

# PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA



## PROGETTO DEFINITIVO ALTERNATIVE AI SITI DI DEPOSITO

(Richieste CTVA del 22/12/2011 Prot. CTVA/2011/4534 e del 16/03/2012 Prot. CTVA/2012/1012)

### EUROLINK S.C.p.A.

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

 <b>IL PROGETTISTA</b> Dott. Ing. D. Spoglianti Ordine Ing. Milano n° A 20953	<b>IL CONTRAENTE GENERALE</b> PROJECT MANAGER (Ing. P.P. Marcheselli)	<b>STRETTO DI MESSINA</b> Direttore Generale Ing. G. Fiammenghi	<b>STRETTO DI MESSINA</b> Amministratore Delegato Dott. P.Ciucci
Firmato digitalmente ai sensi dell' "Art.21 del D.Lgs. 82/2005"			

AMV0071\_F0

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

CODICE

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

REV	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
F0	31/05/2012	Emissione finale	M. BATTISTON	M. SALOMONE	D.SPOGLIANTI



		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

## INDICE

INDICE .....	3
Premessa .....	8
1 Metodologia per l’aggiornamento dell’inquadramento territoriale ed urbanistico.....	8
1.1 Le varianti introdotte dal nuovo Scenario della Cantierizzazione .....	14
2 Considerazioni sugli scenari della pianificazione.....	15
Caratteristiche socio – economiche ed insediative nella Regione Sicilia .....	19
3 Il Quadro regionale e provinciale.....	19
3.1 La specializzazione provinciale.....	22
La programmazione settoriale e gli strumenti di pianificazione.....	29
4 Il sistema infrastrutturale e trasportistico nella Regione Sicilia .....	29
4.1 Piano Regionale dei Trasporti e della Mobilità (PRTM).....	29
4.1.1 Il Piano Direttore.....	29
4.1.2 Il Piano attuativo del trasporto delle merci e della logistica .....	38
4.1.2.1 L’offerta ferroviaria ed intermodale.....	39
4.1.2.2 L’offerta stradale .....	43
4.1.2.3 Gli interventi di potenziamento proposti dal Piano.....	44
4.1.3 Il Piano attuativo delle modalità di trasporto: stradale, ferroviario, aereo - PPAA .....	46
4.1.3.1 L’offerta di trasporto ferroviario nello scenario tendenziale.....	47
4.1.3.2 L’offerta di trasporto stradale nello scenario tendenziale.....	48
4.1.3.3 L’offerta di trasporto marittimo nello scenario tendenziale.....	48
4.1.3.4 Quadro delle strategie di massima.....	49
4.2 Programma Operativo Nazionale “Reti e Mobilità” – Obiettivo convergenza 2007/2013 (PON). 66	
4.3 Piano Urbano della Mobilità – PUM.....	69
4.4 Piano Generale del Traffico – PGTU .....	75
4.5 Piano Regolatore portuale di Messina .....	76
5 Gli strumenti della pianificazione territoriale nella Regione Sicilia .....	79
5.1 Linee guida del Piano Territoriale Paesistico Regionale – PTPR.....	79
5.2 Piano Paesaggistico Ambito 9 – Area della Catena settentrionale Monti Peloritani.....	81
5.3 Piano Territoriale Provinciale – Provincia di Messina – PTP.....	84
5.4 Il Piano di Assetto Idrogeologico.....	88

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

5.5	Il Piano dei Parchi e delle Riserve naturali.....	91
6	Gli strumenti della pianificazione ambientale.....	97
6.1	Il Piano di Gestione dei siti Natura 2000 – Monti Peloritani.....	97
6.2	Il Piano di Tutela delle acque della Regione Sicilia .....	99
6.3	Piano di gestione dei rifiuti.....	100
6.4	Piano forestale regionale .....	103
6.5	Il Piano di Gestione del Distretto idrografico della Regione Sicilia .....	105
6.6	Il Piano Regionale di Coordinamento di tutela della qualità dell’aria .....	108
6.7	Il Piano dei Materiali di Cava e dei Materiali Lapidari di Pregio .....	111
7	Gli strumenti della pianificazione urbanistica.....	117
7.1	Comune di Messina.....	117
7.1.1	Piano Regolatore Generale di Messina – Variante Generale .....	117
7.1.2	Il Piano Particolareggiato di Capo Peloro.....	119
7.1.3	Programma Innovativo in Ambito Urbano – Porti e Stazioni.....	122
7.1.4	PRUUST “Messina per il 2000”.....	127
7.2	Piano di Indirizzo Territoriale - PIT n.22 – La via dell’argilla.....	127
7.3	Comune di Venetico .....	130
7.3.1	Piano Regolatore Generale – Comune di Venetico.....	130
7.4	Comune di Valdina .....	132
7.4.1	Piano Regolatore Generale - Comune di Valdina .....	132
7.5	Comune di Torregrotta.....	134
7.5.1	Il Piano di fabbricazione e Proposta di un nuovo Piano Regolatore Comunale .....	134
7.6	Comune di Villa Franca Tirrena .....	135
7.6.1	Piano Regolatore Generale di Villa Franca Tirrena.....	135
7.7	Comune di Saponara.....	138
7.7.1	Piano Regolatore Generale di Saponara .....	138
8	Programmazione economica per la Regione Sicilia .....	139
8.1	Programma Operativo Interregionale (POIN) “Attrattori culturali, naturali e turismo”. ...	139
8.2	Programma Operativo Regionale FESR 2007-2013. ....	141
8.3	Programma Attuativo Regionale (POR) FAS 2007-2013. ....	144
8.4	Strategia Regionale per l’innovazione 2007-2013.....	146
8.5	Programma di Sviluppo Rurale FEASR 2007-2013 .....	149
8.6	Accordi di Programma Quadro in tema di trasporti, infrastrutture stradali, sviluppo locale	

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

	e riqualificazione urbana.....	152
9	Il Sistema dei Vincoli ambientali e paesaggistici .....	154
9.1	Interferenza con i vincoli paesaggistici.....	154
9.2	Il sistema dei beni storico culturali e il patrimonio archeologico .....	160
9.2.1	I beni puntuali .....	160
9.2.2	I Beni archeologici o di interesse .....	164
9.2.3	L'identità dei luoghi.....	170
	I nuclei storici.....	170
	Le feluche.....	172
9.3	Il vincolo idrogeologico .....	173
	Caratteristiche socio – economiche ed insediative nella Regione Calabria .....	176
10	I sistemi insediativi della Provincia di Reggio Calabria .....	176
10.1	Il sistema produttivo provinciale.....	178
11	Il sistema infrastrutturale e trasportistico della Regione Calabria.....	181
11.1	Lo stato di fatto dell'offerta di trasporto e le esigenze di adeguamento .....	181
11.1.1	Reti di importanza regionale e sovraregionale .....	183
11.2	Programma Operativo Nazionale “Reti e Mobilità” – Obiettivo convergenza 2007/2013. 188	
11.3	Il Piano regionale dei Trasporti .....	190
11.4	Intesa Generale Quadro per il sistema delle infrastrutture di trasporto.....	192
11.5	Accordo di Programma Quadro per il sistema delle infrastrutture di trasporto.....	193
11.6	Piano Regolatore Portuale Gioia Tauro .....	194
12	Gli strumenti della pianificazione territoriale nella Regione Calabria.....	196
12.1	Quadro Territoriale Regionale a valenza paesaggistica (QTR/P).....	196
12.2	Piano Territoriale di Coordinamento provinciale di Reggio Calabria.....	204
12.3	Piano Territoriale Provinciale – Provincia di Vibo Valentia .....	207
12.4	Piano Regolatore Portuale Gioia Tauro .....	209
13	Gli strumenti della pianificazione ambientale e della programmazione ecosostenibile.....	210
13.1	Il Piano di Assetto Idrogeologico.....	210
13.2	Piano per il Parco dell'Aspromonte.....	211
13.3	Piano di Gestione dei siti Natura 2000 della Provincia di Reggio Calabria.....	212
13.4	Il Piano di Gestione delle Acque Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale .....	215
13.4.1	Bacino del fiume Petrace .....	217

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

13.4.2	Acque marino-costiere .....	218
13.5	Il Piano di Tutela delle acque Regione Calabria .....	220
13.6	Programma autosostenibile di sviluppo nel settore forestale regionale .....	220
13.7	Piano faunistico – venatorio provinciale 2009 – 2013 .....	221
13.8	Il Piano Regionale di Coordinamento per la tutela della qualità dell'aria .....	222
13.9	Il Piano di gestione dei rifiuti .....	224
14	Gli strumenti della pianificazione urbanistica .....	225
14.1	Comune di Reggio Calabria.....	225
14.1.1	Piano Strategico 2007/2013 della città di Reggio Calabria.....	225
14.1.2	Piano Regolatore Generale di Reggio Calabria.....	227
14.1.3	Verso l'adozione del nuovo Piano Strutturale Comunale di Reggio Calabria.....	229
14.2	Comune di Villa San Giovanni .....	230
14.2.1	Piano Regolatore Generale di Villa San Giovanni .....	230
14.2.2	Documento di Sintesi del Piano strategico di Villa San Giovanni.....	231
14.3	Comune di Campo Calabro - Programma di fabbricazione .....	235
14.4	Piano Regolatore Territoriale “Agglomerato industriale di Villa San Giovanni - Campo Calabro” - Variante .....	236
14.5	PIT 20 - Aspromonte .....	237
14.6	Comune di Seminara.....	239
14.6.1	Piano Regolatore Generale di Seminara.....	239
14.7	La Pianificazione Urbanistica per i Comuni interessati dai siti di deposito ambientale: Comuni di Limbadi, Varapodio e Terranova S.M. ....	241
15	Programmazione economica per la Regione Calabria.....	241
15.1	Programma Operativo Interregionale (POIN) “Attrattori culturali, naturali e turismo”. ...	241
15.2	Documento strategico Regionale (DSR) per la politica di coesione 2007-2013 della Regione Calabria.....	243
15.3	Programma Operativo Regionale FESR 2007-2013 .....	245
15.4	Programma attuativo regionale FAS 2007-2013 .....	249
15.5	Programma di Sviluppo Rurale FESR 2007-2013.....	251
15.6	Accordo di Programma Quadro “Infrastrutturazione per lo sviluppo locale”.....	253
16	Il Sistema dei Vincoli ambientali e paesaggistici.....	254
16.1	Interferenze con i vincoli .....	254
16.2	Il sistema storico culturale .....	257

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

16.2.1	I beni puntuali .....	257
16.2.2	Identità dei luoghi.....	259
	Le fortificazioni.....	259
	Le filande .....	260
16.3	Il vincolo idrogeologico .....	261
	Le valutazioni.....	262
17	Livelli di compatibilità/coerenza con la pianificazione .....	262
17.1	Coerenza con la programmazione/pianificazione di area vasta .....	264
17.1.1	I risultati delle valutazioni riferiti al progetto per la Regione Sicilia.....	266
17.1.2	I risultati delle valutazioni riferiti al progetto per la Regione Calabria.....	267
17.2	Livelli di interferenza con il sistema dei vincoli ambientali e paesistici e la pianificazione urbanistica.....	267
17.2.1	I risultati delle valutazioni riferiti alla Regione Sicilia.....	268
17.2.2	I risultati delle valutazioni riferiti alla Regione Calabria.....	269
18	Considerazioni conclusive .....	270
	Allegato: Quadro riassuntivo degli strumenti di piano nella Regione Sicilia .....	273
	Allegato: Quadro riassuntivo degli strumenti di piano nella Regione Calabria .....	293

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

## 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,

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

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.

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice docum AMV0071_F0.doc

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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

- 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
- Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Vibo Valentia

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

***per il Versante Sicilia***

*Sistema della pianificazione ambientale*

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

- il Piano di Gestione dei siti Natura 2000 – Monti Peloritani.
- il Piano di Tutela della 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

- 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.
- Comune di Villfranca Tirrena
- Comune di Saponara

**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

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

- il Programma attuativo regionale FAS 2007-2013
- la Strategia Regionale per l'innovazione 2007-2013
- 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.

## **1.1 Le varianti introdotte dal nuovo Scenario della Cantierizzazione**

Le richieste della CT VIA, circa la necessità di rivedere alcuni aspetti della cantierizzazione, in particolare relativamente ai siti di deposito Calabria e Sicilia, sono state formulate in uno specifico punto (n° 16 delle Integrazioni). Dalla risposta a tali richieste è scaturito uno scenario nuovo che ha determinato l'abbandono di alcuni siti, e quindi di alcuni territori, congiuntamente all'inserimento di nuove realtà territoriali.

Pertanto anche le valutazioni sulla pianificazione territoriale hanno tenuto conto dell'estensione dell'area vasta, in particolare in Calabria dove l'interesse del progetto è andato verso comuni non considerati nella precedente versione del Quadro di riferimento programmatico; questi pur ricadendo nella stessa provincia (ad eccezione di un sito) sono ubicati in un contesto molto differente e abbastanza lontano da quello in cui ricade il sistema di progetto.

In Sicilia il fronte del coinvolgimento progettuale si è esteso ad alcuni comuni non indagati precedentemente ma limitrofi alla "Zona di Venetico" già considerata nella versione depositata, e ciò perché, su espressa richiesta degli enti territoriali, sono state introdotte opzioni nuove riguardo le modalità di riutilizzo dei materiali (vd. Ripascimento) le quali hanno anche aperto a nuovi

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

orizzonti/opportunità di riqualificazione del territorio considerato in una più ampia ed articolata estensione.

