rurale;
51. Asse IV: Leader.

Il PSR mira a rafforzare l'efficacia degli obiettivi di ciascun Asse attraverso la valorizzazione della precedente programmazione, proponendo e rafforzandone le strategie (filiera e piani integrati) e i principi (approccio integrato, dal basso, ecc) e creando, nel contempo, discontinuità con la fase di gestione, attuazione e controllo. Attraverso le strategie adottate per raggiungere questi obiettivi si intende:

- favorire la concentrazione degli interventi attraverso meccanismi di priorità e di premialità, nonché elaborando una territorializzazione, al fine di migliorare la qualità e l'efficacia della spesa;
- promuovere l'approccio integrato tra assi, misure e programmi;
- promuovere l'approccio Leader sul territorio basato sulla creazione di partenariati e su un approccio allo sviluppo che parte dal basso.

Inoltre, il PSR individua diverse modalità di attuazione per la realizzazione degli interventi contenuti negli Assi; esse sono state indicate al fine di ridare centralità all'impresa agricola e favorire, nel contempo, l'integrazione delle filiere produttive, avendo cura sia dei settori produttivi, sia dei territori, ed evitando le sovrapposizioni di interventi.

Gli strumenti di attuazione individuati sono:

- domande individuali a valere su singole misure o pacchetti di misure;
- Progetti Tematici Strategici (PTS): PTS Agroenergie, PTS Valorizzazione dei prodotti e dei territori, PTS Tutela risorse idriche, PTS Credito;
- Progetti Integrati di Filiera (PIF);
- Piani Integrati per le Aree Rurali (PIAR);
- Progetti per le Strategie di Sviluppo Locale (PSL).

15.6 Accordo di Programma Quadro “Infrastrutturazione per lo sviluppo locale”

L'APQ “Infrastrutturazione per lo sviluppo locale”, stipulato nel 2002 tra la Regione Calabria, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Consorzio per lo sviluppo industriale della Provincia di

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Cosenza, il Consorzio per il nucleo di industrializzazione di Crotona, il Consorzio per le aree industriali del comprensorio di Lamezia Terme, il Consorzio per lo sviluppo industriale della Provincia di Reggio Calabria, il Consorzio per il nucleo di sviluppo industriale di Vibo Valentia, ha come obiettivo strategico quello di incrementare il grado di attrattività del territorio regionale nei confronti di iniziative imprenditoriali extraregionali. Vengono a questo scopo individuate le aree più idonee ad accogliere gli insediamenti produttivi. Con il II atto integrativo all'Accordo, nel 2009, venivano individuati nuovi interventi per il miglioramento delle infrastrutture di servizio e a sostegno della localizzazione e della logistica delle imprese, e nuovi interventi di miglioramento dell'attrattività e della funzionalità delle principali aree industriali della Calabria (in particolare relativi alle reti tecnologiche). Tra gli interventi infrastrutturali da finanziare, ricadenti in aree di rilevanza strategica per lo sviluppo locale della Regione, vi sono quelli relativi allo Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria; in particolare, vengono destinati 400.000 € al miglioramento delle infrastrutture di base nell'agglomerato industriale di Campo Calabro – Villa S.Giovanni (codice GT201). In aggiunta a quanto previsto dall'APQ, la Regione si impegnava, con il coinvolgimento di altre amministrazioni, a stipulare protocolli aggiuntivi relativi all'attuazione di: (a) azioni di marketing territoriale per l'attrazione di investimenti esterni; (b) un sistema integrato di agevolazioni per la realizzazione di investimenti produttivi (sistemi territoriali, filiere settoriali); (c) strumenti di finanza di progetto.

16 Il Sistema dei Vincoli ambientali e paesaggistici

L'opera di attraversamento stabile e parti del sistema dei collegamenti interferiscono con il sistema dei vincoli ambientali e paesaggistici. Infatti, il settore di paesaggio della costa calabrese è soggetto a molteplici vincoli ambientali e paesaggistici giustificati dal valore estetico e naturale dell'area che presenta particolari caratteri geo-morfologici ed elementi di forte riferimento visivo.

Il vincolo rappresenta il riconoscimento di un valore, di un rischio o di una risorsa che viene sancita a norma di legge e che si caratterizza in relazione al livello di applicazione del vincolo (comunitario, nazionale, regionale), alla sua temporalità (definitivo o meno) ed al carattere dell'applicazione del vincolo (ope legis o per individuazione diretta).

Nella dizione di vincolo sono stati ricompresi sia i beni culturali e paesaggistici ai sensi del Codice dei Beni (D.Lgs. 142/2004 artt. 21, 142, 157,) sia i contesti o gli ambiti sottoposti ad altre forme di vincolo. Nel complesso le condizioni di vincolo riguardano:

- patrimonio culturale

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

- paesaggio
- risorse naturali e ambientali
- condizioni di rischio derivanti da dissesti naturali
- condizioni di rischio diretto o indiretto derivanti dalla presenza di infrastrutture e servizi.

Qualsiasi trasformazione che coinvolga tali vincoli è soggetta ad autorizzazione.

La risoluzione del vincolo *ope legis* avviene attraverso la redazione di un piano paesistico ovvero un Piano Urbanistico Territoriale con Valenza paesistica redatto dalle singole Regioni su tutto il territorio regionale con il fine di evitare alterazioni morfologiche e strutturali del paesaggio.

Ecco, quindi, di seguito riportati i principali vincoli ambientali e paesaggistici a cui è necessario fare riferimento per la verifica della compatibilità dell'opera.

Denominazione	Provvedimento Normativo	Opera/Intervento	Vincoli, divieti, prescrizioni
<i>i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare.;</i>	D.Lgs 42/2004 art. 142 lett. a)	Fondazione Torre Blocco ancoraggio Viadotto d'accesso	Inedificabilità, previo nulla-osta Soprintendenza
<i>Fiumi torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi di cui al T.U. 1775/33 e le relative sponde degli argini per una fascia di 150 m. ciascuna.</i>	D.Lgs 42/2004 art. 142 lett. c)	L'intera opera	Inedificabilità, previo nulla-osta Soprintendenza
<i>Parchi e riserve nonché i territori di protezione esterna dei parchi</i>	D.Lgs. 42/2004 art. 142 lett. f	L'intera opera ad esclusione del blocco di ancoraggio e del Viadotto d'accesso	Inedificabilità, previo nulla-osta Soprintendenza
<i>Territori coperti da foreste e da boschi e sottoposti a vincolo di rimboschimento e tutelati da fascia di rispetto.</i>	D.Lgs. 42/2004 art. 142 lett.g	Viadotto Gioia	Inedificabilità, previo nulla-osta Soprintendenza Fascia di rispetto variabile tra 50 e 200 m
<i>Zone di interesse archeologico</i>	D.Lgs. 42/2004 art. 142 lett.m	/	Inedificabilità, previo nulla-osta Soprintendenza

Tabella 16.1 Tabella riassuntiva Vincoli presi in esame.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

Le valutazioni

17 Livelli di compatibilità/coerenza con la pianificazione

Come anticipato nelle premesse metodologiche al presente QR l'organizzazione degli strumenti analizzati, rispetto alle quattro Macro aree - 1.Sistema della pianificazione territoriale e paesaggistica, 2.Sistema della Pianificazione ambientale, 3.Sistema infrastrutturale e trasportistico, 4. sistema della pianificazione urbanistica e degli strumenti di attuazione - , costituisce il momento dell'unificazione delle considerazioni emerse dalla lettura e valutazione degli strumenti di pianificazione e programmazione analizzati.

Va detto che tale organizzazione è mirata alla lettura dei livelli di coerenza/compatibilità tra opere e territorio, coerenza che tuttavia soddisfa solo un aspetto della valutazione circa le relazioni tra il progetto (nelle sue varie articolazioni e opere connesse) e gli assetti del territorio coinvolto.

(Valutazione dei livelli di Coerenza)

Questa lettura rientrerebbe nel campo delle valutazioni sul livello di concordanza o di eventuali disarmonie di previsioni contenute nei piani dovute anche ad uno sfasamento temporale della produzione degli stessi strumenti oppure ad una diversa riverberazione spaziale delle ricadute attese rispetto ai possibili riflessi del progetto. Rispetto a queste discrepanze viene incontro la specificazione che le stesse Linee guida del DPCM 27 dicembre 1988, fornisce in ordine alla finalizzazione del QR Programmatico, *gli elementi conoscitivi analizzati "costituiscono parametri di riferimento per la costruzione del giudizio di compatibilità ambientale di cui all'art. 6. E' comunque escluso che il giudizio di compatibilità abbia ad oggetto i contenuti dei suddetti atti di pianificazione e programmazione, nonché la conformità dell'opera ai medesimi."*

Nel processo di valutazione è stata ravvisata anche un'altra forma di ricadute sugli assetti del territorio, riferibile all'interferenza diretta con le condizioni di vincolo presenti sulle aree e sulle indicazioni degli strumenti urbanistici, in ordine alle destinazioni d'uso. In questo caso le relazioni sono state intese in termini di interferenza/conflicto e possono, al contrario della coerenza, avere una specifica identificazione spaziale, sia in termini di estensione sia di importanza. **(Valutazione dei livelli di interferenza).**

In sintesi:

- la valutazione dei livelli di coerenza è tesa ad evidenziare le questioni aperte che chiamano in causa sia il progetto sia le comunità locali a ripensare forme di conciliazione tra nuove trasformazioni e processi di sviluppo consolidato o in progress. La mancanza di

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

un livello accettabile di coerenza comporterebbe la necessità di una rivisitazione del progetto, in termini di aumento delle sue prestazioni territoriali e ambientali oppure di maggiore efficacia di quelle previste, come pure l'esigenza di una ricalibrazione degli strumenti di governo vigente o in via di aggiornamento.