In sintesi nel presente Q.R. sono stati introdotti, ad integrazione o sostituzione di quanto sviluppato nella documentazione depositata, nuovi strumenti della pianificazione territoriale e di settore oltre ad aver ripercorso alcuni aspetti delle valutazioni già effettuate; pertanto, visto anche il lasso di tempo intercorso dalla prima redazione, si può affermare che l'attività svolta ha tenuto conto delle nuove realtà ma nel contempo ha aggiornato ed attualizzazione la strumentazione complessivamente considerata.

Gli enti che sono stati aggiunti nella presente edizione sono:

- Comuni: di Villafranca Tirrena e Saponara (per la Sicilia – i siti non più considerati ricadevano tutti nel Comune di Messina); Limbadi, Seminara, Varapodio, Terranova S.M. (per la Calabria mentre è stato abbandonato il Comune di Melicuccà):
- Introdotta la Provincia di Vibo Valentia anche se il suo coinvolgimento territoriale è minimo (con il sito di Limbadi).

## **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 opere se si pensa che il traguardo del progetto è relativamente lontano (tra approvazione e

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

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.”<sup>1</sup>*

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.

---

<sup>1</sup> Dalla Relazione QR Programmatico SIA 2002

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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 presupporre che ci sia la possibilità di ricomporre una strategia più complessa che leghi il*

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

*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'innescare 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 recepire le problematiche poste dalla domanda di trasformazione. Con l'emanazione delle Linee

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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 delinei 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 rallentamento del decremento dovuto all'emigrazione, dall'altra si annotano dei fenomeni che non

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

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 settoriale<sup>2</sup> 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*
- *la media del Mezzogiorno (238,5).*

---

<sup>2</sup> Misurati in termini di concentrazione relativa di addetti al settore

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

- *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	<b>67,2</b>	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*

Tuttavia una certa attenzione va alle aggregazioni territoriali che si possono definire distretti di tipo

integrato riferite alle seguenti specializzazioni:

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

**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.

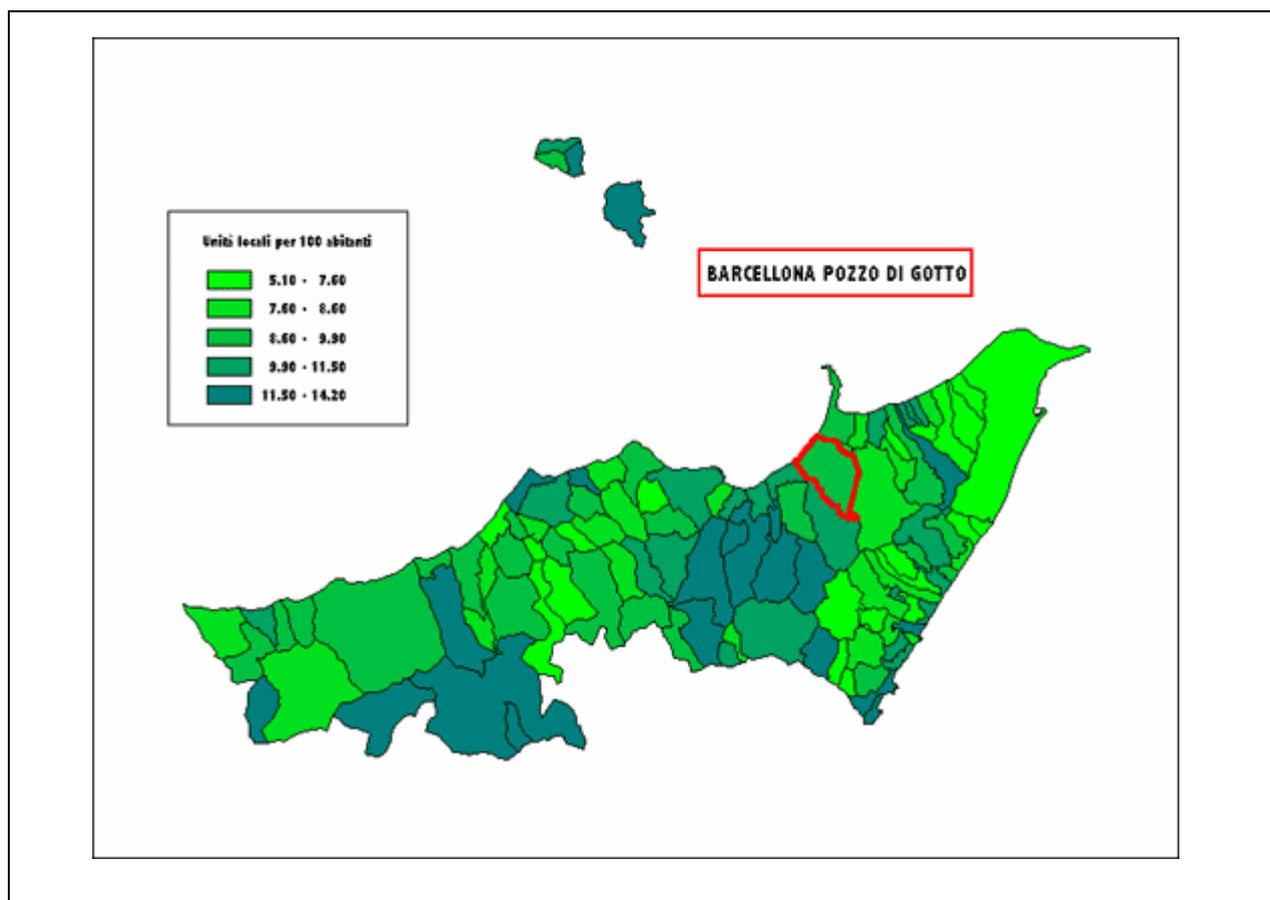
Per quanto riguarda la provincia di Messina il quadro che si trae dai valori riportati nel PPAA sono:  
*Agricolo*: - valore aggiunto regionale quasi il 5%, la provincia di Messina presenta il 3%;

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

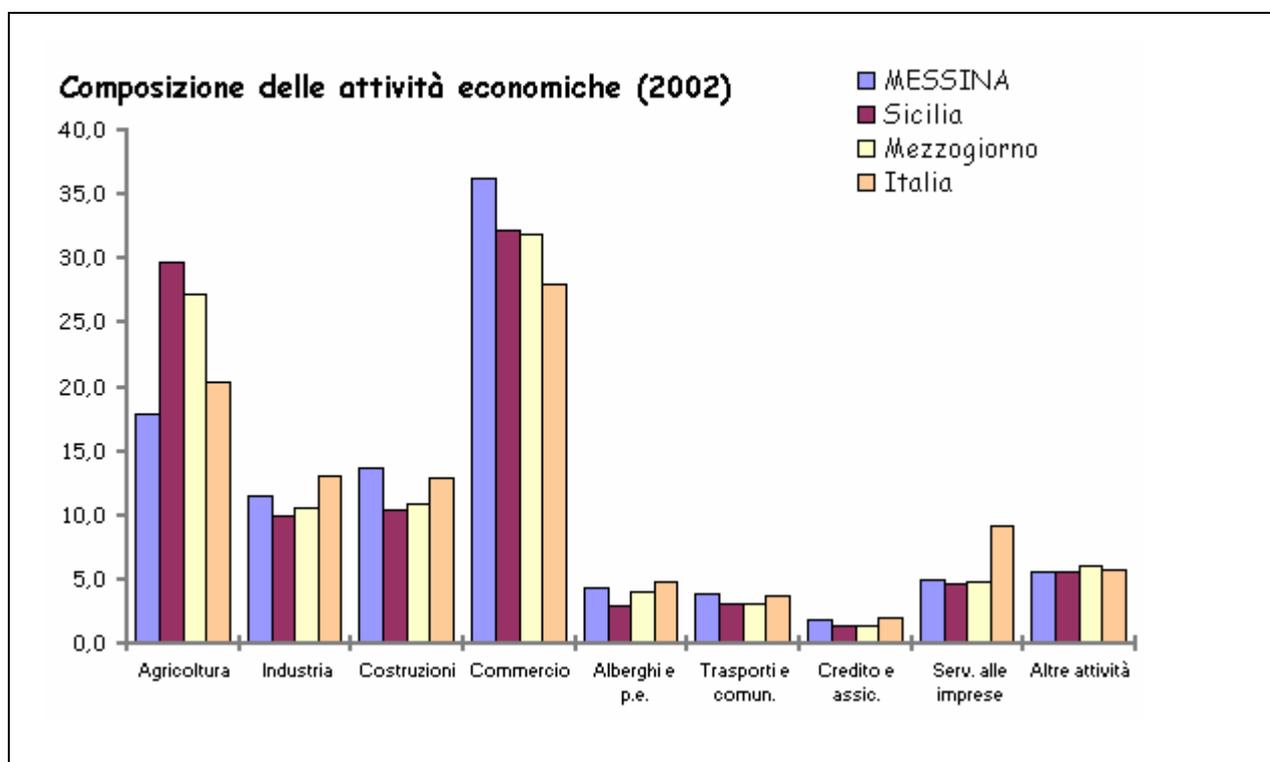
*Manifatturiero* - valore regionale 12,7%, la provincia di Messina presenta il 12,9%;

*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)



<b>INDUSTRIA</b>					
<b>Categoria</b>	<b>Denominazione</b>	<b>Addetti</b>	<b>Prov</b>	<b>Italia</b>	<b>Coeff</b>
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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

<b>SERVIZI</b>					
<b>Categoria</b>	<b>Denominazione</b>	<b>Addetti</b>	<b>Prov</b>	<b>Italia</b>	<b>Coeff</b>
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.**

Denominazione dei PIT	Idea forza		Comuni
	Caratteristiche	Obiettivi	
<b>TINDARI NEBRODI</b>	<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"> <li>• Potenziare il sistema di offerta di beni e servizi culturali</li> <li>• Potenziare il sistema di offerta turistica</li> <li>• Qualificare le competenze professionali e creare nuove figure professionali</li> <li>• Stimolare la nascita di nuove imprese nel settore turistico-culturale secondo il principio delle pari opportunità</li> <li>• Valorizzazione dei prodotti agricoli e commercializzazione delle produzioni agro-alimentari</li> <li>• Migliorare la disponibilità e la qualità delle risorse idriche sia in relazione all'uso che riguardo ai reflui</li> <li>• Strumenti di sviluppo territoriale</li> </ul>	Basico', Falcone, Ficarra, Floresta, Gioiosa Marea, Librizzi, Montagnareale, Montalbano Elicona, Oliveri, Patti, Raccuja, San Piero Patti, Sant'angelo Di Brolo, Sinagra.
<b>EOLO, SCILLA, CARIDDI</b>	<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"> <li>• Accrescere le presenze turistiche nell'area</li> <li>• Accrescere la diversificazione dei prodotti turistici locali e la qualità delle imprese turistiche</li> <li>• Sviluppare l'offerta dei servizi complementari alla ricettività turistica</li> <li>• 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</li> <li>• Sviluppare e potenziare le connessioni tra il modello turistico integrato e la cantieristica navale messinese</li> <li>• Favorire la riconversione dell'industria cantieristica navale e la espansione della filiera produttiva correlata</li> <li>• Riqualificare le aree strategiche della città di Messina, e dei</li> </ul>	Messina, Lipari, Santa Marina Salina, Leni, Malfa.

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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"> <li>• 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</li> </ul>	
<b>DAL TURISMO TRADIZIONALE AD UN SISTEMA TURISTICO LOCALE INTEGRATO</b>	<p>L'idea forza del PIT riguarda la creazione di un sistema turistico integrato, policentrico e multiprodotto nel versante ionico della Provincia Regionale di Messina.</p> <p>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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recuperare e riqualificare il patrimonio ambientale</li> <li>• Recuperare e riqualificare il patrimonio culturale</li> <li>• Riquilibrare l'offerta ricettiva nel settore del turismo tradizionale</li> <li>• Potenziare l'offerta ricettiva nel settore del turismo culturale, termale, naturalistico ed escursionistico</li> <li>• Potenziare le infrastrutture complementari al turismo</li> <li>• Promuovere la diversificazione dell'attività agricola.</li> <li>• Sostenere gli investimenti nel settore delle produzioni agricole locali</li> <li>• Promuovere le produzioni agricole di qualità</li> <li>• Incentivare la formazione continua delle PMI turistiche, artigiane ed agricole</li> <li>• Sostenere lo sviluppo delle imprese esistenti e agevolare la creazione di nuova imprenditorialità</li> <li>• Incentivare la formazione superiore ed universitaria nel settore turistico</li> <li>• Garantire un miglioramento dei servizi di orientamento informazione inserimento nel mercato del lavoro per la disoccupazione di lunga durata</li> </ul>	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
<b>POLO TURISTICO TIRRENO CENTRALE</b>	<p>L'ipotesi di PIT si incentra su un'idea forza che riguarda la creazione di un polo turistico del Tirreno Centrale, rafforzando da</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Potenziamento quali - quantitativo dell'offerta di strutture e infrastrutture di turistico</li> <li>• Riquilibrare professionalmente</li> </ul>	Acquadolci, Brolo, Capo D'orlando, Caprileone, Frazzano', Mirto, Naso, Piraino, Sant'agata Di

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"> <li>• Valorizzazione del patrimonio archeologico, museale dell'archeologia industriale, storico culturale</li> </ul>	Militello, Torrenova
<b>LA VIA DELL'ARGILLA</b>	<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"> <li>• Aumentare la dotazione di servizi infrastrutturali ed immateriali a servizio del sistema produttivo locale</li> </ul>	Santa Lucia Del Mela, Condro', Gualtieri Sicamino', Monforte San Giorgio, Pace Del Mela, Roccavaldina, Rometta, San Filippo Del Mela, San Pier Niceto,
<b>VALLE ALCANTARA</b>	<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"> <li>• Recuperare e riqualificare il patrimonio ambientale</li> <li>• Recuperare e riqualificare il patrimonio culturale</li> <li>• Promuovere il territorio in maniera integrata</li> <li>• Incentivare la formazione per la qualificazione di professionalità nel settore della valorizzazione delle risorse culturali e turistiche</li> <li>• Diffondere la formazione alle fasce deboli della popolazione</li> <li>• Sostenere lo sviluppo delle imprese esistenti e agevolare la creazione di nuova imprenditorialità</li> <li>• Migliorare la dotazione di infrastrutture complementari al turismo</li> <li>• Promuovere i prodotti agricoli di qualità</li> <li>• Incentivare la diversificazione dell'attività agricola</li> </ul>	Francavilla Di Sicilia, Gaggi, Graniti, Malvagna, Moio Alcantara, Mongiuffi Melia, Motta Camastra, Novara Di Sicilia, Roccaforita, Roccella Valdemone, Santa Domenica Vittoria, Tripi
<b>NEBRODI</b>	<p>Un programma olistico per la rivalutazione patrimoniale del</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aumento della capacità organizzativa della Pubblica Amministrazione</li> </ul>	Alcara Li Fusi, Capizzi, Caronia, Castel Di Lucio, Castell'umberto, Cesaro',

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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"> <li>• Aumentare le opportunità del capitale umano attraverso azioni di formazione, educazione e nuove opportunità per l'economia</li> <li>• Aumentare il capitale naturale attraverso interventi sull'ambiente e sul patrimonio storico</li> </ul>	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

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

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 periodo<sup>3</sup>) 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

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.

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

- 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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**

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

***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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

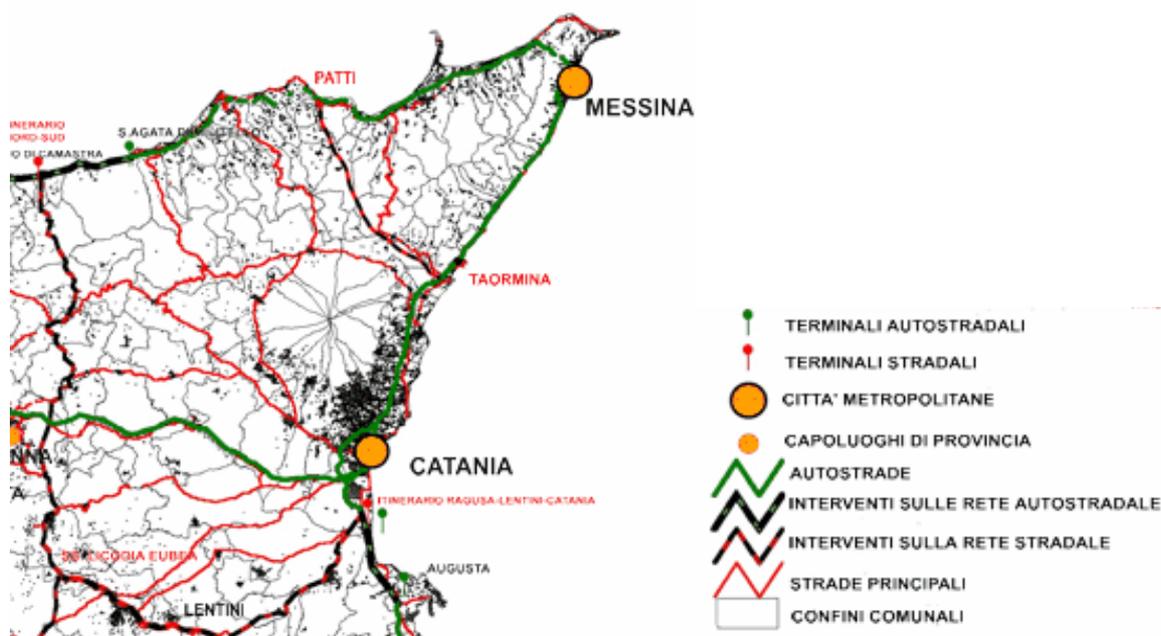
e 3a, ed ai porti delle isole minori, con particolare riguardo alle infrastrutture a mare, alle infrastrutture retro-portuali riguardanti la realizzazione di piattaforme logistiche, alle infrastrutture in ambito portuale per la gestione e lo smaltimento dei rifiuti provenienti da navi.

Gli interventi che riguardano i porti sono stati raggruppati in:

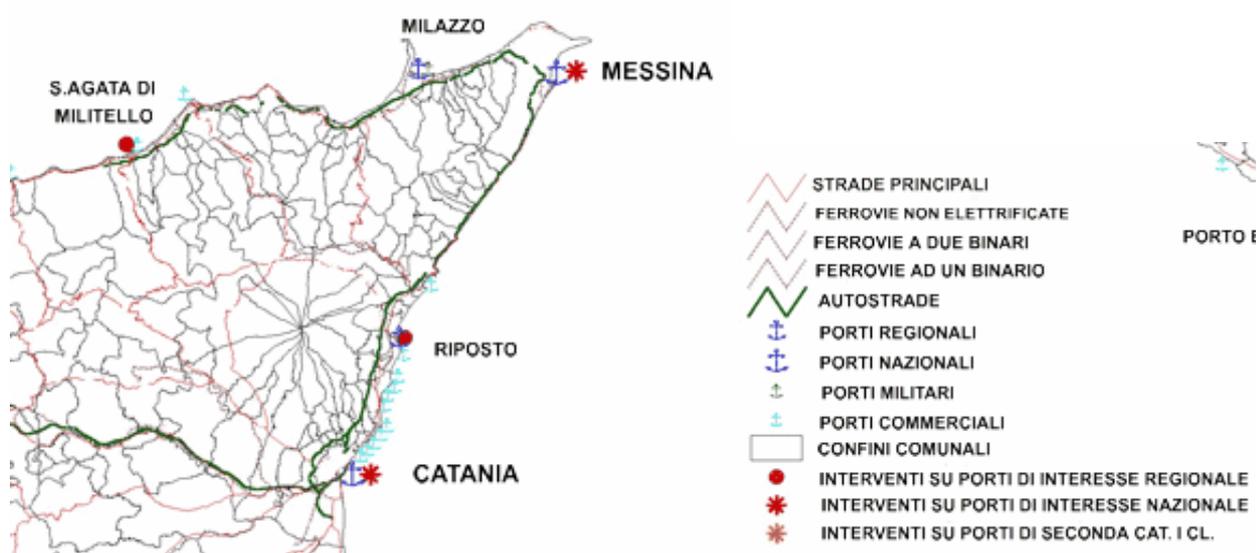
- interventi sui porti di interesse nazionale: porti sede di autorità portuale (Palermo, Messina, Catania e Augusta) appartenenti al sistema SNIT;
- porti di 2<sup>a</sup> categoria, 1<sup>a</sup> Classe (Porto Empedocle e Trapani);
- interventi sui porti di interesse regionale.



**Tabella 4-1 Piano Direttore – Interventi infrastrutturali di Raddoppio e velocizzazione sul sistema ferroviario - stralcio**



**Tabella 4-2 Piano Direttore – Interventi infrastrutturali sul sistema stradale - stralcio**



**Tabella 4-3 Piano Direttore – Interventi infrastrutturali sul sistema portuale - stralcio**

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

### 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

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA  RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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*

		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice docum AMV0071_F0.doc

*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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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 considerate<sup>4</sup>:

- 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.

<sup>4</sup> 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.

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA  RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

*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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

#### 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 - Siracusa<sup>5</sup>

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.

<sup>5</sup> Dati tratti da Piano Integrato della Logistica

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

- SS113 (da Furiano allo svincolo Castelbuono), che si estende per 33 Km attraversando i territori dei comuni di Acquadolci, Baronina, 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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*

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA  RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

*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 permarrebbero 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*

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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;

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

- 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 Alì 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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*

*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.

<b>Modalità di trasporto stradale</b>		
<b>Quadro comunitario</b>		
<b>Documenti di riferimento:</b>		
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		
<b>SE1</b>	<b>Completamento e adeguamento delle infrastrutture appartenenti alla TEN</b>	A, B
	<i>Fanno parte della rete stradale transeuropea (TEN) i collegamenti Messina-Palermo, Palermo-Trapani, Palermo-Mazara del Vallo, Messina-Siracusa.</i>	
<b>SE1.1</b>	<b>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</b>	A
<b>SE1.2</b>	<b>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</b>	A
<b>SE1.3</b>	<b>possibilità di combinare al meglio e integrare fra loro i diversi modi di trasporto</b>	A
<b>SE1.4</b>	<b>ottimizzazione delle capacità e dell'efficienza delle infrastrutture esistenti</b>	A
<b>SE1.5</b>	<b>miglioramento della sicurezza e dell'affidabilità della rete</b>	A
<b>Quadro nazionale</b>		

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

**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

<b>SI1</b>	<b>Potenziamento rete stradale SNIT di primo livello</b>	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. <b>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.</b></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 <math>\square</math>a zara<math>\square</math> – 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 – <math>\square</math>a zara Del Vallo; A29 : Alcamo – Trapani; A29 : Diramazione Birgi; A29: Diramazione Per Punta Raisi</i></p>	
<b>SI2</b>	<b>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>	B, C
<b>SI2.1</b>	<b>Potenziamento o creazione di by-pass stradali di alleggerimento dei grandi nodi metropolitani e decongestionamento delle conurbazioni territoriali</b>	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
<b>SI3</b>	<b>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

<b>SI3.1</b>	<b>completamento e potenziamento degli assi stradali insulari Messina – Palermo, Messina – Siracusa – Gela;</b>	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
<b>SI4</b>	<b>Realizzazione di infrastrutture di rilevanza strategica nazionale</b>	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>	
<b>SI5</b>	<b>Miglioramento, adeguamento e manutenzione strade statali gestite dall'ANAS</b>	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 <b>Programma triennale presentato dall'ANAS per il triennio 2002-2004</b> 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>	
<b>Quadro regionale</b>		
<b>Documenti di riferimento:</b>		
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		
<b>SS1</b>	<b>Completamento, adeguamento e ammodernamento rete stradale.</b>	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>	

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

	<i>migliorare l'accessibilità alle grandi direttrici autostradali e favorire gli scambi produttivi e la mobilità delle persone.</i>	
<b>SS1.1</b>	<b>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.</b>	A, B
<b>SS1.3</b>	<b>Ammodernamento delle dorsali longitudinali:-SS.120 Fiumefreddo-Cerda;- A19 Palermo-Catania.</b>	A, B
<b>SS1.4</b>	<b>Realizzazione di sistemi di informazione telematica attraverso l'uso delle tecniche di teletrasmissione per il controllo del traffico.</b>	A
<b>SS1.5</b>	<b>Realizzazione di segnaletica anche telecomandata con messaggio variabile per la sicurezza stradale.</b>	A
<b>SS1.6</b>	<b>Interventi volti alla mitigazione degli impatti ambientali delle strade esistenti.</b>	
	<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"> <li><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></li> <li><i>· Itinerario nord-sud "Lotto B5"</i></li> <li><i>· SS 626 CL/Gela "Costruzione lotto 6 ° - Stralcio 2°"</i></li> <li><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></li> <li><i>· SSV Licodia Eubea "Lotto 3° - stralcio 1°"</i></li> <li><i>· SSV Licodia Eubea "Lotto 3° - stralcio 2°"</i></li> <li><i>· SSV Licodia Eubea "Lotto 4° - stralcio 1°"</i></li> <li><i>· SSV Licodia Eubea "Lotto 4° - stralcio 2°"</i></li> <li><i>· SSV Licodia Eubea "Lotto 5° - stralcio 1°"</i></li> <li><i>· SSV Licodia Eubea "Lotto 5° - stralcio 2°"</i></li> <li><i>· SSV Licodia Eubea "Lotto 5° - stralcio 3°"</i></li> <li><i>· Itinerario Licata – Caltanissetta "SSV Licata – torrente Braemi lotto 8° - stralcio 1°"</i></li> <li><i>· Itinerario Licata – Caltanissetta "SSV Licata – torrente Braemi lotto 8° - stralcio 2°"</i></li> </ul> <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

	<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 6°B.</i>	
<b>SS1.4</b>	<b>Interventi volti alla mitigazione degli impatti ambientali delle strade esistenti.</b>	A
	<i>La Regione si riserva di attivare le altre tipologie d'intervento previste nel POR</i>	B
<b>Modalità di trasporto ferroviario</b>		
<b>Quadro comunitario</b>		
<b>Documenti di riferimento:</b>		
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		
<b>FE1</b>	<b>Completamento e adeguamento delle infrastrutture appartenenti alla TEN</b>	A, B
	<i>Fanno parte della rete ferroviaria transeuropea i collegamenti Messina-Palermo-Trapani, Messina-Catania-Siracusa-Agrigento; la tratta <b>Messina-Palermo</b> è pianificata come <b>linea ad alta velocità</b> (direttiva 96/48 EU)</i>	
<b>FE1.1</b>	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
<b>FE1.2</b>	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
<b>FE1.3</b>	possibilità di combinare al meglio e integrare fra loro i diversi modi di trasporto	A
<b>FE1.4</b>	realizzazione progressiva dell'interoperabilità degli elementi della rete	A
<b>FE1.5</b>	ottimizzazione delle capacità e dell'efficienza delle infrastrutture esistenti	A
<b>FE1.6</b>	creazione e adeguamento dei nodi delle interconnessioni e delle piattaforme intermodali	A
<b>FE1.7</b>	miglioramento della sicurezza e dell'affidabilità della rete	A
<b>FE2</b>	<b>Incentivazione dell'uso della ferrovia per il trasporto merci</b>	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>	
<b>Osservazioni</b> La Sicilia è esclusa dalla « <b>Rete ferroviaria transeuropea per il trasporto di merci</b> » (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 <b>Trans-European Railway (TER)</b> 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)		