- la valutazione delle interferenze identifica invece gli ambiti dei potenziali conflitti sia rispetto ai diritti soggettivi maturati (destinazione d'uso degli strumenti urbanistici) sia rispetto alle tutele che impongono un'autorizzazione alle trasformazioni.

Per procedere, ed andare oltre all'aggregazione degli strumenti di piano nelle macro aree su indicate, si è resa necessaria anche una semplificazione nell'attribuzione dei pesi alle possibili relazioni – di coerenza e/o interferenza – alle azioni di progetto rappresentate da parti di opere o dall'intero collegamento.

I livelli di coerenza e interferenza non vanno intesi come parametri di giudizio sulla bontà o sostenibilità dell'opera quanto come un tentativo nell'andare ad identificare i punti di forza e di debolezza del progetto rispetto agli assetti presenti e pianificati nell'ottica di enucleare eventuali interventi compensativi integrativi o meglio ancora nuovi scenari di riferimento per azioni concertate.

Tra le azioni di progetto sono state considerate anche le opere che il progetto propone quali interventi di compensazione degli impatti di carattere ambientale e socio-economico valutati in sede di compatibilità ambientale. Tuttavia, poiché gli scenari di riferimento delle trasformazioni del territorio coinvolto prevedono l'attivazione di azioni importanti e complesse, non tutte definibili o attuabili in un arco temporale commisurabile ai tempi di realizzazione dell'opera, permane un *gap* di indeterminatezza che lascia aperti ancora molti spazi per la ricerca di nuove opportunità di intervento, allo stato attuale però non gestibile o prevedibile. Questo divario d'intenti o di mancanza di progettualità, non per tutti gli assi di analisi apprezzabile e con le stesse modalità, è stato interpretato e tradotto in una riduzione, più o meno significativa, del livello di coerenza.

Per la lettura delle relazioni di coerenza gli strumenti, così come organizzati rispetto alle macro aree, sono stati ricondotti a degli obiettivi cardine, rappresentativi delle politiche di riferimento:

- **Asse A - Valorizzazione delle peculiarità del paesaggio**
- **Asse B- Riqualficazione e tutela del sistema ambientale**
- **Asse C - Potenziamento del sistema dei trasporti e della mobilità;**
- **Asse D - Riqualficazione dei tessuti urbani.**

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

La valutazione del livello di interferenza è stato inteso nella sua accezione più ristretta e letterale in quanto si è proceduto alla verifica del grado di occupazione/coinvolgimento diretto di aree aventi certe destinazioni d'uso o vincolate alle trasformazioni.

Anche per questa valutazione si è proceduto attraverso un accorpamento delle indicazioni contenute nei piani, previa una loro gerarchizzazione secondo un sistema di preferenze desunto dall'importanza urbanistica o paesaggistica ad esse attribuita dalla prassi pianificatoria o dalle norme vigenti.

L'analisi delle interferenze, per definizione, impone il riconoscimento delle condizioni spaziali in cui si esplica e si esaurisce il conflitto. Pertanto da un lato sono state identificate le interferenze, assegnandogli un riferimento preciso (es. Vincolo ex. Legge 42/2004 – art. 142 lettera a, o aree Residenziali da PRG), dall'altro assegnando a singole parti di progetto un peso in relazione all'estensione dell'occupazione di vincolo/destinazione d'uso prodotta dalle opere.

Gli assi delle interferenze sono stati definiti e ricondotti ai seguenti assi:

Assi delle interferenze rilevanti

- 1) PRG Residenziale (zone A- B)
- 2) PRG Servizi (zone C- D)
- 3) PRG Produttivo (zone F-H)
- 4) Vincoli paesaggistici D.Lgs. 42/2004 (Costa) e Assetto Idrogeologico (PAI)
- 5) Vincoli sistemi naturali (Riserva e SIC)
- 6) Vincoli archeologici.

Assi delle interferenze non rilevanti

- 7) PRG Verde (Zone verde di tutela, verde urbano, ecc..)
- 8) Vincoli paesaggistici D.Lgs. 42/2004 (boschi e fiumi)
- 9) Aree a rischio archeologico

Infine, se da un lato si è fatto ricorso ad un accorpamento dei piani in base alla loro sfera d'azione (temporale, statico, dinamico, riferito alle politiche di tutela o di sviluppo, ecc..) o alla loro capacità di incidere sull'ambiente e sugli assetti territoriali, dall'altro per quanto concerne il progetto si è proceduto ad una riorganizzazione degli interventi (Collegamenti stradali, Collegamenti ferroviari, opere a terra a carico dell'opera di attraversamento, interventi di recupero/deposito definitivi) secondo una logica tesa a rendere interpretabili le attribuzioni dei giudizi.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

17.1 Coerenza con la programmazione/pianificazione di area vasta

La coerenza con la programmazione e pianificazione territoriale è stata articolata rispetto a quattro livelli:

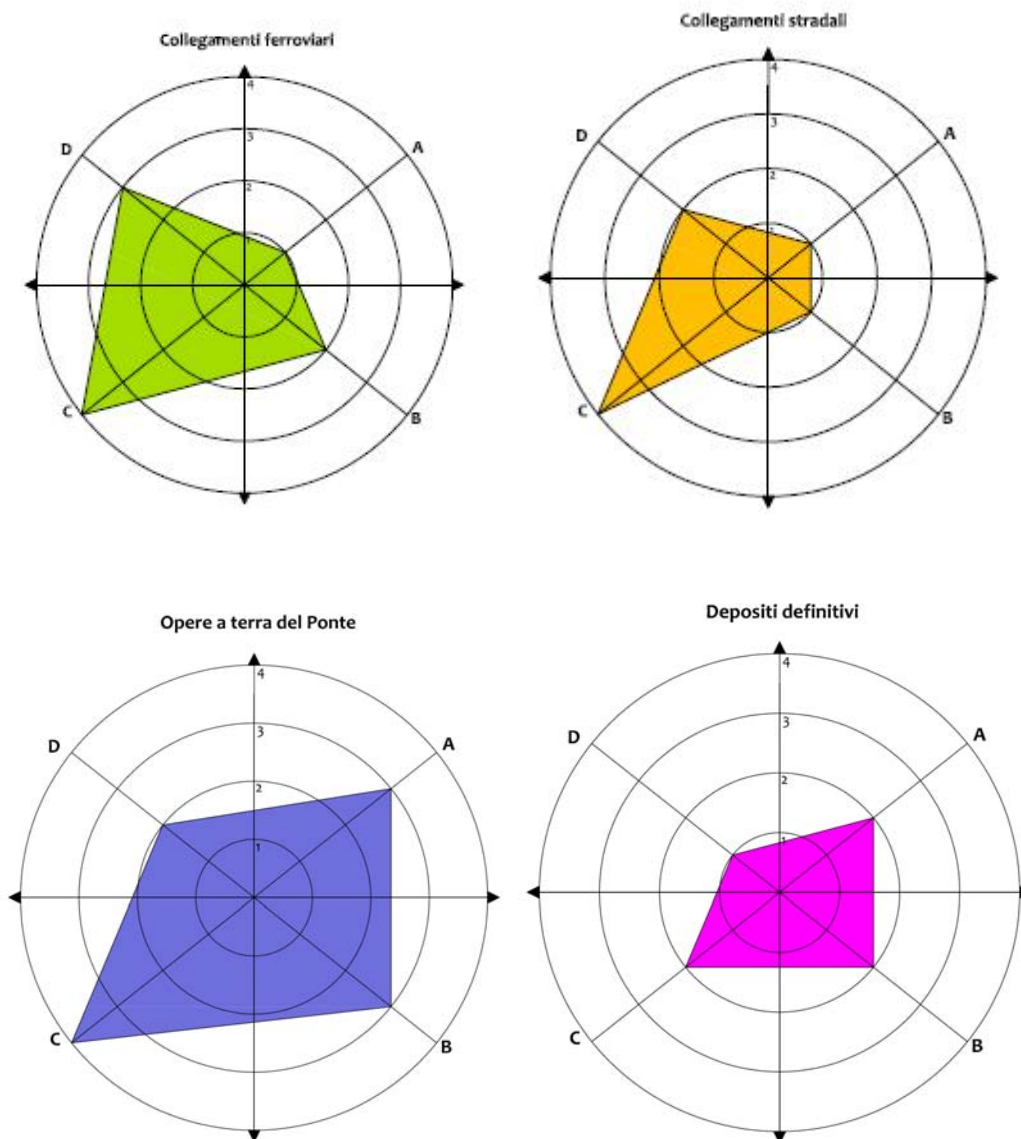
- **1 poco significativo;**
- **2 basso** quando gli interventi si relazionano in modo indiretto e senza prospettare ricadute di ampio respiro rispetto agli obiettivi specifici degli strumenti di piano;
- **3 medio** quando le relazioni sono evidenti e direttamente richiamate dagli strumenti di piano;
- **4 alto**, qualora non solo si ha piena aderenza agli obiettivi di piano ma gli interventi si propongono in un’ottica fortemente integrata e sinergica con i processi di trasformazione ai vari livelli e per i diversi comparti della pianificazione.