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

#### 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).*

<b>F11</b>	<b>Potenziamento tratte rete SNIT</b>	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>	
<b>F12</b>	<b>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>	B, C

FI2.1	<b>potenziamento e creazione dei by-pass nei principali nodi ferroviari (Palermo)</b>	C
FI2.2	<b>collegamenti ferroviari passeggeri fra le aree metropolitane ed i nodi della rete transeuropea anche con riferimento a collegamenti interregionali;</b>	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 subsistemi 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	<b>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>	B, C
FI3.1	<b>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>	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	<b>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>	B, C
FI5	<b>Realizzazione di infrastrutture di rilevanza strategica nazionale</b>	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	<b>Integrazione dell'infrastruttura ferroviaria del Mezzogiorno con direttrici che collegano con il nord Italia e con l'Europa e con il Bacino dei Balcani</b>	E
FI6.1	<b>Sistema AV/AC allargato</b>	
	<i>Interventi programmati su Palermo-Catania-Messina; Palermo-Messina</i>	
FI6.2	<b>Integrazione con i grandi porti del sud</b>	
FI6.3	<b>Adeguamento strutturale dei nodi metropolitani</b>	
FI6.4	<b>Raddoppi, potenziamento, manutenzione delle linee</b>	

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

	<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: <b>Palermo-Trapani; Siracusa-Ragusa-Gela.</b> Questi interventi consentiranno di migliorare le caratteristiche plano-altimetriche delle linee (varianti di tracciato, rettifiche 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>	
	<b>Interventi invariati</b>	C
	<i>Interventi finalizzati alla manutenzione straordinaria ed alla innovazione tecnologica sulle direzioni longitudinali e trasversali di interesse nazionale.</i>	

Quadro regionale		
<b>Documenti di riferimento:</b>		
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		
<b>FS1</b>	<b>Miglioramento del livello di servizio delle linee ferroviarie</b>	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>	
<b>FS1.1</b>	Elettrificazioni 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
<b>FS1.2</b>	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

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

	<i>sostegno della linea di alimentazione dei convogli;</i>	
<b>FS2</b>	<b>Potenziamento del sistema dei trasporti di massa a guida vincolata nelle aree metropolitane</b>	<b>A, B</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>B</b>
<b>FS2.1</b>	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>B</b>
<b>FS2.2</b>	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>B</b>
<b>FS2.3</b>	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>B</b>
<b>FS3</b>	<b>Creazione di percorsi riservati ai diverso flussi di traffico (passeggeri e merci)</b>	<b>C</b>
	<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>	
	<b>Osservazioni:</b> <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>	

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

<b>Modalità di trasporto marittimo</b>		
<b>Quadro comunitario</b>		
<b>Documenti di riferimento:</b>		
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		
<b>ME1</b>	<b>Completamento e adeguamento delle infrastrutture appartenenti alla TEN</b>	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
<b>ME1.1</b>	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
<b>ME1.2</b>	possibilità di combinare al meglio e integrare fra loro i diversi modi di trasporto	A
<b>ME1.3</b>	ottimizzazione delle capacità e dell'efficienza delle infrastrutture esistenti	A
<b>ME1.4</b>	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
<b>ME2</b>	<b>Promozione del trasporto marittimo a corto raggio</b>	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>	
<b>ME2.1</b>	<b>Integrare le catene logistiche intermodali</b>	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>	

<b>ME2.2</b>	<b>Migliorare l'efficienza dei porti</b>	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>	
<b>ME2.3</b>	<b>Sviluppare le autostrade del mare</b>	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>	
<b>ME3</b>	<b>Inserimento delle Autostrade del Mare nelle reti trans-europee di trasporto</b>	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>	
<b>ME3.1</b>	Autostrada del mare sud-orientale: collega il Mar Adriatico al Mar Ionio e al Mediterraneo orientale, inclusa Cipro	
<b>ME3.2</b>	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)	
<b>ME4</b>	<b>Liberalizzazione dei servizi ai trasporti marittimi (cabotaggio marittimo) fra Stati membri</b>	
	<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." (<a href="http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/index_en.htm">http://europa.eu.int/comm/transport/maritime/index_en.htm</a>)</i>	

#### 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. 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 (PON Trasporti), Min. Infrastrutture e Trasporti, Settembre 2001
- E. Primo programma delle opere strategiche di preminente interesse nazionale (Legge Obiettivo), Delibera CIPE n.121, 21 Dicembre 2001

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

	<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 <b>maggiore specializzazione</b> 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 <b>traffico Ro-Ro</b>, come i sistemi di gating e per la pesatura dei veicoli. In molti porti risultano carenti i collegamenti infrastrutturali con le reti di trasporto terrestri. 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 <b>mancono collegamenti diretti con la rete della viabilità nazionale e regionale</b>. Più spesso risultano <b>inadeguate le catene logistiche</b>, e tra il trasporto marittimo e le modalità terrestri, si instaurano forme di competizione, invece che di complementarità.</p>	B
<b>MI1</b>	<b>Soluzione dei problemi “di nodo” in un’ottica di sistema</b>	A, D
<b>MI1.1</b>	<b>realizzazione di sistemi portuali e di una rete efficiente di terminali di cabotaggio per lo sviluppo del trasporto marittimo lungo le “autostrade del mare”;</b>	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"> <li>• <i>esclusivamente destinati al traffico Ro-Ro;</i></li> <li>• <i>opportunamente attrezzati in funzione dei tipi di nave che servono tali traffici;</i></li> <li>• <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></li> <li>• <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></li> <li>• <i>direttamente collegati con le infrastrutture stradali e ferroviarie.</i></li> </ul> <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>	
<b>MI1.2</b>	<b>sviluppo del grado di connessione e di collaborazione dei porti dei due versanti del bacino adriatico – ionico;</b>	D
	<i>sia per il trasporto in container sia per gli altri tipi di traffico, in particolare Ro-Ro (PGTL)</i>	
<b>MI1.3</b>	<b>interventi di potenziamento delle connessioni porto – territorio;</b>	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>	

	<i>agli interventi di potenziamento della rete ferroviaria</i>	
<b>MI1.4</b>	<b>sviluppo del trasporto delle merci pericolose via mare;</b>	
<b>MI1.5</b>	<b>estensione dell'offerta dei servizi portuali, perseguendo più la specializzazione che la polifunzionalità.</b>	
<b>MI2</b>	<b>Concentrazione ed integrazione dei terminali portuali nazionali e internazionali</b>	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>	
<b>MI2.1</b>	<b>Porto di Catania</b>	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 □ imprese □ ica 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 inter-venti 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>	
<b>MI2.2</b>	<b>Porto di Messina</b>	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 consentano di raccordare a sistema il porto di Messina con gli altri porti. Una maggiore integra-zione del porto con le infrastrutture ferroviarie, stradali e aeroportuali circostanti consentirà al por-to 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>	
<b>MI2.3</b>	<b>Porto di Palermo</b>	B
	<i>(...) La crescita ed il rafforzamento dell'economia isolana potranno favorire lo sviluppo dei traffi-ci 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 gommato; 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 gommato a breve raggio per le isole minori; tale traffico riguarda i passeggeri per le Eolie e le Egadi e le merci trasportate su gommato (Ustica). (...) In tale ambito, la</i>	

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

	<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><b>Osservazioni:</b> 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: “completamento e potenziamento dei <u>nodi di transhipment 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: Catania, Palermo, Messina (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>	
<b>MI3</b>	<b>Costruire un sistema per la realizzazione delle “Autostrade del Mare”</b>	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"> <li>◆ <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></li> <li>◆ <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></li> <li>◆ <i>alla capacità delle infrastrutture stradali fra il porto ed il suo hinterland di assorbire significativi nuovi flussi di traffico;</i></li> <li>◆ <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></li> </ul>	
<b>MI3.1</b>	<b>Infrastrutture per eliminare interferenze fra traffico portuale e traffico cittadino e garantire fluidità dei trasporti fra porto e hinterland.</b>	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 <b>visione di sistema</b> 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>	
<b>MI3.2</b>	<b>Attivazione di nuovi servizi (medie distanze)</b>	C

	<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>	
<b>MI3.3</b>	<b>Interventi infrastrutturali nei porti (strategie breve termine)</b>	<b>C</b>
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><b>Osservazioni:</b> 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>		
	<b>Altri attori</b>	
<b>MI3.4</b>	<b>Progetto Strade Blu</b>	
	<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>	
	<b>Interventi invariati</b>	<b>B</b>
	Interventi di adeguamento e potenziamento di banchine e moli, interventi di	

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

	infrastrutturazione nell'area portuale, nonché interventi relativi ai fondali nei principali porti di interesse nazionale.	
<b>MI4</b>	<b>Realizzazione di infrastrutture di rilevanza strategica nazionale</b>	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>	

<b>Quadro regionale</b>		
<b>Documenti di riferimento:</b>		
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
<b>MS1</b>	<b>Potenziamento infrastrutture portuali</b>	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 <b>infrastrutture retro-portuali</b>.</i>	
<b>MS1.1</b>	<b>Infrastrutture a mare</b>	A, B
<b>MS1.2</b>	<b>Viabilità integrata porto-territorio con privilegio della modalità su ferro</b>	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>	
<b>MS1.3</b>	<b>Infrastrutture retro-portuali riguardanti la realizzazione di piattaforme logistiche</b>	A, B
<b>MS2</b>	<b>Incentivazione del trasporto combinato strada-mare</b>	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>	
<b>Osservazioni:</b> <i>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 <b>Palermo-Civitavecchia</b> (ottobre 2003).</i>		

**Tabella 4-4 Quadro delle strategie di massima (da PPAA)**

		Por 
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice docum AMV0071_F0.doc

#### 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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

		<b>Por</b> 
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice docum AMV0071_F0.doc

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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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.

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice docum AMV0071_F0.doc

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*

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

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

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

- **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.*

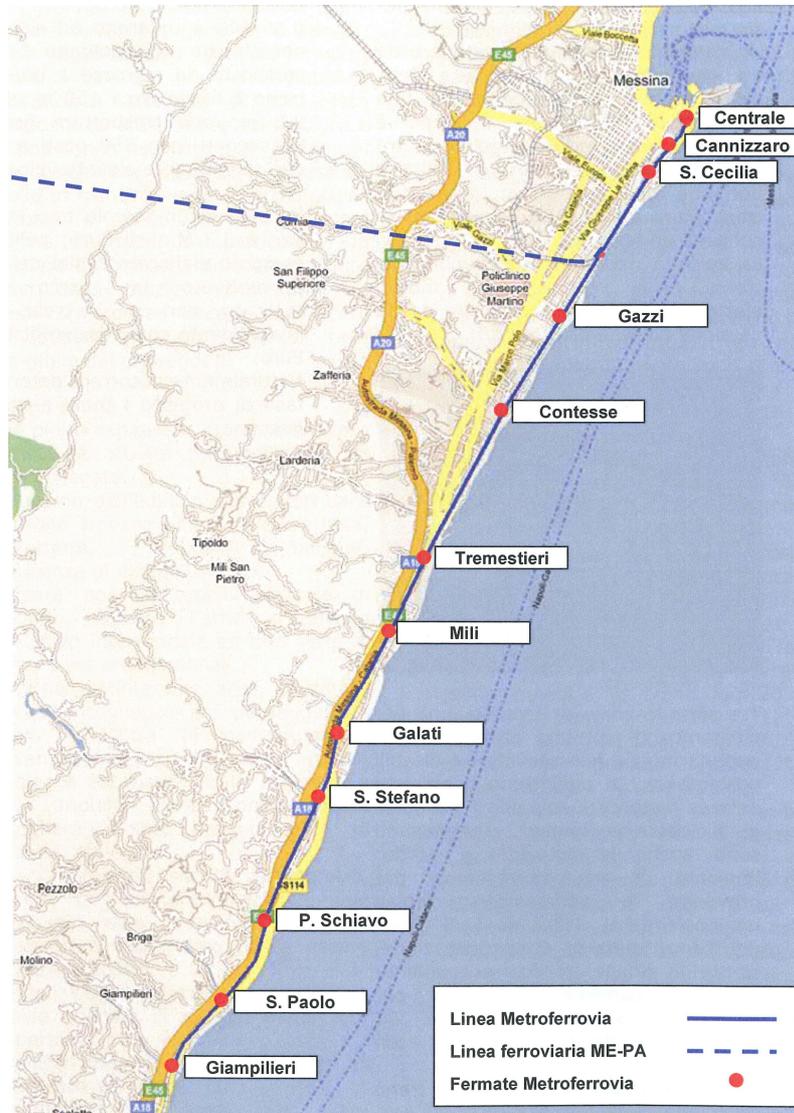
*Dai risultati dell'assegnazione si evince che l'aver imposto per il transito sul Ponte un pedaggio simile alle tariffe attualmente esercite dalle compagnie marittime ha l'immediato effetto di dirottare*

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

*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 verifichino 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.**



**Tabella 4-5 Le stazioni della Metroferrovia indicate nello Scenario 1 del Piano Urbano della Mobilità (tratta da P.U.M.)**

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

#### 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

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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*

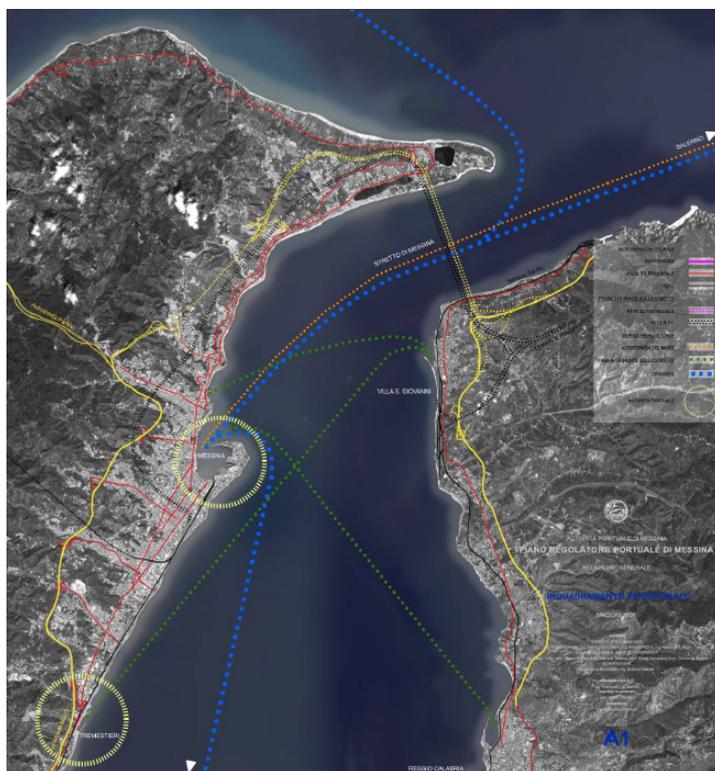
		<b>Por</b> 
<b>SICILIA – CALABRIA  RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

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**

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

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.**

Per dotare la Regione Siciliana di uno strumento volto a definire opportune strategie mirate ad una tutela attiva ed alla valorizzazione del patrimonio naturale e culturale dell'isola, l'Assessorato Regionale Beni Culturali ed Ambientali ha predisposto un Piano di Lavoro approvato con D.A. n. 7276 del 28.12.1992, registrato alla Corte dei Conti il 22.09.1993. Per la redazione del Piano Territoriale Paesistico Regionale è stato istituito presso l'Assessorato Regionale Beni Culturali ed Ambientali l'Ufficio del Piano che, in materia di pianificazione paesistica, ha indirizzato le Soprintendenze e si è rapportato con gli altri Assessorati Regionali attraverso il Comitato Interassessoriale, il quale ha il compito di avviare i rapporti tra i diversi soggetti. L'Ufficio del Piano, inoltre, ha predisposto gli esecutivi delle singole voci di progetto del Piano di Lavoro al fine di pervenire alla redazione del Piano Territoriale Paesistico Regionale attraverso le seguenti fasi operative: Conoscenza, Aggiornamento, Elaborazione, Progetto e Normativa. Il Comitato Tecnico Scientifico (C.T.S.), che ha supportato l'attività dell'Ufficio del Piano e ha fornito indirizzi tecnico-scientifici ed operativi, è stato istituito con D.P.R.S. n.862/93 del 5.10.1993 e successive integrazioni, ai sensi dell'art. 24 del R.D. n.1357/40

Le linee Guida del Piano sono state approvate dal Comitato Tecnico- Scientifico ex art. 24 del R.D.1357/40 nella seduta del 30/04/96

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;

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

- 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:

- 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.

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

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.

**Per quanto riguarda il Piano in oggetto è necessario tener presente che non si tratta, ad oggi, di un Piano vigente o pubblicato nella sua forma definitiva ma bensì di Linee Guida approvate più di un decennio fa (1996). Tale data di Approvazione esclude la possibilità che nei documenti prodotti vi sia cenno alla realizzazione del Ponte e delle opere ad esso annesse.**

**Nonostante questi fattori, non è stato riscontrato alcuna indicazione che possa rappresentare un'incoerenza con gli interventi previsti.**

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

Il Piano Territoriale Paesaggistico dell'Ambito 9 è redatto in adempimento alle disposizioni del D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, così come modificate dal D.lgs. 24 marzo 2006, n. 157, in seguito denominato Codice, ed in particolare all'art. 143 al fine di assicurare specifica considerazione ai valori paesaggistici e ambientali del territorio. 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 è stato articolato secondo gli Ambiti Territoriali individuati dalle stesse Linee Guida Adottato con Decreto n. 8470 del 4/12/2009 in attuazione delle Linee Guida del PTPR. 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.

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;

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

- 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 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;

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

- 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 Patrì
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
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*

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice docum AMV0071_F0.doc

*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

**Nonostante la relativamente recente adozione il PP dell'Ambito 9 non fa riferimento all'interno dei suoi elaborati alla realizzazione del Ponte e delle sue opere annesse. Dall'analisi dei documenti non emerge però alcuna indicazione che possa evidenziare delle interferenze tra le strategie e gli indirizzi forniti dal Piano con gli interventi previsti.**

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'istituzione della Legge 9/86 che riforma l'ente intermedio, attribuendo a questi maggiori poteri, soprattutto in ordine alle attività di programmazione e controllo del territorio. La spinta alla formazione del PTP nasce tuttavia solo dopo quasi un decennio dalla sua legge istitutiva. Solo nel 1997 la provincia di Messina avvia la formazione del Piano dando vita ad un apposito Ufficio del Piano e affidando l'incarico ad un gruppo di professionisti esterno con compiti di affiancarne e dividerne l'operatività e la stessa progettualità. In data 19/05/2000 viene definito lo "Schema di Massima" del PTP e trasmesso al Consiglio Provinciale il quale concluse il suo mandato elettivo nel 2003 senza essersi però determinato sulla proposta di approvazione dello Schema stesso. Il rallentamento che tutt'oggi fa sì che il Piano non sia ancora entrato in vigore ha determinato l'obbligo di avviare una sostanziale ridefinizione dell'impalcatura strategica e metodologica nei documenti del Piano pur mantenendosi efficaci talune impostazioni e analisi sullo stato di fatto del territorio.

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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

individuare 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.
- *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

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

progetto:

1. la risorsa rappresentata dall'intervallo 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 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 costiera<sup>8</sup>). 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:

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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.



**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:

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

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

### 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).

**In sintesi il PTP inserisce il Progetto del Ponte e le sue opere annesse all'interno del Quadro Conoscitivo Strutturale tra gli "Ambiti di Progettualità e Programmazione" ed all'interno del "Quadro propositivo" tra gli indirizzi relativi alle infrastrutture della mobilità. Questo a testimonianza del recepimento degli interventi previsti nella predisposizione del Piano e delle sue strategie e indirizzi per il territorio.**

## 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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 all'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).

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.

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

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 "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.

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

## 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)

	<b>Bosco di Malabotta</b> Altre info su <a href="#">Aree Protette gestite dal Dipartimento Regionale Azienda Foreste Demaniali della Sicilia</a>	3.222 ha
	<b>Fiumedinisi e Monte Scuderi</b> Altre info su <a href="#">Aree Protette gestite dal Dipartimento Regionale Azienda Foreste Demaniali della Sicilia</a>	3.543 ha
	<b>Isola di Alicudi</b> Altre info su <a href="#">Aree Protette gestite dal Dipartimento Regionale Azienda Foreste Demaniali della Sicilia</a>	371 ha
	<b>Isola di Filicudi</b> Altre info su <a href="#">Aree Protette gestite dal Dipartimento Regionale Azienda Foreste Demaniali della Sicilia</a>	636 ha
	<b>Isola di Panarea e Scogli Viciniori</b> Altre info su <a href="#">Aree Protette gestite dal Dipartimento Regionale Azienda Foreste Demaniali della Sicilia</a>	283 ha
	<b>Isola di Stromboli e Strombolicchio</b> Altre info su <a href="#">Aree Protette gestite dal Dipartimento Regionale Azienda Foreste Demaniali della Sicilia</a>	1.053 ha
	<b>Isola di Vulcano</b> Altre info su <a href="#">Aree Protette gestite dal Dipartimento Regionale Azienda Foreste Demaniali della Sicilia</a>	1.362 ha
	<b>Vallone Calagna sopra Tortorici</b>	24 ha

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice docum AMV0071_F0.doc

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 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.	68 ha

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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

- 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
- 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.



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

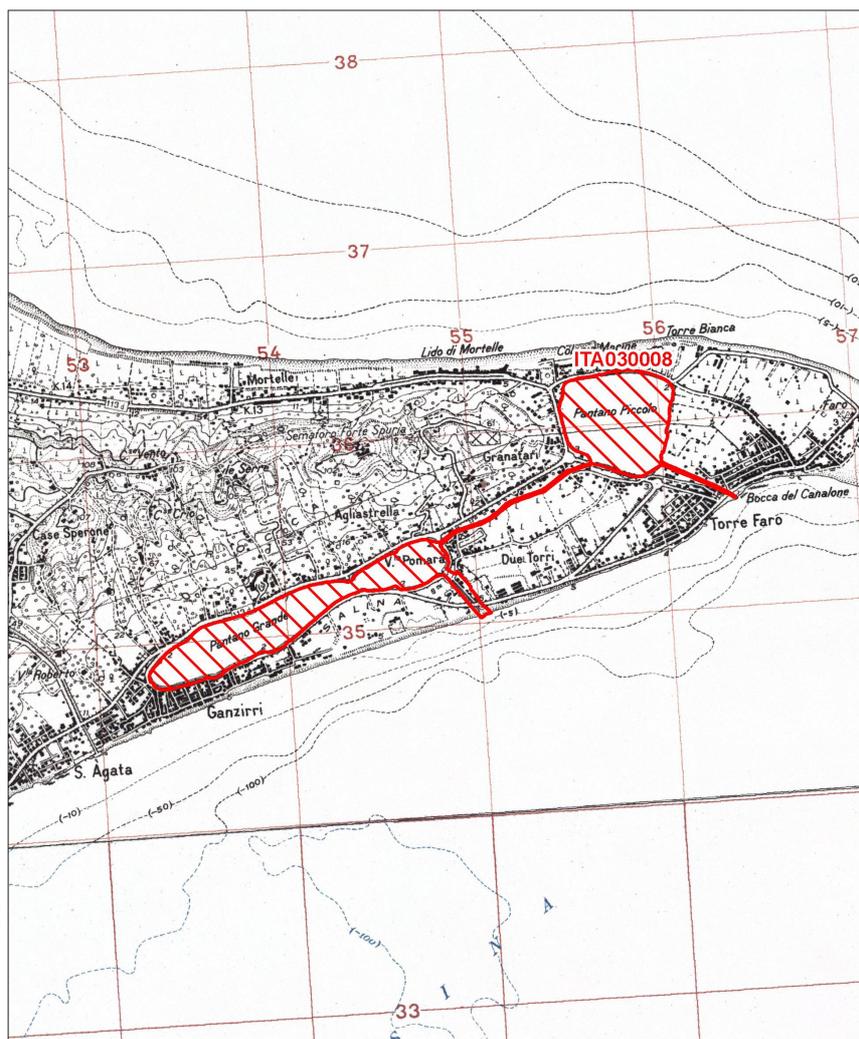


Regione: Sicilia

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"

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012



Regione: Sicilia

Codice sito: ITA030011

Superficie (ha): 11479

Denominazione: Dorsale Curcuraci, Antennamare



Data di stampa: 07/12/2010

Scala 1:100'000

**Legenda**

-  sito ITA030011
-  altri siti

Base cartografica: IGM 1:100'000



**Figura 5.2** Mappa del SIC "Dorsale Curcuraci, Antennamare"

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 nebroidi
- ITA030044 Arcipelago delle Eolie e area marina e terrestri



Regione: Sicilia

Codice sito: ITA030042

Superficie (ha): 27993

Denominazione: Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello stre

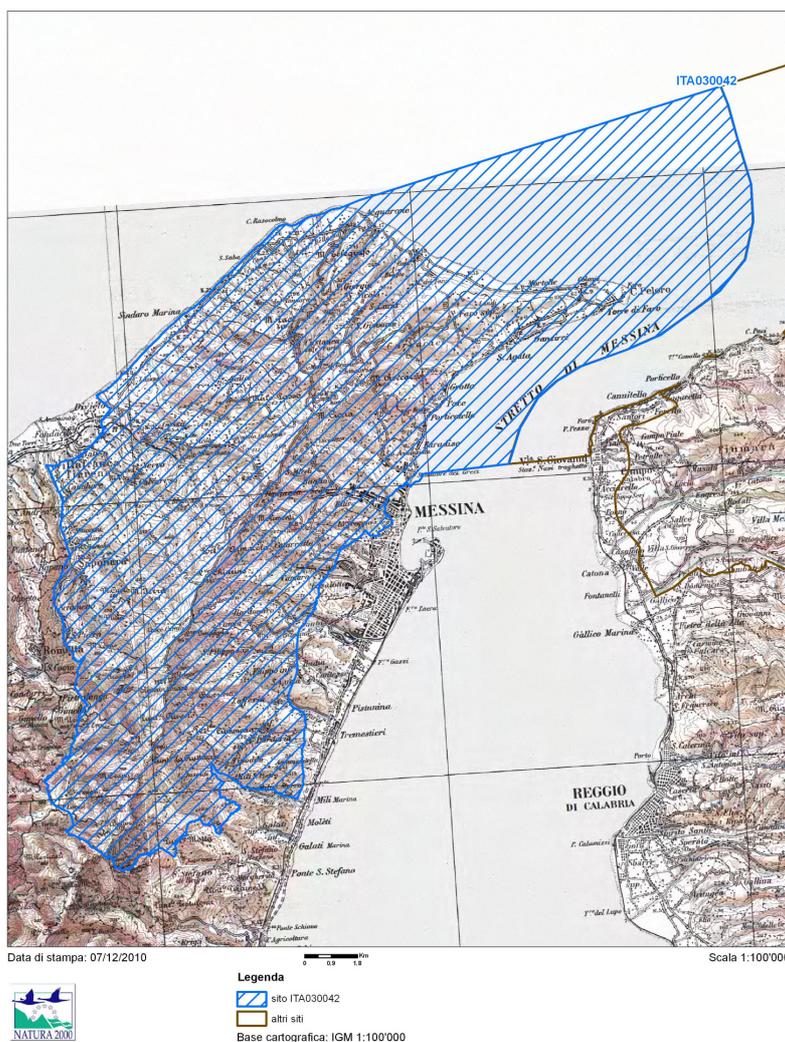


Figura 5.3 Mappa della ZPS Monti peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello Stretto

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

## 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 "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;

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</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. Tali considerazioni sono state sviluppate con la redazione degli Studi di Incidenza per la VINCA, riferiti ai vari siti che risultano ecologicamente riferiti funzionalmente alla grande ZPS che racchiude il tratto di mare dello Stretto .