Come si può evincere dalla graduatoria sopra riportata il livello 4 rappresenta una grande sfida per il progetto sia in termini di capacità nel porre in essere le necessarie forme di integrazioni tra i vari processi indicati dai piani, alcuni solo auspicati negli scenari tendenziali, sia di attivazione delle variegata sinergie che potranno derivare dal coinvolgimento dei vari attori che, a vario titolo, sostengono le trasformazioni del territorio e del paesaggio. Lo scenario, rispetto al quale si potranno verificare queste opportunità, è necessariamente di lungo periodo e richiederà strumenti amministrativi e finanziari da attivare con altri protagonisti e collateralmente alla realizzazione del Ponte.

Le articolazioni di progetto sono state pertanto confrontate con gli strumenti analizzati, rispetto agli obiettivi chiave del raggruppamento; i risultati, riferiti ad ogni articolazione del progetto, sono stati riportati nei grafici a stella riferiti ad ogni Regione.

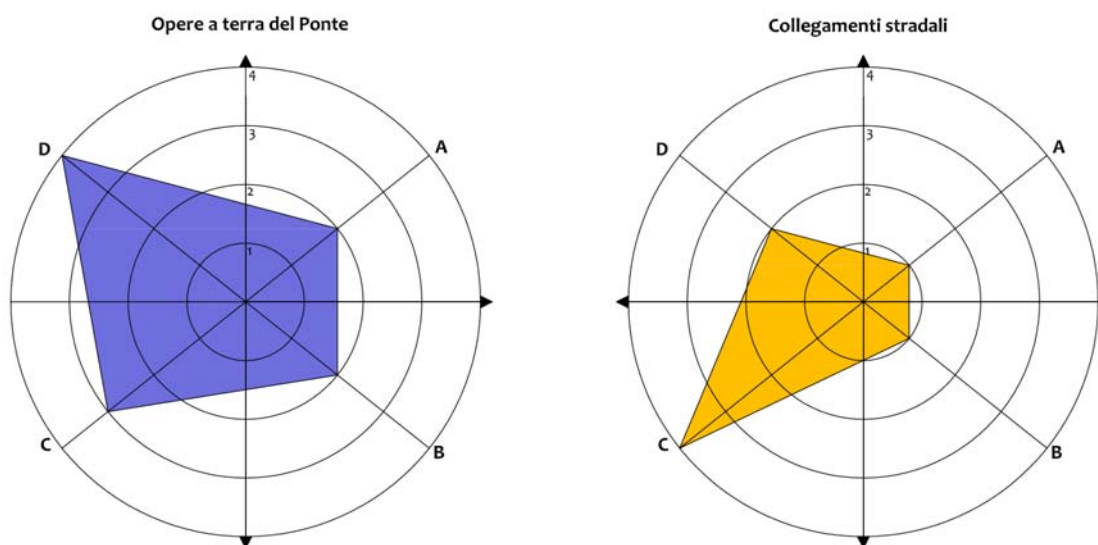
		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO	
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> <i>Data</i> F0 20/06/2011

17.1.1 I risultati delle valutazioni riferiti al progetto per la Regione Sicilia



		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO					
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"><i>Rev</i></td> <td style="width: 50%;"><i>Data</i></td> </tr> <tr> <td>F0</td> <td>20/06/2011</td> </tr> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	F0	20/06/2011
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
F0	20/06/2011						

17.1.2 I risultati delle valutazioni riferiti al progetto per la Regione Calabria



17.2 Livelli di interferenza con il sistema dei vincoli ambientali e paesistici e la pianificazione urbanistica

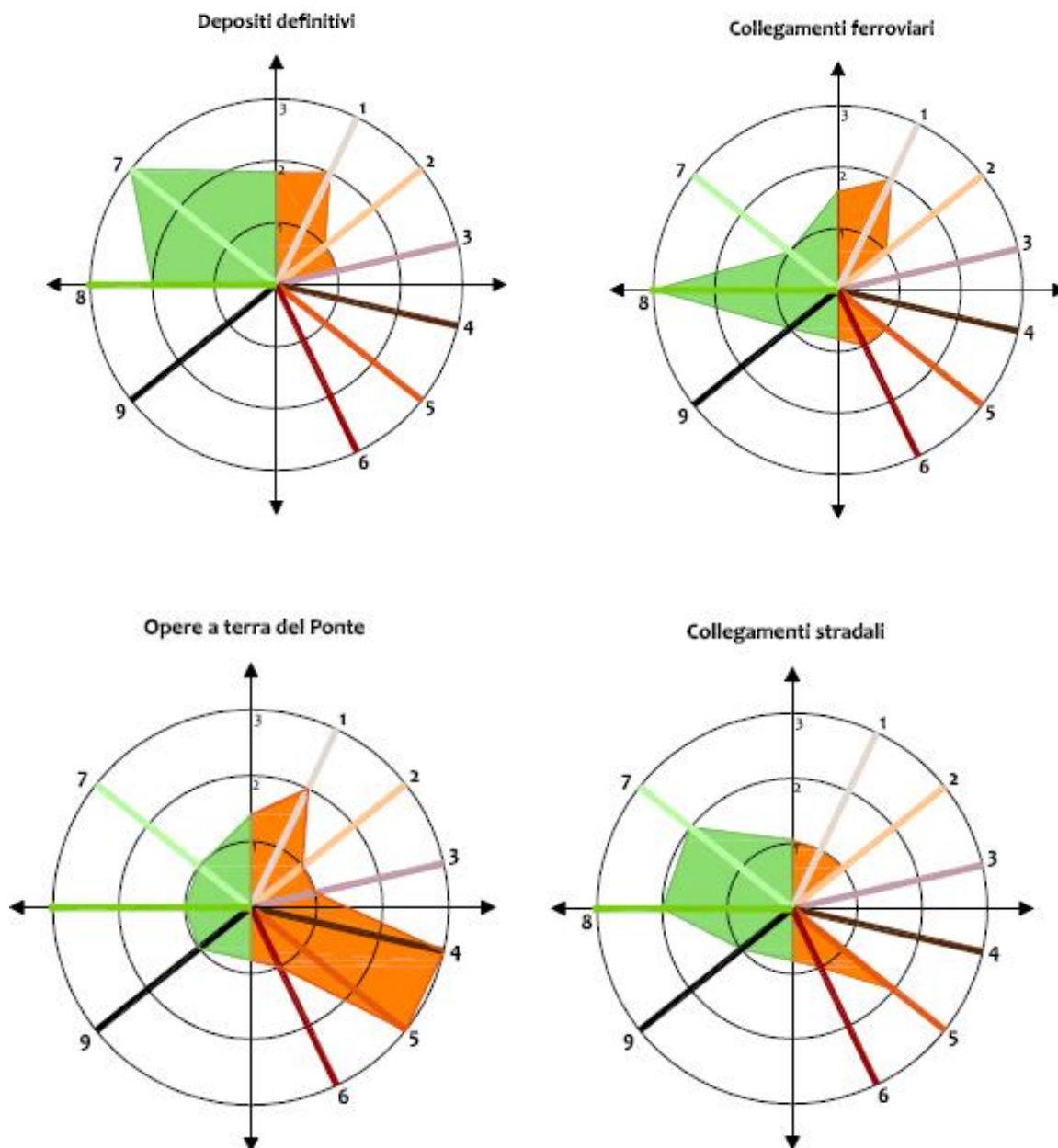
L'interferenza è stata riferita a tre livelli di conflitto associati all'entità di aree che sono coinvolte dalle trasformazioni prodotte dalla presenza di opere in progetto, tale entità è stata espressa in percentuale di tracciato (nel caso di opere lineari) che produce tale azione; ovviamente i rapporti sono stati riferiti ai tratti in superficie. I livelli utilizzati sono tre:



- 1 basso = < del 30% del tratto in superficie
- 2 medio = tra 30 e 60 % del tratto in superficie
- 3 alto = > 60 % del tratto in superficie.

I valori calcolati dalle sovrapposizioni opere e indicazioni di piano sono stati riportati nei grafici a stella riferiti alle varie articolazioni di progetto.