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

## 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 di seguito riportata viene indicato lo stato ambientale (frutto di valutazioni sullo stato chimico, quantitativo e sulla tipologia dei corpi idrici) riferito ai 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
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 - Riepilogo dello stato ambientale**

### **Riferimenti all'opera.**

Come evidenziato in tabella 6.1 l'area di Capo Peloro che è quella maggiormente interessata dall'opera risulta essere caratterizzata da uno stato ambientale scadente a causa di un avanzato processo di antropizzazione dell'area.

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 vigente rappresenta lo strumento regionale, di pianificazione ed operativo, fondamentale per la realizzazione degli obiettivi perseguiti dalla normativa di riferimento (nel Piano che risale al 2002 il riferimento è ancora il D. Lgs n°22/97 che risulta abrogato anche se, al fine di assicurare continuità normativa a quella prevista dalla Parte IV del d.lgs. 152/2006, di detto decreto continuano ad applicarsi i provvedimenti attuativi).

Il Piano, oltre all'importante settore costituito dai Rifiuti Solidi Urbani (dove sono affrontate la Gestione integrata dei rifiuti solidi urbani, la Raccolta differenziata dei rifiuti solidi urbani impianti di selezione e valorizzazione delle frazioni secche provenienti da raccolta differenziata, gli Impianti di valorizzazione delle biomasse selezionate da raccolta differenziata - *compost* di qualità ) si struttura rispetto ad altre importanti azioni attinenti:

- Rifiuti Speciali
- Rottamazione Dei Veicoli A Motore E Dei Rimorchi

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

- Rifiuti Inerti
- Impianti Di Stoccaggio Provvisorio
- L'amianto
- Impianti Mobili di smaltimento o recupero dei rifiuti.

In particolare il Piano (2002) si componeva di:

- una parte principale che contiene la parte relativa ai rifiuti urbani, il piano degli imballaggi, la parte relativa ai rifiuti speciali, le azioni di supporto all'attuazione del Piano;
- piano delle bonifiche;
- allegati tecnici contenenti i dati, i grafici e le cartografie, **nonché i criteri per la costruzione e gestione degli impianti (allegato “n”)**;
- allegati documentali, contenenti i documenti richiamati nel Piano e che non sono stati inseriti organicamente nel corpo del piano stesso, ma che sono, comunque, vigenti e che si armonizzano nel Piano.

Strumento importante per l'attuazione sul territorio delle indicazioni regionali sono i 9 Piani provinciali per i rifiuti speciali

Con O.P.C.M. n. 3887 del 9 luglio 2010 “Immediati interventi per fronteggiare la situazione di emergenza determinatasi nel settore dello smaltimento dei rifiuti urbani nella Regione Siciliana” il Presidente della regione Siciliana è stato nominato Commissario delegato per il superamento della situazione di emergenza nel settore della gestione dei rifiuti in atto nella medesima regione. Tale stato di cose ha impresso un'accelerazione alla revisione del Piano del 2002.

L'aggiornamento del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti è stato effettuato, a partite dal piano redatto nel 2002<sup>6</sup>, tenendo conto del “documento Cancellieri”, redatto dalla Commissione per la revisione del Piano di gestione dei rifiuti in Sicilia (istituita in data 23/10/2009) e consegnato al Presidente della Regione in data 30/12/2009 ed alla luce dell'evoluzione del quadro normativo di riferimento.

Nota il contesto normativo ed evolutivo di riferimento si è proceduto con la verifica dello “Stato

<sup>6</sup> REVISIONE DEL PIANO DI GESTIONE DEI RIFIUTI SOLIDI URBANI LINEE GUIDA E STRATEGIE DI INTERVENTO 14 ottobre 2010

		Por 
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice docum AMV0071_F0.doc

attuale della gestione dei rifiuti” in termini di produzione di rifiuti, di raccolta differenziata, di discariche, di impianti di trattamento della frazione umida, di impianti di trattamento della frazione secca, di impianti di pretrattamento del rifiuto indifferenziato, impianti di selezione e stabilizzazione del rifiuto indifferenziato, etc.

Le verifiche condotte sullo stato attuale della gestione dei rifiuti in Sicilia evidenziano, come principali elementi di criticità:

- *difficoltà di monitoraggio e verifica della consistenza e condizione dell'impiantistica presente, dato il breve lasso di tempo dal subentro del Dipartimento Acqua e Rifiuti all'ARRA;*
- *gravi difficoltà finanziarie di gran parte degli ATO dovute ad un aumento dei costi del servizio, ed ad una parziale riscossione della tariffa, nonché agli oneri del personale, sovradimensionato rispetto alle esigenze del servizio;*
- *mancata percezione del ruolo dell'utente (cittadino) nell'ambito del sistema di gestione;*
- *livelli di raccolta differenziata inferiori al 10% (6,7% al 2008 dato aggiornato);*
- *capacità di abbancamento ridotte delle discariche autorizzate in alcune province e alea significativa sulla realizzazione di alcune discariche autorizzate;*
- *ritardi nella realizzazione di impianti di pretrattamento e trattamento finale, anche in relazione al trasferimento dei fondi FAS.*

Tutti gli aspetti su evidenziati riguardano il comparto dei rifiuti urbani anche se nel riconsiderare le azioni da porre in essere il Piano sottolinea l'importanza di attivare circoli virtuosa tesi alla riduzione dei rifiuti stessi e alla loro valorizzazione (riciclaggio, riutilizzo) per «permettere ai rifiuti di svolgere un ruolo utile sostituendo altri materiali».

Rilevano, ai fini della presente valutazione, le indicazioni fornite in merito ai criteri minimi per la progettazione, la gestione delle discariche e dei relativi adempimenti amministrativi (Allegato 3 Ordinanza n. 1260 del 30 settembre 2004 Aggiornamento Piano di gestione dei rifiuti in Sicilia). Infatti l'Allegato 3 sostituisce **l'allegato “n”** al Piano di gestione dei rifiuti in Sicilia limitatamente a quanto ivi previsto per le discariche e gli impianti di deposito sotterraneo di rifiuti (anche questo allegato pur facente parte degli aggiornamenti fa riferimento ad una normativa che è stata profondamente innovata). Per quanto non previsto nel presente allegato tecnico si deve fare riferimento al D.Lgs 36/2003 e s.m.i. ed ai relativi allegati.

*La Regione Sicilia proprio in osservanza a quanto previsto dall'art. 196 del D.Lgs 152/2006*

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

*(Competenze delle Regioni) con l’emanazione della L.R. 8 aprile 2010 n°9 e, più specificatamente con la scrittura degli art. 11 (Azioni per la prevenzione della produzione di rifiuti), art. 12 (Azioni per favorire la R.D. e le forme di recupero) e art. 13 (Riduzione della produzione di rifiuti da parte della P.A. e dei soggetti assimilati. Condizioni per il rilascio delle autorizzazioni per le medie e grandi strutture di vendita), si è posta all’avanguardia in ordine all’attuazione della nuova direttiva comunitaria, recependone, oltre che i suddetti articoli, anche molti degli indirizzi e degli obiettivi relativamente alle proprie competenze.*

*Si può quindi affermare che l’architettura e le finalità del presente Piano (la Revisione), altro non sono se non la trasposizione nel territorio di quanto prefigurato, in ordine alla gestione integrata dei rifiuti, dalla suddetta Direttiva 2008/98/CE.*

I siti che nel sistema della cantierizzazione risultano discariche di rifiuti speciali non pericolosi (SRAS – SRA1 e SRAS2 ), oltre a rispondere a criteri di progettazione indicati nell’allegato “n” (per quanto ancora attuale) dovranno rispondere ai requisiti richiesti dalla normativa in vigore e pertanto essere sottoposti a procedura A.I.A.

## **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

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

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;
- 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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).*
- *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.*

## **6.5 Il Piano di Gestione del Distretto idrografico della Regione Sicilia**

Il Piano è stato approvato dalla Giunta Regionale con delibera n. 483 del 27 novembre 2009.

Ad oggi, nel percorso di definizione del Piano di Gestione, è necessario procedere all'aggiornamento del quadro conoscitivo in particolare alle attività di caratterizzazione dei corpi idrici secondo le specifiche tecniche contenute nel DM 131/2008. Si sta procedendo a completare in particolare l'attuazione delle attività di tipizzazione individuazione dei corpi idrici e della

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

valutazione del rischio secondo quanto definito dal D.M. 16 giugno 2008 e la predisposizione del piano di monitoraggio secondo quanto stabilito dal decreto 30 maggio 2009 in attuazione delle previsioni della direttiva 2000/60 definendo e garantendo altresì le risorse necessarie per la loro attuazione. I risultati di tali attività, una volta completati, saranno inseriti nel Piano di Gestione.

Il Piano in oggetto non è una mera presa d'atto ed una rielaborazione del Piano di Tutela delle Acque ma un approfondimento di tale programmazione alla luce dei contenuti di altre pianificazioni (P.A.I., Rete Natura 2000, Piano regionale dei parchi e delle riserve, ecc.) in una visione olistica del ciclo delle acque e del loro utilizzo, in un'ottica di un uso multiplo della risorsa, senza tralasciarne l'aspetto economico e sociale, evidenziando gli aspetti legati ai costi di produzione della risorsa nonché alle tariffe applicate.

Rilevata l'esigenza di intervenire per evitare il deterioramento delle acque dolci nel lungo periodo, sia sotto il profilo qualitativo che quantitativo, il piano propone un programma di interventi volto a garantire la gestione e la protezione sostenibili delle fonti di acqua dolce superficiali e delle acque sotterranee, nonché la protezione delle acque sotterranee dall'inquinamento provocato da alcune sostanze pericolose, nell'ambito di una politica globale per la protezione delle acque dolci.

Il Piano persegue gli obiettivi della salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, dell'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali, fondata sui principi di precauzione e dell'azione preventiva, sul principio della correzione, anzitutto alla fonte, dei danni causati all'ambiente, nonché sul principio «chi inquina paga».

È necessario integrare maggiormente la protezione e la gestione sostenibile delle acque in altre politiche quali la politica energetica, dei trasporti, agricola, della pesca e la politica in materia di turismo.

Il Piano dovrebbe rappresentare la base per un dialogo continuo e per lo sviluppo di strategie tese ad ottenere una maggiore integrazione tra le varie politiche.

Una pianificazione delle acque efficace e coerente deve tener conto della fragilità degli ecosistemi acquatici vicini alla costa o alle foci di fiumi; la tutela dello stato delle acque in un bacino idrografico porta vantaggi economici contribuendo alla protezione delle popolazioni ittiche, anche costiere.

Lo stato quantitativo di un corpo idrico sotterraneo può influire sulla qualità ecologica delle acque superficiali e sugli ecosistemi terrestri connessi a tale corpo idrico sotterraneo.

La presente pianificazione deve contribuire alla graduale riduzione delle immissioni di sostanze pericolose nelle acque.

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

Una buona qualità delle acque contribuirà ad assicurare la fornitura di acqua potabile alla popolazione.

Per le acque sotterranee, oltre ai requisiti di un buono stato, si dovrebbe identificare e correggere qualsiasi tendenza significativa e prolungata all'aumento della concentrazione di sostanze inquinanti.

L'obiettivo finale è quello di eliminare le sostanze pericolose prioritarie e contribuire a raggiungere valori vicini a quelli del fondo naturale per le concentrazioni in ambiente marino di sostanze presenti in natura.

In teoria, le acque superficiali e sotterranee sono risorse naturali rinnovabili, ma per garantire un buono stato delle acque sotterranee è necessario un intervento tempestivo e una programmazione stabile sul lungo periodo delle misure di protezione, visti i tempi necessari per la formazione e il ricambio naturali di tali acque.

Nel calendario delle misure adottate per conseguire un buono stato delle acque sotterranee e invertire le tendenze significative e durature all'aumento della concentrazione delle sostanze inquinanti nelle acque sotterranee è opportuno tener conto di tali tempi.

L'obiettivo di ottenere un buono stato delle acque dovrebbe essere perseguito a livello di ciascun bacino idrografico, in modo da coordinare le misure riguardanti le acque superficiali e sotterranee appartenenti al medesimo sistema ecologico, idrologico e idrogeologico.

Ai fini della protezione ambientale, è necessario integrare maggiormente gli aspetti qualitativi e quantitativi delle acque superficiali e sotterranee tenendo conto delle condizioni naturali di scorrimento delle acque nel ciclo idrologico.

Il principio del recupero dei costi dei servizi idrici, compresi quelli ambientali e delle risorse, in relazione ai danni o alle ripercussioni negative per l'ambiente acquatico, dovrebbe essere preso in considerazione, in particolare, in base al principio «chi inquina paga».

A tal fine, sarà necessaria un'analisi economica dei servizi idrici, basata sulle previsioni a lungo termine della domanda e dell'offerta nel distretto idrografico.

È necessario prevenire o attenuare le conseguenze degli inquinamenti dovuti a cause accidentali.

Per quanto riguarda la prevenzione e la riduzione dell'inquinamento, la politica dell'acqua dovrebbe ispirarsi ad un approccio combinato che riduca l'inquinamento alla fonte, fissando valori limite per le emissioni e norme di qualità ambientali.

#### **Riferimenti all'opera.**

Gli interventi e le opere connesse alla realizzazione del Ponte non vanno ad interessare corsi d'acqua principali (per le quali il Piano fornisce precise indicazioni) bensì fiumare che non trovano

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

riscontri normativi nella pianificazione in oggetto.

Indipendentemente da questa precisazione tutte le lavorazioni in prossimità di un corso d'acqua sono potenzialmente causa dell'alterazione qualitativa delle acque. Per tale motivo sono state previste delle azioni cautelative attraverso la localizzazione di presidi idraulici dotati di un sistema di trattamento dimensionato in modo da garantire il rispetto dei limiti normativi per ogni cantiere. In un'ottica di tutela della qualità dell'acqua, ulteriori elementi cautelativi sono specificati dal Sistema di Gestione che definisce le procedure da utilizzare per le lavorazioni considerate critiche.

Infine, il progetto prevede interventi per la messa in sicurezza idraulica di alcuni tratti di fiumare, interventi che concorrono alla conservazione dell'assetto dei corsi d'acqua e pertanto anche della qualità ambientale degli stessi.

## **6.6 Il Piano Regionale di Coordinamento di tutela della qualità dell'aria**

La valutazione della qualità dell'aria per il territorio regionale è stata effettuata una prima volta in via provvisoria, con il D.A. 305/GAB del 19/12/2005, adottato ai sensi dell'art. 5 del D. Lgs. 4 agosto 1999, n. 351. Successivamente è stato approvato, con il D.D.U.S. n. 19 del 05/09/06, il piano d'azione con i primi interventi relativi all'Area ad elevato rischio di crisi ambientale di Messina (agglomerato IT19R3). Tali iniziative costituiscono tuttavia soltanto il punto di partenza di un processo che deve essere continuamente verificato, aggiornato ed implementato, man mano che le conoscenze sullo stato di qualità dell'aria e sulle sorgenti di emissione si evolvono, al fine di raggiungere gli obiettivi individuati dall'Unione Europea.

Il Piano regionale di coordinamento per la tutela della qualità dell'aria ambiente è stato approvato con D.A. n. 176/GAB del 09/08/2007.

Il trasporto è la fonte principale di inquinamento atmosferico per cui, un'attività volta a conseguire una riduzione della pressione dovuta al traffico veicolare privato, convertire il trasporto merci da gomma a rotaia o ro-ro ed in generale a favorire l'intermodalità dei vettori di trasporto deve integrarsi con misure più puntuali.

Le azioni a livello nazionali sono riferite al tempestivo recepimento delle direttive comunitarie e/o alla loro attuazione con i provvedimenti di tipo statale, d'altro canto è altrettanto importante che sia garantito il flusso finanziario per la realizzazione delle grandi opere che possono influire sulla qualità dell'aria.

La pianificazione regionale potrà avere un ruolo importante attraverso una impostazione dei piani di settore e della loro attuazione. L'attuazione del Piano Energetico Regionale sarà

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

significativa. Il sostegno alle iniziative di certificazione e di agenda 21 possono dare un importante contributo.

Le azioni locali sono indirizzate alle misure sul trasporto locale e al traffico (vedasi grandi centri in cui il contributo del traffico locale è comparabile a quello di attraversamento). Una riduzione delle emissioni di inquinanti conseguibile con gli interventi che saranno descritti, consentono la riduzione dell'inquinamento acustico e la riduzione delle malattie cardiovascolari.

*A. Interventi di natura tecnologico-strutturale:*

1. Incentivazione al risparmio energetico
2. Verifica del buon funzionamento degli impianti di riscaldamento e di combustione in genere
3. Bollino blu annuale obbligatorio su tutto il territorio regionale per i veicoli immatricolati nella Sicilia
4. Incentivazione all'uso del metano per gli impianti di riscaldamento e per i grandi impianti di combustione industriale
5. Riduzione dei fattori di emissione per km percorso dai mezzi di trasporto pubblici e privati mediante interventi tecnologici (svecchiamento del parco circolante, trattamento più efficiente dei gas di scarico, utilizzo di carburanti alternativi, aumento di veicoli elettrici,...).
- 6. Fluidificazione del traffico dei veicoli a motore mediante interventi di miglioramento della rete stradale (nuove strade, sopra- sotto-passi, ...)**
- 7. Incremento delle piste ciclabili e delle aree pedonali**
- 8. Ampliamento delle aree urbane vietate al traffico veicolare, in particolare quello privato ed in genere ai veicoli a motore più inquinanti (non dotati di marmitta catalitica, di omologazione del motore meno recente, ...)**
- 9. Incremento dell'offerta di mezzi pubblici e miglioramento della qualità del servizio (ferrovia, autobus, metro/bus cittadini) e delle infrastrutture (rete ferroviarie, parcheggi scambiatori, aree di sosta, sistemi informativi.), sia per il trasporto di persone, sia di beni**
10. Incentivazione alla certificazione ambientale (EMAS, ISO 14000) di imprese, enti e comunità di cittadini con particolare riguardo alle aree a rischio di inquinamento atmosferico.
11. Presenza diffusa su tutta la rete di distribuzione di carburanti di nuova generazione (ad esempio: benzine a bassissimo tenore di benzene e zolfo, biodiesel, gasolio a bassissimo tenore di zolfo, anticipando i tempi previsti dall'Unione europea a partire dal 2005-2009)
12. Verifica degli obiettivi previsti dalla legge 413/97 volta al contenimento delle emissioni evaporative dai sistemi di produzione, stoccaggio e distribuzione degli idrocarburi.

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

13. Organizzazione capillare del sistema distributivo di carburanti alternativi (elettricità, gas metano, GPL)

*B. Interventi di mitigazione della domanda di mobilità privata:*

1. Ampliamento delle aree pedonalizzate o accessibili ai soli mezzi pubblici, servite da parcheggi scambiatori (possibilmente coperti al fine di ridurre le emissioni evaporative nei periodi estivi).

2. Attivazione di sportelli unici di supporto ai cittadini e alle imprese, fruibili anche da remoto (servizi via internet) e/o da sedi decentrate (es. Comuni periferici).

3. Definizione di accordi con le categorie interessate per razionalizzare i flussi delle merci soprattutto da e per i centri storici, favorendo il trasporto delle stesse con mezzi più eco-compatibili (es. metano).

4. Applicazione di tariffe minori sui biglietti di ingresso a manifestazioni (mostre, fiere, etc.) ai possessori di biglietti di mezzi pubblici.

5. Realizzazione di un coordinamento dei Mobility Manager (DM 27/03/98) anche al fine di:

- Applicare un sistema tariffario integrato connesso alla bigliettazione intelligente.
- Diversificare gli orari di apertura dei grandi centri di aggregazione (es. scuole, centri commerciali, ...).
- Favorire la riduzione dei tempi di percorrenza dei mezzi pubblici e la fruibilità degli stessi da parte dei cittadini, a discapito dei mezzi privati (ad es. attraverso l'estensione delle corse anche a Comuni vicini, parcheggi scambiatori integrati, corsie privilegiate/semafori privilegiati per bus...).
- Realizzare percorsi ciclabili.
- Favorire l'applicazione del "car-sharing" e del "car-pooling".
- Decentrare alcuni poli di attrazione di cittadini e dotarli di trasporti pubblici possibilmente su rotaia (es. Università).
- Promuovere il coordinamento tra realtà produttive/erogatrici di servizi presenti nella stessa area territoriale, al fine di creare le condizioni per l'attuazione di servizi di trasporto collettivo. Le misure riguardanti i trasporti sono orientati prevalentemente a favorire la riduzione del traffico privato su strada in ambito urbano e del traffico merci su gomma in ambiente extraurbano. L'applicazione di una seria politica di attivazione di piste ciclabili sarebbe favorita dal clima mite della regione.

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

### Riferimenti all'opera.

Le analisi del Piano di Tutela della Qualità dell'aria vigente ha evidenziato, relativamente all'area di studio, conferma la problematicità del territorio messinese ( Il piano adottato dalla Regione Sicilia, per la maggior parte degli inquinanti, individua per il territorio messinese un'area di risanamento).

Se si esclude il periodo della cantierizzazione, per il quale il progetto prevede l'adozione di una serie di misure e di azioni tese al contenimento delle ricadute sulla componente Atmosfera, è importante sottolineare che il potenziamento delle infrastrutture (stradale e ferroviaria) nonché l'identificazione di ambiti a traffico ridotto o regolamentato (es. zone 30 ), va nella direzione auspicata dal Piano ovvero verso l'alleggerimento del traffico congestionato in ambienti a maggiore sensibilità (fluidificazione) ma prospetta anche una certa forma di diversione da forme più impattanti (strada) a quelle più sostenibili (ferrovia e trasporto urbano).

Relativamente alla gestione della fase critica della cantierizzazione, per ogni ambito di cantiere è stata prevista una percentuale di contrazione delle emissioni ritenuta necessaria al fine di garantire un inserimento ambientale caratterizzato da alterazioni accettabili e tali da non determinare situazioni di rischio per la popolazione (misure sia di tipo attivo che passivo e l'adozione di protocolli molto articolati per aumentare la responsabilizzazione delle maestranze e delle imprese).

Anche per i cantieri in cui non si sono evidenziate particolari necessità mitigative si è ritenuto comunque opportuno ribadire la necessità di ottemperare a tutte le Buone Pratiche di Gestione delle Emissioni descritte e di prevedere sempre ed ovunque la presenza un impianto di lavaggio ruote prima dell'immissione sulla viabilità pubblica. L'assenza di tale presidio, infatti, renderebbe probabilmente significative le emissioni determinate dal transito dei mezzi lungo la viabilità a causa dei fenomeni di risollevarimento dei materiali depositati.

In generale la verifica delle performance ambientali dell'opera, sia in fase di realizzazione sia in fase di esercizio, potrà essere effettuata con l'attuazione e l'implementazione del Piano di Monitoraggio Ambientale previsto dal progetto.

## 6.7 Il Piano dei Materiali di Cava e dei Materiali Lapidei di Pregio

Le strategie per il conseguimento degli obiettivi del Piano cave si imperniano tutte sulla ricostituzione dei caratteri di efficienza e di attualità della L.R.S. 127/80 (aggiornato dalla legge regionale 6/97), il cui testo integrato stabilisce all'Art. 4 Contenuto del piano regionale dei materiali da cava

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

*Il piano regionale dei materiali da cava e, nel quadro di più circoscritti limiti di operatività, il relativo programma preliminare definiscono organicamente gli obiettivi e le strategie di settore rispettivamente a medio-lungo e breve termine: indicano i mezzi per il perseguimento di tali obiettivi, circoscrivono le aree in cui, nella prospettiva di interessi generali di prevalente rilevanza socio-economica o ambientale, l'attività estrattiva di cava è limitata o preclusa.*

*In particolare, il piano:*

*a) individua le aree che, in relazione alle caratteristiche di qualità, quantità ed ubicazione dei giacimenti da cava in esso compresi, presentano interesse industriale e sono suscettibili di attività estrattiva. Per tali aree stabilisce i vincoli specifici cui dovranno essere assoggettate le attività di cava;*

*b) delimita nell'ambito delle aree di cui alla precedente lett. a, i bacini aventi particolare rilevanza per l'economia regionale, con specifico riguardo ai giacimenti dei materiali lapidei di pregio di cui al successivo art. 39. Di tali bacini è effettuata la delimitazione su cartografia a scala opportuna, con l'indicazione delle infrastrutture e delle zone di rispetto a servizio degli insediamenti industriali necessari per la loro valorizzazione;*

*c) individua le aree nelle quali l'attività estrattiva è limitata o preclusa.*

Esso costituisce specificazione settoriale del piano regionale di sviluppo, e il suo aggiornamento è da effettuarsi con periodicità triennale.

Con il DECRETO PRESIDENZIALE 5 novembre 2010 sono stati approvati, ai sensi dell'art. 6, comma 4, e dell'art. 42, comma 2, della legge regionale 9 dicembre 1980, n. 127 e successive modifiche ed integrazioni, i Piani regionali dei materiali da cava e dei materiali lapidei di pregio.