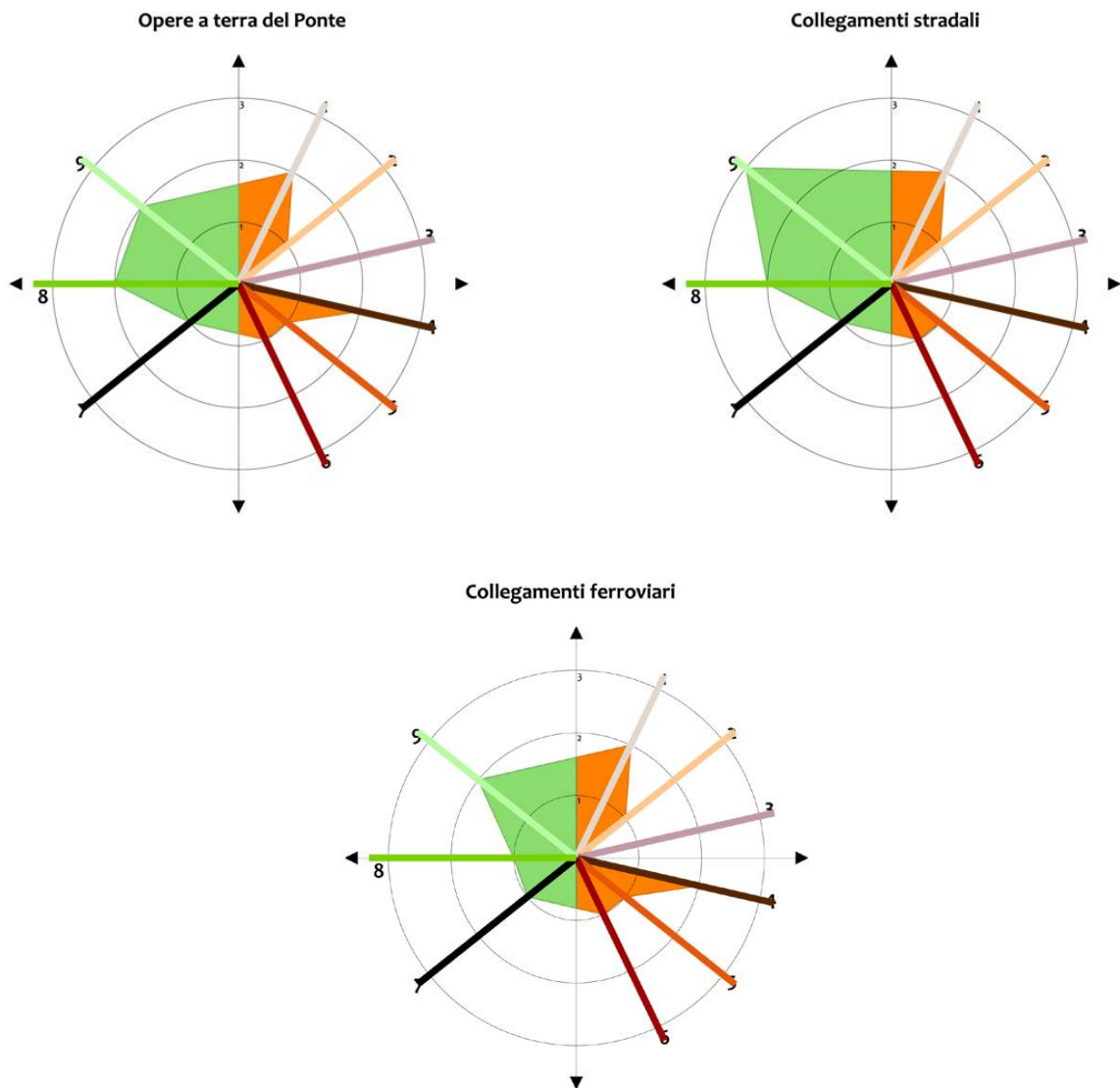
		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO					
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;"><i>Rev</i></th> <th style="text-align: left;"><i>Data</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>F0</td> <td>20/06/2011</td> </tr> </tbody> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	F0	20/06/2011
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
F0	20/06/2011						

17.2.1 I risultati delle valutazioni riferiti alla Regione Sicilia



		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO					
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;"><i>Rev</i></th> <th style="text-align: left;"><i>Data</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">F0</td> <td style="text-align: center;">20/06/2011</td> </tr> </tbody> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	F0	20/06/2011
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
F0	20/06/2011						

17.2.2 I risultati delle valutazioni riferiti alla Regione Calabria



18 Considerazioni conclusive

Il tentativo di ricondurre le valutazioni in ordine alle coerenze/interferenze del progetto a delle quantificazioni rappresentabili in schemi grafici, ha, in primo luogo, imposto una lettura dei progetti

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

a più livelli e su piani diversificati, al fine di poterne estrapolare il significato in termini di ricadute territoriali e ambientali.

Conseguentemente, mentre la lettura dei singoli documenti di piano è stata condotta per capire la natura e le entità delle relazioni che sussistono (o potrebbero sussistere) tra lo specifico strumento e il progetto nel suo insieme, sempre nell’ottica di cogliere un principio generale di coerenza, nella valutazione del progetto si propone un approccio invertito e cioè dal progetto, articolato nelle sue componenti ritenute fondamentali, all’insieme dei piani.

Anche tale valutazione, come del resto quella a partire dai piani, non va intesa come un giudizio sulla “bontà o fattibilità” del progetto, semmai potrebbe costituire uno strumento sintetico per esplicitare i punti di forza o di debolezza del progetto; questo strumento di lettura vale soprattutto per i grafici riguardanti la coerenza.

A questo proposito dalla lettura delle due serie di grafici della coerenza (Assi A,B,C,D) riferite alle due regioni, si possono desumere alcuni aspetti che meritano una riflessione:

- Le infrastrutture stradali e ferroviarie presentano, come atteso, data la natura dei progetti e il quadro regionale di riferimento, la massima coerenza rispetto all’asse C (Sistema dei trasporti e della mobilità) ma *l’area delle coerenze concatenate* risulta più importante e soddisfacente per il collegamento ferroviario lato Sicilia. Questo riscontro deriva dal fatto che le azioni che la ferrovia, con le sue stazioni metropolitane, può determinare nei confronti della mobilità e dei processi di riqualificazione urbana, sono molto più evidenti e potenzialmente più prevedibili rispetto alle dinamiche che invece derivano da un collegamento autostradale. Questo non vuol dire che un nuovo asse di collegamento autostradale risulti avulso da processi di riallocazione o di riorganizzazione territoriale; se si va oltre, infatti, alle sole logiche di espansione dei fattori di localizzazione e delle opportunità di crescita insediativa e delle strutture produttive, si colgono, in tutta la loro problematicità, le ricadute di natura paesaggistica ed ambientale che di fatto ridimensionano le prestazioni complessive del collegamento stesso (ecco quindi un’area meno estesa di quella del collegamento ferroviario). In Calabria il collegamento stradale è riconducibile ad un consolidato e atteso progetto complessivo di ammodernamento di un’infrastruttura importante non solo per il Ponte, ma per i collegamenti regionali e sovra regionali; tuttavia, le azioni principali rimangono nell’ambito delle prerogative settoriali. Le ricadute più interessanti sul piano della riorganizzazione e ristrutturazione del tessuto urbano e della rete infrastrutturale sono state attribuite alle opere a terra, in quanto nel nuovo polo (Centro Direzionale e parco urbano) sono ricomprese le novità con valenza

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

territoriale.

- Le opere a terra sono state considerate nella loro complessità, sia perché agiscono su vari comparti del territorio (paesaggio, ambiente, tessuti urani, ecc..) sia perché la massimizzazione dei benefici che possono attivare, dipende molto dalle relazioni che le stesse possono innescare con gli interventi al contorno e che si ritiene debbano costituire le opere di accompagnamento, necessarie ed obbligatorie per un'opera di questa natura, qual è il Ponte. L'aspetto che emerge dal confronto tra i due versanti è la diversa capacità di operare rispetto alle politiche dei vari assi (soprattutto A,B,D). In Calabria il futuro assetto del Centro Direzionale determinerà logiche di riqualificazione dei tessuti urbani molto forti ed altrettanto forte sarà la ricaduta sull'attuale assetto paesaggistico (il nuovo assetto sarà commisurato alla capacità dirompente del Ponte). In Sicilia le opere agiscono in modo meno incisivo sui vari comparti territoriali, anche perché la necessità di puntare molto al sistema infrastrutturale, (si richiama la dimensione delle grandi opere d'arte quali il Viadotto Pantano o l'ingombro della barriera di esazione) fa sì che le stesse siano, allo stesso modo, dirompenti ma non nella direzione degli interventi sul versante Calabria; in altri termini, le trasformazioni dovute alla presenza delle infrastrutturali, rendono meno efficaci gli interventi sul paesaggio e sulla riqualificazione dei tessuti urbani. La nuova area di riassetto paesaggistico, confinata nelle aree del cantiere e delle opere a terra del Ponte, svolge un ruolo importante, ma si mantiene nell'ambito della ricucitura dei tessuti urbani in parte demoliti, fornendo una opportunità di riappropriazione dei luoghi che, comunque, dovrà essere sostenuta da ulteriori ed importanti interventi al contorno. Merita sottolineare che, in questo settore della città di Messina, stanno maturando molte iniziative che intendono proiettare i futuri spazi in una nuova dimensione, più coerente con le funzioni assegnate alle coste e alle politiche di riappropriazione dei tessuti urbani, attualmente in forte stato di degrado. Molti di tali interventi sono sostenuti dal progetto (vd. Opere di compensazione) anche se non è del tutto scontata ed evidente la loro capacità di dare una risposta organica e complessiva alle sfide che, di fatto, si trovano a dover fronteggiare la Città di Messina, da un lato, ed il Ponte, dall'altro.



Relativamente alla questione interferenze, le considerazioni risultano più semplici in quanto le stime delle interferenze sono il frutto di un confronto, quasi contabile, dell'entità delle occupazioni prodotte dai tracciati e dagli interventi areali nei settori di territorio vincolati o con particolari

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

destinazioni d'uso.

Va da sé che l'estensione degli ingombri, dovuti ad ampi tratti di infrastrutture in superficie, può determinare una maggiore probabilità che l'intervento occupi superfici vincolate. Inoltre, sia il versante calabrese che quello siciliano, sono gravati da un sistema stratificato di vincoli, paesaggistici ed ambientali, tali da rendere queste aree oggetto di un'attenzione assoluta. Di converso, questa stessa caratterizzazione, rende altamente improbabile che qualsiasi intervento, considerato nelle possibili alternative proponibili e ricercabili, non possa produrre interferenze sulle condizioni di vincolo. La possibilità di adottare tratti in galleria può costituire una soluzione che, però, oltre a non poter essere estesa alla totalità delle opere, implica problematiche ambientali di altra natura che impongono ulteriori riflessioni di tipo progettuale. Tuttavia, le considerazioni che si devono trarre da queste valutazioni, non vanno intese ed interpretate nel senso di non voler essere un giudizio sul progetto (per questo si rimanda alle considerazioni svolte nei §§ 1 e 2 sul significato sel QR programmatico).



In estrema sintesi, dalle valutazioni condotte in questo capitolo, si ritorna al tema di fondo, ovvero alla necessità che si instaurino forti e dinamiche relazioni tra processi di definizione degli strumenti di governo del territorio e progettualità dell'intervento; quest'ultima, intesa come costruzione dell'offerta di nuove opportunità, nell'ottica di andare oltre ai conflitti e di massimizzare i potenziali benefici.

		<p align="center">Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO</p>		
<p align="center">RELAZIONE GENERALE</p>		<p><i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc</p>	<p><i>Rev</i> F0</p>	<p><i>Data</i> 20/06/2011</p>

Elenco e classificazione dei Beni Storico Culturali e Archeologici - Calabria

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
		RELAZIONE GENERALE	<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0

BENE STORICO CULTURALE									
<i>FID</i>	<i>COD_TIPO</i>	<i>TIPO</i>	<i>NOME</i>	<i>EPOCA</i>	<i>USO ATTUALE</i>	<i>NOTE</i>	<i>LOCALITA</i>	<i>COMUNE</i>	<i>FONTE</i>
123	F1	Centro storico	Calanna	insediamenti indigeni e colonie greche				Calanna	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
124	F1	Centro storico	Columna	insediamenti romani				Campo calabro	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
125	F1	Centro storico	Skyllaion	insediamenti indigeni e colonie greche				Scilla	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
135	E2	Filanda	Filanda Messina				Cannitello	Villa San Giovanni	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
136	E2	Filanda	Filanda Lo Faro	XIX sec.			Cannitello	Villa San Giovanni	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
137	E2	Filanda	Filanda Cogliandro	XIX sec.			Cannitello - Via Cavour	Villa San Giovanni	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
138	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva	Chiesa dello Spirito Santo	inaugurata nel 1752	Culto	In corso di restauro	Marina grande di scilla	Scilla	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
139	C1	Palazzo, palazzetto, casa signorile	Palazzo Scategna	XVIII secolo	Albergo	Buono stato di conservazione	Chianalea	Scilla	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
140	C2	Villa, villino	Villa Zagari	1933	Residenza privata		Chianalea	Scilla	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
141	E2	Filanda	Filanda Lamonica				Cannitello	Villa San Giovanni	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
142	B2	Castello	Castello feudale	X secolo	Nessuno	Pessimo stato di conservazione	Castel Vecchio	Calanna	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
		RELAZIONE GENERALE	<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0

BENE STORICO CULTURALE

FID	COD_TIPO	TIPO	NOME	EPOCA	USO ATTUALE	NOTE	LOCALITA	COMUNE	FONTE
143	B2	Castello	Castello	(?)	Nessuno	Rudere	Loc.Croce	Fiumara	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
144	B7	Batteria da costa	Forte di Arghillà (Gulli)	XIX secolo	Nessuno	Cattivo stato di conservazione	Arghillà	Reggio di Calabria	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
145	B7	Batteria da costa	Fortezza di Catona (San Leonardo)	XIX secolo	Deposito	Cattivo stato di conservazione	Catona	Reggio di Calabria	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
146	B2	Castello	Castello Ruffo	XVI secolo	Museo, Abitazione e sale conferenze	Mediocre stato di conservazione	Centro storico	Scilla	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
147	B7	Batteria da costa	Batteria di Capo Paci	XIX secolo	Nessuno		Capo Paci	Scilla	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
148	B7	Batteria da costa	Batteria di Scilla	XIX secolo	Nessuno		Marina di Scilla	Scilla	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
149	B1	Cinta urbana - rocca	Cinta Urbana				Centro urbano	Scilla	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
150	B7	Batteria da costa	Forte Ridotto di Carcoraso	XIX secolo	Nessuno		Situato in prossimità di Torre Cavallo	Villa San Giovanni	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
151	B6	Torre	Torre Cavallo	XVI sec.	Nessuno	Rudere	Torre Cavallo	Villa San Giovanni	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
152	B7	Batteria da costa	Forte di Punta Pezzo	Epoca murattiana	Nessuno		Punta Pezzo	Villa San Giovanni	Fatta, F., 2002, Luci del Mediterraneo
153	B7	Batteria da costa	Batteria di Altafiumara	XIX secolo	Albergo	Buono stato di conservazione	Altafiumara	Villa San Giovanni	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
154	B7	Batteria da costa	Polveriera	XIX sec				Campo calabro	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
		RELAZIONE GENERALE	<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0

BENE STORICO CULTURALE

<i>FID</i>	<i>COD_TIPO</i>	<i>TIPO</i>	<i>NOME</i>	<i>EPOCA</i>	<i>USO ATTUALE</i>	<i>NOTE</i>	<i>LOCALITA</i>	<i>COMUNE</i>	<i>FONTE</i>
155	B7	Batteria da costa	Ex deposito munizioni Poggio Pignatelli	XIX secolo	Nessuno	Mediocre stato di conservazione	Poggio Pignatelli	Campo calabro	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
156	B7	Batteria da costa	Batteria Matiniti inferiore	XIX sec				Campo calabro	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
157	B7	Batteria da costa	Batteria Siacci (Matiniti superiore)	XIX secolo	Nessuno	Cattivo stato di conservazione	Matiniti Superiore	Campo calabro	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
158	B7	Batteria da costa	Forte di Campo Calabro	XIX secolo	Nessuno	Mediocre stato di conservazione	Lustrico	Campo calabro	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
218	G5	Faro	Faro	XX sec		Attivato nel 1883	Punta Pezzo	Villa San Giovanni	Fatta, F., 2002, Luci del Mediterraneo
219	G5	Faro	Faro	XX sec		Attivato nel 1913	Altura sopra il Castello dei Ruffo	Scilla	Fatta, F., 2002, Luci del Mediterraneo
220	G7	Casello ferroviario, casa cantoniera					Catona	Reggio di Calabria	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
221	E4	Calcara, fornace						Reggio di Calabria	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
222	G7	Casello ferroviario, casa cantoniera						Reggio di Calabria	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
223	C2	Villa e villino	Villa Boiano					Villa San Giovanni	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
224	D3	Insedimento rurale	Case Periconi					Reggio di Calabria	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
225	D3	Insedimento rurale	Case Castelluzzo					Reggio di Calabria	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
		RELAZIONE GENERALE	<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0

BENE STORICO CULTURALE									
<i>FID</i>	<i>COD_TIPO</i>	<i>TIPO</i>	<i>NOME</i>	<i>EPOCA</i>	<i>USO ATTUALE</i>	<i>NOTE</i>	<i>LOCALITA</i>	<i>COMUNE</i>	<i>FONTE</i>
226	G7	Casello ferroviario, casa cantoniera						Villa San Giovanni	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
227	G7	Casello ferroviario, casa cantoniera						Villa San Giovanni	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
228	G3	Acquedotto						Villa San Giovanni	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
229	G7	Casello ferroviario, casa cantoniera						Villa San Giovanni	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
230	E3	Abbeveratoio, fontana, gebbia, cisterna, fonte, serbatoio, pozzo, vasca						Villa San Giovanni	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
231	G5	Faro						Villa San Giovanni	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
232	G7	Casello ferroviario, casa cantoniera						Villa San Giovanni	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
233	E2	Filanda						Villa San Giovanni	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
234	G7	Casello ferroviario, casa cantoniera						Villa San Giovanni	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
235	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva						Villa San Giovanni	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
236	G7	Casello ferroviario, casa cantoniera						Villa San Giovanni	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
237	E4	Calcara, fornace						Villa San Giovanni	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
		RELAZIONE GENERALE	<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0

BENE STORICO CULTURALE

FID	COD_TIPO	TIPO	NOME	EPOCA	USO ATTUALE	NOTE	LOCALITA	COMUNE	FONTE
238	B6	Torre	Torre Cavallo					Villa San Giovanni	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
239	G7	Casello ferroviario, casa cantoniera						Scilla	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
240	C2	Villa e villino	Villa Arico'					Campo calabro	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
241	E3	Abbeveratoio, fontana, gebbia, cisterna, fonte, serbatoio, pozzo, vasca						Campo calabro	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
242	E3	Abbeveratoio, fontana, gebbia, cisterna, fonte, serbatoio, pozzo, vasca						Campo calabro	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
243	E4	Calcara, fornace						Fiumara	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
244	A2	Abbazia, convento - monastero, santuario, eremo						Fiumara	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
245	D3	Insedimento rurale						Campo calabro	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
246	F2	Nucleo storico					Concessa	Reggio di Calabria	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
247	F2	Nucleo storico					San Ranieri	Reggio di Calabria	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
248	F2	Nucleo storico					San Giovannello	Reggio di Calabria	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
249	F2	Nucleo storico					Santa Lucia	Campo calabro	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
		RELAZIONE GENERALE	<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0

BENE STORICO CULTURALE

<i>FID</i>	<i>COD_TIPO</i>	<i>TIPO</i>	<i>NOME</i>	<i>EPOCA</i>	<i>USO ATTUALE</i>	<i>NOTE</i>	<i>LOCALITA</i>	<i>COMUNE</i>	<i>FONTE</i>
250	F2	Nucleo storico					San Pietro	Fiumara	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
251	F2	Nucleo storico					Musala	Campo calabro	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
252	F2	Nucleo storico					Campo di Calabria	Campo calabro	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
253	F2	Nucleo storico					Acciarelo	Villa San Giovanni	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
254	F1	Centro storico					Villa San Giovanni	Villa San Giovanni	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
255	F2	Nucleo storico					Piale	Villa San Giovanni	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
256	F2	Nucleo storico					Santori	Villa San Giovanni	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
257	F2	Nucleo storico					Farrito	Villa San Giovanni	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
258	F2	Nucleo storico					Cannitello	Villa San Giovanni	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
259	F2	Nucleo storico					Zagarella	Villa San Giovanni	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911
260	F2	Nucleo storico					Porticello	Villa San Giovanni	IGM Foglio 254 Carta d'Italia - IV S.E., 1:25000, da levata 1911

 Stretto di Messina	 EuroLink	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE GENERALE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

BENE ARCHEOLOGICO									
<i>FID</i>	<i>COD- TIPO</i>	<i>TIPO</i>	<i>NOME</i>	<i>EPOCA</i>	<i>VINCOLO</i>	<i>DATA_ PROVV</i>	<i>LOCALITA</i>	<i>COMUNE</i>	<i>FONTI</i>
0	H1	Siti archeologici	Individuazione del mastio della fortificazione e dell'accesso originario, ubicato sul lato Nord accanto ad una delle torri murarie	Patrimonio medievale	A.R.	28/01/1995	Castello	Calanna	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
1	H2	Complessi archeologici	Strutture murali e tracciato stradale inerenti un insediamento di età romana	Patrimonio greco-romano (età romana)	A.R.	07/12/1989	Chiusa Adorno	Campo Calabro	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)
2	H2	Complessi archeologici	Strutture murali e tracciato stradale inerenti un insediamento di età romana	Patrimonio greco-romano (età romana)	D.D.R.	01/03/2006	Chiusa Adorno	Campo Calabro	PTCP Reggio Calabria (adoz. 2009)

		<p align="center">Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO</p>					
<p align="center">RELAZIONE GENERALE</p>		<p><i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th><i>Rev</i></th> <th><i>Data</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>F0</td> <td>20/06/2011</td> </tr> </tbody> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	F0	20/06/2011
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
F0	20/06/2011						

Elenco e classificazione dei Beni Storico Culturali e Archeologici - Sicilia

 Stretto di Messina	 EuroLink	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE GENERALE		Codice documento AM0071_F0.doc	Rev F0	Data 20/06/2011

BENE STORICO CULTURALE									
FID	COD_TIPO	TIPO	NOME	EPOCA	USO ATTUALE	NOTE	LOCALITA	COMUNE	FONTE
0	C2	Villa, villino	Villa Magno			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
1	C2	Villa, villino	Villa Fodi			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
2	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva	Cappella S. Biagio			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
3	B6	Torre	Torre Bianca			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
4	C7	Architettura civile - altro	Colonia Marina			Caratterizzante. Realizzato dalla famiglia Bosurgi.	Mortelle	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
5	C2	Villa, villino	Villa Pessi					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
6	C2	Villa, villino	Villa Vadala'					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
7	E3	Abbeveratoio, fontana, gebbia, cisterna, fonte, serbatoio, pozzo, vasca	Fonte					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
8	E1	Mulino, pastificio	Mulino ad acqua Feliciosa					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
9	E1	Mulino, pastificio	Mulino ad acqua					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
10	E1	Mulino, pastificio	Mulino ad acqua Molinazzo					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
11	E3	Abbeveratoio, fontana, gebbia, cisterna, fonte, serbatoio, pozzo, vasca	Fonte					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
12	C2	Villa, villino	Villino Ali					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
13	E3	Abbeveratoio, fontana, gebbia, cisterna, fonte, serbatoio, pozzo, vasca	Fonte					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
14	E1	Mulino, pastificio	Mulino ad acqua					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
15	E1	Mulino, pastificio	Mulino ad acqua del Tono					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)

 Stretto di Messina	 EuroLink	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE GENERALE		Codice documento AM0071_F0.doc	Rev F0	Data 20/06/2011

BENE STORICO CULTURALE									
FID	COD_TIPO	TIPO	NOME	EPOCA	USO ATTUALE	NOTE	LOCALITA	COMUNE	Fonte
16	E1	Mulino, pastificio	Mulino ad acqua					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
17	E1	Mulino, pastificio	Mulino ad acqua					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
18	E1	Mulino, pastificio	Mulino ad acqua					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
19	A4	Cimitero	Cimitero di Massa S. Lucia			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
20	E1	Mulino, pastificio	Mulino ad acqua					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
21	E1	Mulino, pastificio	Mulino ad acqua					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
22	B6	Torre	Torre Lobrato					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
23	A4	Cimitero	Cimitero di Torre Faro			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
24	C2	Villa, villino	Villa Landi					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
25	C2	Villa, villino	Villa Trombetta					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
26	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva	Chiesa Madonna dei Miracoli					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
27	E3	Abbeveratoio, fontana, gebbia, cisterna, fonte, serbatoio, pozzo, vasca	Fonte					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
28	C2	Villa, villino	Villa Pomara					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
29	A4	Cimitero	Cimitero di Faro Superiore			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
30	C2	Villa, villino	Villa Abate					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
31	C2	Villa, villino	Villa Teodolinda					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
32	C2	Villa, villino	Villa Roberto					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
33	E3	Abbeveratoio, fontana, gebbia, cisterna, fonte, serbatoio, pozzo, vasca	Fonte					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)

 Stretto di Messina	 EuroLink	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE GENERALE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

BENE STORICO CULTURALE									
FID	COD_TIPO	TIPO	NOME	EPOCA	USO ATTUALE	NOTE	LOCALITA	COMUNE	Fonte
34	C2	Villa, villino	Villa Tavelli					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
35	D4	Edilizia rurale minore: depositi, magazzini, stalle, cantine	Cantina					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
36	C6	Struttura sanitaria	sanatorio					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
37	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva	Chiesa di San Giuseppe					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
38	E3	Abbeveratoio, fontana, gebbia, cisterna, fonte, serbatoio, pozzo, vasca	Fontanella					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
39	C2	Villa, villino	Villa Di Natale					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
40	A4	Cimitero	Cimitero di Porticatelio			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
41	C2	Villa, villino	Villa Filocamo					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
42	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva	Chiesa della Contemplazione					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
43	C2	Villa, villino	Villa Logiudice					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
44	E4	Calcara, fornace	Fornace					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
45	C2	Villa, villino	Villa Natoli					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
46	C2	Villa, villino	Villa Perino					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
47	C2	Villa, villino	Villa Filimanti					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
48	C2	Villa, villino	Villa Fileti					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
49	A2	Abbazia, convento – monastero, santuario, eremo	Convento di San Salvatore dei Greci					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
50	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva	Chiesa di San Licandro					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
51	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva	Chiesa di Santa Maria del Gesu'					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)

 Stretto di Messina	 EuroLink	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE GENERALE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

BENE STORICO CULTURALE									
FID	COD_TIPO	TIPO	NOME	EPOCA	USO ATTUALE	NOTE	LOCALITA	COMUNE	Fonte
52	C6	Struttura sanitaria	Ospedale Psichiatrico					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
53	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva	Chiesa di S. Andrea'					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
54	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva	Chiesa di S. Maria della Valle (la Badiazza)					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
55	A2	Abbazia, convento – monastero, santuario, eremo	Chiesa di S. Francesco di Paola			già chiesa del Santo Sepolcro	Foce Fiumara S. Leone	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
56	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva	Chiesa della Madonna di Trapani			Già chiesa del Santo Sepolcro		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
57	A2	Abbazia, convento – monastero, santuario, eremo	Convento dei Cappuccini				San Leone	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
58	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva	Chiesa di S. Leonardo					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
59	C2	Villa, villino	Villa D'Amico					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
60	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva	Chiesa di S. Corrado					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
61	B2	Castello	Castellaccio					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
62	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva	Consolazione					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
63	E1	Mulino, pastificio	Ultimi Molini					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
64	C6	Struttura sanitaria	Lazzaretto					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
65	E1	Mulino, pastificio	Mulino ad acqua					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
66	E1	Mulino, pastificio	Mulino ad acqua					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
67	E1	Mulino, pastificio	Mulino ad acqua					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
68	E1	Mulino, pastificio	Mulino ad acqua					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
69	B8	Architettura fortificata - altro	Cittadella					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
70	E1	Mulino, pastificio	Mulino ad acqua					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)

 Stretto di Messina	 EuroLink	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE GENERALE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

BENE STORICO CULTURALE									
<i>FID</i>	<i>COD_TIPO</i>	<i>TIPO</i>	<i>NOME</i>	<i>EPOCA</i>	<i>USO ATTUALE</i>	<i>NOTE</i>	<i>LOCALITA</i>	<i>COMUNE</i>	<i>FONTE</i>
71	C2	Villa, villino	Lavecchia					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
72	C2	Villa, villino	Torre (la)					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
73	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva	Chiesa di S. Pantaleo					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
74	E1	Mulino, pastificio	Mulino ad acqua					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
75	A4	Cimitero	Cimitero monumentale di Messina	1865-1872		Qualificante	tra Dromo grande e via del Santo	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
76	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva	Chiesa di S. Cosimo					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
77	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva	Chiesa di S. Maria degli Angeli					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
78	B6	Torre	Torre					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
79	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva	Chiesa di S. Giovannello					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
80	C2	Villa, villino	Villa Rosa					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
81	A4	Cimitero	Chiesa di S. Filippo			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
82	C2	Villa, villino	Villa Targa					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
83	A4	Cimitero	Tremestieri (di)			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
84	C2	Villa, villino	Villa			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
85	C2	Villa, villino	Villa			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
86	C2	Villa, villino	Villa			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
87	D2	Casa rurale	Casa			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
88	C2	Villa, villino	Villa			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
89	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva	Chiesa			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
		RELAZIONE GENERALE	<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0

BENE STORICO CULTURALE									
FID	COD_TIPO	TIPO	NOME	EPOCA	USO ATTUALE	NOTE	LOCALITA	COMUNE	FONTI
90	C2	Villa, villino	Villa			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
91	C2	Villa, villino	Villa			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
92	C2	Villa, villino	Villa			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
93	D2	Casa rurale	Casa Rurale			Caratterizzante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
94	C2	Villa, villino	villa Trombetta			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
95	E3	Abbeveratoio, fontana, gebbia, cisterna, fonte, serbatoio, pozzo, vasca	Abbeveratoio rurale			Caratterizzante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
96	C2	Villa, villino	Villa			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
97	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva	Chiesa di S. Giorgio e Nicola			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
98	C2	Villa, villino	Villa Sacca			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
99	B3	Borgo murato	Borgo			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
100	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva	Chiesa			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
101	D2	Casa rurale	Casa Rurale			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
102	G2	Ponte	Ponte stradale			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
103	C2	Villa, villino	Villa			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
104	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva	Chiesa di S. Maria Addolorata			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
105	C2	Villa, villino	Villa			Caratterizzante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
106	C2	Villa, villino	Villa			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
107	C2	Villa, villino	Villa			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
		RELAZIONE GENERALE	<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0

BENE STORICO CULTURALE									
FID	COD_TIPO	TIPO	NOME	EPOCA	USO ATTUALE	NOTE	LOCALITA	COMUNE	FONTI
108	D3	Insedimento rurale	Insedimento rurale			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
109	C2	Villa, villino	Villa			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
110	C2	Villa, villino	Villa			Caratterizzante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
111	A2	Abbazia, convento – monastero, santuario, eremo	Santuario			Caratterizzante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
112	A2	Abbazia, convento – monastero, santuario, eremo	Santuario S. Annibale Di Francia			Caratterizzante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
113	C2	Villa, villino	Villa			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
114	C2	Villa, villino	Villa Pina			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
115	C2	Villa, villino	Villa			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
116	C2	Villa, villino	Villa Regina			Caratterizzante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
117	C2	Villa, villino	Villa Maria			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
118	G5	Faro	Faro	XIX sec.		Attivato nel 1884	Capo Peloro	Messina	Fatta, F., 2002, Luci del Mediterraneo
119	C2	Villa, villino	Villa			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
120	B6	Torre	Torre Peloro			Caratterizzante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
121	D3	Insedimento rurale	Insedimento rurale			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
122	C2	Villa, villino	Villa			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
126	B5	Carcere, caserma, bunker, forte	Forte Ogliastri - Tre Monti	XIX secolo		Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
127	B5	Carcere, caserma, bunker, forte	Forte Crispi - Portella Arena	XIX secolo		Qualificante, molto danneggiato dai bombardamenti	Portella Arena	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
128	B5	Carcere, caserma, bunker, forte	Torre Semaforica Forte Spuria	XIX sec		Qualificante	in prossimità del Cimitero di Granatari	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
		RELAZIONE GENERALE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc

BENE STORICO CULTURALE									
FID	COD_TIPO	TIPO	NOME	EPOCA	USO ATTUALE	NOTE	LOCALITA	COMUNE	Fonte
129	B5	Carcere, caserma, bunker, forte	Forte Schiaffino sul Monte Giulitta	XIX secolo	Canile	Qualificante; intitolato al Generale Schiaffino	S. Lucia sopra Contesse	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
130	B5	Carcere, caserma, bunker, forte	Forte San Jachiddu - Tre Monti	XIX secolo	In gestione a Cooperativa Scirin	Qualificante	Tre Monti	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
131	B5	Carcere, caserma, bunker, forte	Forte Petrazza - Camaro Superiore	XIX secolo	Gestito dal Consorzio Sol.E.	Qualificante	Camaro superiore	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
132	B5	Carcere, caserma, bunker, forte	Forte Mangialupi - Policlinico universitario	XIX secolo		Qualificante, rudere nell'area del Policlinico (zona eliporto)	Minissale	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
133	B5	Carcere, caserma, bunker, forte	Forte Serro La Croce - Curcuraci			Qualificante	Curcuraci	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
134	B5	Carcere, caserma, bunker, forte	Batteria Masotto			Qualificante		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
159	H1	Siti archeologici	Tracce di insediamento di eta' classica				Casabianca	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
160	H1	Siti archeologici	Tracce di insediamento di eta' greco classica				Capo Peloro	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
161	H1	Siti archeologici	Resti di villa romana				Torre Faro	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
162	H2	Complessi archeologici	Insedimento di eta' proto bizantina				Ganzirri Top Residence	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
163	H1	Siti archeologici	Tracce di insediamento dell'eta' del bronzo				Monte Ciccia	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
164	H1	Siti archeologici	Tracce di insediamenti di eta' tardo antica				Portella Castanea	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
165	H2	Complessi archeologici	Insedimento rurale di eta' imperiale romana				Torrente Annunziata	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
166	H2	Complessi archeologici	Necropoli della media eta' del bronzo				Loc. Paradiso	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
167	H1	Siti archeologici	Chiesa di impianto medievale				Ritiro	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
168	H2	Complessi archeologici	Necropoli di eta' preistorica				Monte Banditore (pendici)	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
169	H2	Complessi archeologici	Insedimento dell'eta' del rame				Camaro loc. S. Anna	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
170	H2	Complessi archeologici	Insedimento agricolo di eta' imperiale romana				Messina -Vill. Pistunina	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
		RELAZIONE GENERALE	<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0

BENE STORICO CULTURALE									
FID	COD_TIPO	TIPO	NOME	EPOCA	USO ATTUALE	NOTE	LOCALITA	COMUNE	Fonte
171	F2	Nucleo storico	Torre Faro			Denominazione 1881:Torre di Faro		Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
172	F2	Nucleo storico	Ganzirri					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
173	F2	Nucleo storico	Sant'Agata					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
174	F2	Nucleo storico	Mortelle					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
175	F2	Nucleo storico	Faro Superiore					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
176	F2	Nucleo storico	Curcuraci Superiore					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
177	F2	Nucleo storico	Curcuraci Inferiore					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
178	F2	Nucleo storico	Pace					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
179	F2	Nucleo storico	Santissima Annunziata					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
180	F2	Nucleo storico	San Michele					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
181	F2	Nucleo storico	Badiazza					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
182	F2	Nucleo storico	Scala					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
183	F2	Nucleo storico	Ritiro					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
184	F2	Nucleo storico	Santo					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
185	F2	Nucleo storico	Gazzi					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
186	F2	Nucleo storico	Paradiso					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
187	F1	Centro storico	Messina					Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)

 Stretto di Messina	 EuroLink	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE GENERALE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

BENE STORICO CULTURALE									
FID	COD_TIPO	TIPO	NOME	EPOCA	USO ATTUALE	NOTE	LOCALITA	COMUNE	Fonte
188	C2	Villa e villino	Casa e villino Marquett			Il villino è una minuscola costruzione rococò, dipendenza della casa principale che si estendeva dal Dromo al mare, con giardini e orti coltivati. La casa sul Dromo è stata trasformata e adattata a canonica dopo il 1908.	Contesse	Messina	Chillemi, F., 2004, I casali di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico
189	C2	Villa e villino	Casa Restuccia			Rinnovata nell'ultimo dopoguera dall'arch. Filippo Rovigo. La nuova strada statale ha separato la casa dalla fabbrica.	Contesse	Messina	Chillemi, F., 2004, I casali di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico
190	C3	Casa di borgo	Casa dei Cocchieri	fine XVIII secolo		Il complesso rappresenta un importante esempio di edilizia civile.	Pistunina	Messina	Chillemi, F., 2004, I casali di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico
191	C2	Villa e villino	Villa Mancini			La villa sorge sulle tracce del monastero cistercense di Santa Maria di Roccamatore (1197), ceduto alla famiglia Tasca che lo trasformarono in residenza. Poco resta delle fasi precedenti il sisma del 1908; la ricostruzione è opera di Riccardo Mancin*	A monte del Dromo, in località Roccamatore.	Messina	Chillemi, F., 2004, I casali di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico
192	E5	Architettura paleoindustriale - altro	Padiglione delle essenze De Pasquale	1912		Eccezionale episodio di architettura industriale; padiglione a unica elevazione concluso da un corpo poligonale destinato agli uffici.	Pistunina, verso Santa Lucia	Messina	Chillemi, F., 2004, I casali di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico

 Stretto di Messina	 EuroLink	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE GENERALE		Codice documento AM0071_F0.doc	Rev F0	Data 20/06/2011

BENE STORICO CULTURALE									
FID	COD_TIPO	TIPO	NOME	EPOCA	USO ATTUALE	NOTE	LOCALITA	COMUNE	FONTE
193	A2	Abbazia, convento – monastero, santuario, eremo	Ex convento dei Cappuccini			Potrebbe trattarsi del monastero di San Nicolò l'Arina fondato nel 1565.	Presso la foce della Fiumara di Zafferia.	Messina	Chillemi, F., 2004, I casali di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico
194	C2	Villa e villino	Villa Pugliatti	XX sec.		Elegante casa liberty; nel giardino una fontana con elementi barocchi di recupero.	Presso la foce della Fiumara di Zafferia.	Messina	Chillemi, F., 2004, I casali di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico
195	C1	Palazzo, palazzetto, casa signorile	Palazzetto La Corte				Pistunina	Messina	Chillemi, F., 2004, I casali di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico
196	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva	Chiesa di Santa Maria della Calispera	varie epoche		Risale a epoca medievale ma ha subito singolari vicende costruttive a cuasa della vicinanza del torrente.		Messina	Chillemi, F., 2004, I casali di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico
197	C1	Palazzo, palazzetto, casa signorile	Palazzo Mondio	varie epoche		Il primo nucleo fu edificato nel XVI secolo, ad opera dei principi Bettoni, in corrispondenza dei resti della dimora di una delle tre contesse che avrebbero fondato il casale in età sveva. Ampliamenti successivi risalgono al 1726.	Calispera, Contesse	Messina	Chillemi, F., 2004, I casali di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico
198	C2	Villa e villino	Villa Eugenio De Pasquale	XIX- XX sec.		Villa con giardino ricco di opere decorative. A monte della villa sorgeva una torretta medievaleggiante demolita nel 1993.	Contesse	Messina	Chillemi, F., 2004, I casali di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico

 Stretto di Messina	 EuroLink	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE GENERALE		Codice documento AM0071_F0.doc	Rev F0	Data 20/06/2011

BENE STORICO CULTURALE									
FID	COD_TIPO	TIPO	NOME	EPOCA	USO ATTUALE	NOTE	LOCALITA	COMUNE	Fonte
199	E5	Architettura paleoindustriale - altro	Fabbrica di essenze De Pasquale			Gli edifici della fabbrica costeggiano il viale di accesso.	Contesse	Messina	Chillemi, F., 2004, I casali di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico
200	C1	Palazzo, palazzetto, casa signorile	Palazzo De Pasquale	XVIII sec.		A due elevazioni, con eleganti mensoloni decorati a motivi floreali.	Contesse	Messina	Chillemi, F., 2004, I casali di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico
201	C2	Villa e villino	Villa Polimeni-Zumbo	XIX sec.	Asilo	Villa trasformata radicalmente; conserva solo un cancello elegante e la scalea di accesso in stile liberty.	Contesse	Messina	Chillemi, F., 2004, I casali di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico
202	E5	Architettura paleoindustriale - altro	Fabbrica di essenze Restuccia			Fabbrica abbinata alla casa	Contesse	Messina	Chillemi, F., 2004, I casali di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico
203	C2	Villa e villino	Palazzina Grill (casa da tè)	XIX sec.		Di proprietà dei banchieri Grill, di origine tedesca. Struttura portante in blocchi di pietra calcarea, rarissima in tutti gli edifici dell'Ottocento.	Minissale, Contesse	Messina	Chillemi, F., 2004, I casali di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico
204	C2	Villa e villino	Villa Pennisi	XVIII sec.		Della villa originaria restano il solo pianterreno, oltre alla cappellina neoclassica edificata nel giardino.	Zafferia, a monte di Pistunina.	Messina	Chillemi, F., 2004, I casali di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico
205	C2	Villa e villino	Villa Stagno d'Alcontres	XX sec.		Edificio in stile eclettico neo-medievale costruito dopo il sisma del 1908.	Bordonaro, contrada Prunata	Messina	Chillemi, F., 1994, I borghi di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico

 Stretto di Messina	 EuroLink	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE GENERALE		Codice documento AM0071_F0.doc	Rev F0	Data 20/06/2011

BENE STORICO CULTURALE									
FID	COD_TIPO	TIPO	NOME	EPOCA	USO ATTUALE	NOTE	LOCALITA	COMUNE	Fonte
206	B5	Carcere, caserma, bunker, forte	Forte Gonzaga	XVI sec.		Fatto costruire dal vicerè Don Ferrante Gonzaga nell'ambito del progetto di fortificazione di Messina voluto da Carlo V.		Messina	Chillemi, F., 2004, I casali di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico
207	G5	Faro	Lanterna di San Ranieri	1555		Parte del sistema di fortificazioni difensive del XVI-XVII sec.	Zona Falcata del porto	Messina	Fatta, F., 2002, Luci del Mediterraneo
208	A3	Grotta basiliana	Santa Maria la Valle			La Badiazza, complesso benedettino ai piedi dei Peloritani	Sotto al Monte Sughero.	Messina	Chillemi, F., 2004, I casali di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico
209	B7	Batteria da costa	Forte Masotto	XIX sec.	Sede del Tiro a Segno Nazionale	Ex Forte Polveriera	Campo Italia, Curcuraci	Messina	www.fortecavalli.it
210	F2	Nucleo storico	Contesse			Casale di Contesse, lungo il Dromo Grande, tra i torrenti Gazzi e San Filippo.		Messina	Chillemi, F., 2004, I casali di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico
211	E2	Filanda	Ex Filanda Mellinghoff		Museo		Ringo	Messina	Chillemi, F., 1994, I borghi di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico
212	A1	Pieve, chiesa, cappella, edicola votiva	Chiesa di Gesù e Maria del Buon viaggio				Ringo	Messina	Chillemi, F., 1994, I borghi di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico
213	C6	Struttura sanitaria	Ospizio Collereale	1825-27			via Catania	Messina	Chillemi, F., 2004, I casali di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico
214	C7	Architettura civile - altro	Fontana Falconieri	1842			piazza Basicò	Messina	Chillemi, F., 1994, I borghi di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico



 Stretto di Messina	 EuroLink	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE GENERALE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

BENE STORICO CULTURALE									
FID	COD_TIPO	TIPO	NOME	EPOCA	USO ATTUALE	NOTE	LOCALITA	COMUNE	FONTE
215	F2	Nucleo storico	Pistunina			Villaggio di Pistunina, lungo il Dromo Grande, tra i torrenti San Filippo e Zafferia.		Messina	Chillemi, F., 2004, I casali di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico
216	E5	Architettura paleoindustriale - altro	Fabbrica di essenze Sanderson	1817		Il complesso è stato ricostruito dopo il 1908 dai Bosurgi e successivamente più volte ingrandito e rinnovato nel tempo.	Foce della Fiumara di Zafferia	Messina	Chillemi, F., 2004, I casali di Messina: strutture urbane e patrimonio artistico
217	G5	Faro	Faro del Forte degli Inglesi	XII - XVI sec.		Dismesso nel 1884	Capo Peloro	Messina	Fatta, F., 2002, Luci del Mediterraneo
261	G6	Tratturo, trazzera							Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
262	G1	Viabilità storica terrestre, fluviale e marina	Viabilità storica al 1890 - Sicilia						Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)



BENE ARCHEOLOGICO									
FID	COD_TIPO	TIPO	NOME	EPOCA	VINCOLO	DATA_PROVV	LOCALITA	COMUNE	FONTE
3	H2	Complessi archeologici	Necropoli	Età romana			Zona D	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
4	H2	Complessi archeologici	Insedimento	Età greca			Zona A	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)

 Stretto di Messina	 EuroLink	Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE GENERALE		<i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 20/06/2011

5	H2	Complessi archeologici	Abitato	Età ellenistico romana			Zona B	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
6	H2	Complessi archeologici	Insedimenti, necropoli	Età classica			Zona E	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)
7	H2	Complessi archeologici	Necropoli	Età greca			Zona C	Messina	Piano Paesaggistico Ambito 9 - Monti Peloritani nord (adoz. 2009)

		<p align="center">Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO</p>		
<p align="center">RELAZIONE GENERALE</p>		<p><i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc</p>	<p><i>Rev</i> F0</p>	<p><i>Data</i> 20/06/2011</p>

Allegato: Quadro riassuntivo degli strumenti di piano nella Regione Sicilia


		<p align="center">Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO</p>		
<p align="center">RELAZIONE GENERALE</p>		<p><i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc</p>	<p><i>Rev</i> F0</p>	<p><i>Data</i> 20/06/2011</p>

		<p align="center">Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO</p>		
<p align="center">RELAZIONE GENERALE</p>		<p><i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc</p>	<p><i>Rev</i> F0</p>	<p><i>Data</i> 20/06/2011</p>

		<p align="center">Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO</p>		
<p align="center">RELAZIONE GENERALE</p>		<p><i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc</p>	<p><i>Rev</i> F0</p>	<p><i>Data</i> 20/06/2011</p>

Allegato: Quadro riassuntivo degli strumenti di piano nella Regione Calabria

		<p align="center">Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO</p>		
<p align="center">RELAZIONE GENERALE</p>		<p><i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc</p>	<p><i>Rev</i> F0</p>	<p><i>Data</i> 20/06/2011</p>

		<p align="center">Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO</p>		
<p align="center">RELAZIONE GENERALE</p>		<p><i>Codice documento</i> AM0071_F0.doc</p>	<p><i>Rev</i> F0</p>	<p><i>Data</i> 20/06/2011</p>