Ad oggi la Regione dispone di una proposta di piano cave che è attualmente in fase di Valutazione ambientale strategica.

Il Piano cava regionale è attualmente in procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

Il piano, oltre ad effettuare una ricognizione sullo stato in esercizio delle attività autorizzate, indica le linee di indirizzo e dei criteri di gestione per la gestione delle future coltivazioni.

Il Piano traccia un'immagine del settore in esame evidenziando la realtà regionale costituita da una notevole diffusione di attività estrattiva recente, sia attiva che dismessa, non concentrata in poli, evidenziando una grande diffusione di cave fuori dalle aree di interesse indicate dal Piano stesso (ovvero le aree rispetto alle quali il Piano intende proporre una ridefinizione).

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

Le linee di indirizzo definiscono gli strumenti strategici di carattere generale; i criteri di gestione definiscono, a loro volta, gli strumenti tecnico-amministrativi di dettaglio che, nello specifico, consentono di garantire lo svolgimento delle singole attività in conformità agli obiettivi prefissati.

Le norme attuative su cui si fonda il piano, si basano sulle seguenti linee di indirizzo:

- concentrazione delle cave in bacini estrattivi
- svincolo della delimitazione dell'area di cava dagli impedimenti dell'assetto catastale e/o proprietario
- economia procedimentale
- introduzione di strumenti per la qualificazione e la destinazione congrua del materiale estraibile
- flessibilità della pianificazione
- modalità amministrative di sanatoria delle situazioni di sfruttamento incontrollato del territorio, nel rispetto dell'economia della gestione, o di cessazione dell'attività.

Ai fini delle presenti valutazioni presentano un certo interesse i contenuti del Volume 7 Individuazione delle aree suscettibili di attività estrattiva – Allegato 3 Monografie delle aree di primo interesse estrattivo – Provincia di Messina.

#### Area di primo interesse n°15: Valdina (Distretto Minerario di Catania)

L'area ha rivestito da tempi storici grande importanza per il prelievo dell'argilla per l'industria ceramica, ormai quasi del tutto finalizzata alla produzione di rivestimenti. Le argille plioceniche non si trovano in affioramento ma al di sotto delle calcareniti pleistoceniche.

Queste argille sono poco compressibili e caratterizzate da una buona resistenza al taglio ed un elevato angolo di attrito interno tale da renderle idonee allo sfruttamento e al trattamento come argille per laterizi.

La distribuzione di tutte le cave risulta essere concentrata solo nella porzione centro settentrionale in corrispondenza del limite territoriale orientale. Un limite alla coltivazione potrebbe essere imposto dalle normative vigenti sui vincoli che interessano diffusamente l'area.

La zona si sviluppa interamente nei Comuni di Venetico e Valdina, interessando marginalmente il comune di Torregrotta ad ovest e Roccavaldina a sud. Le cave comprese in questa delimitazione, in numero totale di 24, sono rappresentate da 10 attive e 14 dismesse.

Le cave dismesse sono state abbandonate per lo più a causa dell'esaurimento del giacimento, nel decennio compreso tra il 1985 e il 1998. Molte delle attività hanno il piano di coltivazione in fase di scadenza e sfruttano giacimenti prossimi all'esaurimento, motivo per cui il rinnovo dell'autorizzazione non è stato richiesto. La superficie autorizzata ammonta a 14 ha (per le 10 cave

		Por I
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice docum AMV0071_F0.doc

attive) con un abbattimento medio autorizzato di 200.000 mc/anno in posto, che non vengono mai completamente commercializzati.

La particolarità di queste cave è che ricadono prossime ai centri urbani e assoggettate al vincolo idrogeologico, inoltre alcune di essi ricadono in prossimità dell'alveo fluviale e sono quindi assoggettate al vincolo.

Allo stato attuale non è possibile fare delle ipotesi sulle reali potenzialità del giacimento poiché i processi erosivi connessi per lo più alla tettonica recente hanno determinato un netto assottigliamento degli spessori delle argille. Si deve inoltre aggiungere che questa attività alimenta da tempi molto antichi fornaci concentrate in un'area molto ristretta, la cui attività ha portato ad un'esasperazione della frammentazione. La conseguenza è stata la creazione di dislivelli di decine di metri tra piazzali di cave adiacenti, con pareti sub verticali di argilla che presentano anche pericoli di smottamenti.

All'interno dell'area che gli stessi comuni ancora definiscono Area estrattiva nei propri strumenti comunali (Valdina) **andranno preservate le attuali produzioni autorizzate sino all'esaurimento del giacimento sfruttato dalle cave in esercizio. L'attività estrattiva potrà pertanto continuare solo per le cave attive senza prevedere sviluppi ulteriori dell'attività.**

La situazione presentata dal Piano circa lo stato di autorizzazione delle cave nel settore Sabbie Ghiaie ( Messina ) e Argilla (Valdina e Venetico) è riportato nella figura seguente (dal Piano Cave).

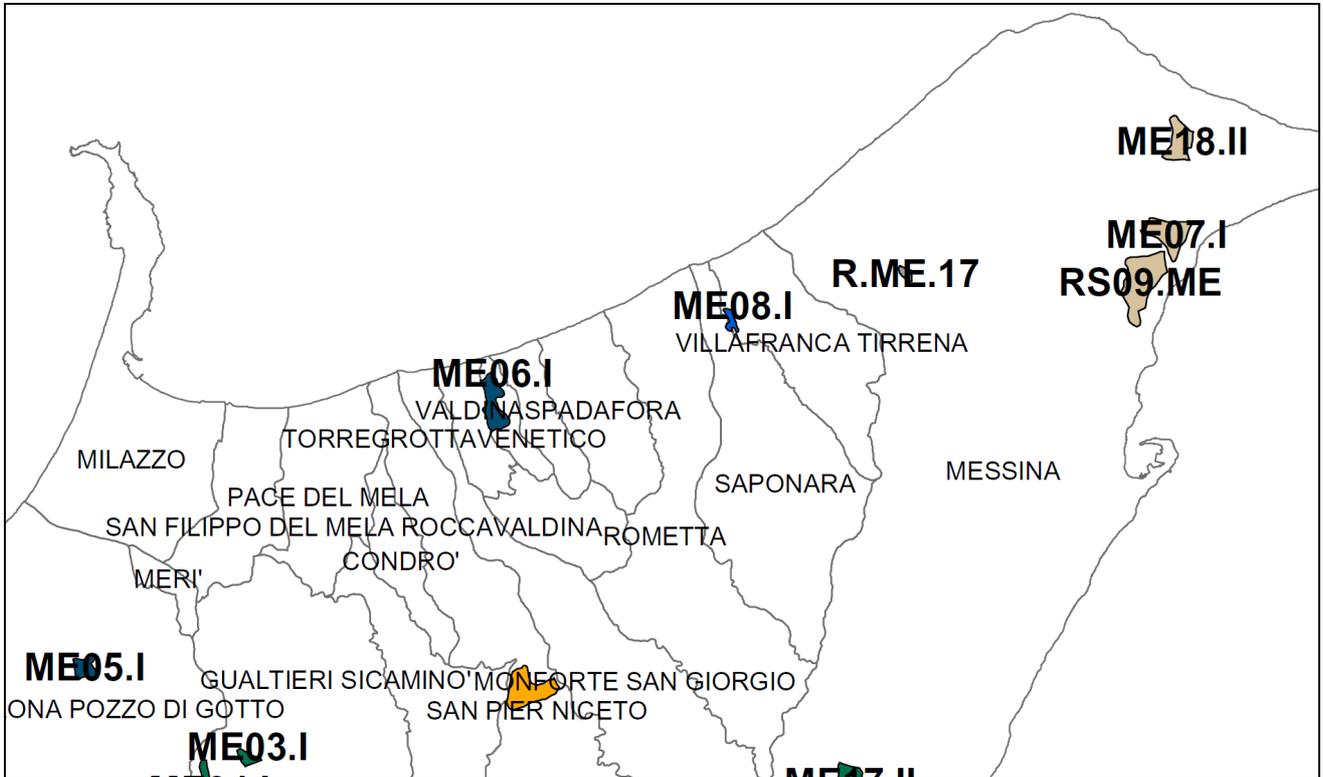
IDCAVA	DENOMINAZIONE	LOCALITA'	FOGLIO IGM	IGM	ESERCENTE	AUTORIZ.	DATA AUTORIZZAZIONE	ANNI AUTORIZZAZIONE	MATERIALE ESTRATTO	MATERIALE DI CAVA O PREGIO	AREA di PIANO
ME 07	Torrente S. Stefano	Messina	254	III NO "S.Stefano di briga"	SMAV 90	38/03	03/10/2003	2018	Sabbia e ghiaia alluvionali	cava	ME07.1
ME 11	Minaia Fosse	Messina	254	IV SO "Messina"	A.G.P.	22/00	30/08/2000	2015	Sabbia e ghiaia alluvionali	cava	
ME 12	Calafato Margherita	Messina	254	IV SO "Messina"	Margherita	37/03	01/10/2003	2018	Sabbia e ghiaia alluvionali	cava	ME07.1
ME 13	Balena-Silab	Messina	254	IV SO "Messina"	S.I.L.A.B.	10/03	13/03/2003	2018	Sabbia e ghiaia alluvionali	cava	ME07.1
ME4 2	Piraino-La Primavera	Valdina	253	ISE "Rometta"	La Primavera e Le Fauci	12/95	21/06/1995	2010	Argilla	pregio	
ME 43	Praino-La Centrale	Valdina	253	ISE "Rometta"	La centrale-La Fauci & co	33/95	03/11/1995	2010	Argilla	pregio	
ME 44	Beviola-Laterizi riuniti	Venetico	253	ISE "Rometta"	Laterizi riuniti	12/05	20/04/2005	2020	Argilla	pregio	ME10,1
ME 45	Beviola -Maestrale	Venetico	253	ISE "Rometta"	Soc. maestrale	11/05	20/04/2005	2020	Argilla	pregio	ME10.1

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
		<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>	<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>

Nell'immagine seguente (cave scadute) si coglie l'intensità delle unità produttive, che hanno cessato la coltivazione nella zona di Venetico- Valdina e Torregrotta e che hanno segnato profondamente il territorio in esame.

ME D47	S. STEFANO DI CAMASTRA E REITANO	INERTI FLUVIALI	TORRENTE S. STEFANO	PRESTI ANGELO	SCADUTA 25.02.1983	F. 251 II S.E. - S. STEFANO CAMASTRA	
ME D48	SAPONARA	ARGILLA	SALVATORELLO-BARONELLO	LATERIZI BARONELLO S.R.L.	SCADUTA 24.10.1998	F. 253 I S.E. - ROMETTA	
ME D49	TORREGROTTA	ARGILLA	FONDO SCALA PALME	PALME GIUSEPPE E ANTONINO	SCADUTA	F. 253 I S.E. - ROMETTA	ME06.I
ME D50	TORREGROTTA	ARGILLA	CROCIERE GOLF	FORNACI DI LATERIZI GOLF S.R.L.	SCADUTA	F. 253 I S.E. - ROMETTA	ME06.I
ME D51	TORREGROTTA	ARGILLA	MADDALENA SILVAT	SILVAT S.P.A.	SCADUTA	F. 253 I S.E. - ROMETTA	ME06.I
ME D52	TORREGROTTA	ARGILLA	TIMONIERE D'AGOSTINO	D'AGOSTINO S. RE E LAMBERTI ROSARIO	SCADUTA	F. 253 I S.E. - ROMETTA	
ME D53	TORREGROTTA	ARGILLA	SCALA TORREGROTTA	LAMBERTI SALVATORE	DECADUTA 30.01.2002	F. 253 I S.E. - ROMETTA	
ME D54	TORRENOVA	SABBIA	ZAPPULLA-SABBIA SUD	SABBIA SUD S.R.L.	SCADUTA 20.11.1987	F. 252 II N.O - F. 252 III N.E. - TORRENOVA	
ME D55	TORRENOVA	SABBIA	PERRONE SPECIALE	SPECIALE BIAGIO	SCADUTA 23.03.1987		
ME D56	TORRENOVA	CALCARE	SCODONI SIEI	S.I.E.I. S.R.L.	SCADUTA 31.01.2003 - <b>IST. RINN. 30.07.2002</b>	F. 252 III N.E. - TORRENOVA	
ME D57	TREMESTIERI	SABBIA	ZAFFERIA RIGANO	RIGANO EUGENIO	SCADUTA 08.04.1987- <b>NON CARTOGRAFATA</b>		
ME D58	TUSA	QUARZARENITE	TORRE CANALE	VOLPE STEFANO	DECADUTA 14.03.2001	F. 251 II S.O. - CASTEL DI TUSA	
ME D59	VALDINA	ARGILLA	CATTIVA-LA GUIDARA	LA GUIDARA G.PPE E F.PPO S.N.C.	SCADUTA 27.12.1995 - <b>IST. RINN. 22.02.95 (NON AGLI ATTI)</b>	F. 253 I S.E. - ROMETTA	ME10.I
ME D60	VALDINA	ARGILLA	SERRO MAZZOTTA	MAZZOTTA PASQUA	SCADUTA	F. 253 I S.E. - ROMETTA	ME06.I
ME D61	VALDINA	ARGILLA	SERRO - SILVAT	SILVAT S.P.A.	SCADUTA 27.05.1987	F. 253 I S.E. - ROMETTA	ME06.I
ME D62	VALDINA	ARGILLA	CASOTTA	LA MESA ANTONIO E FIGLI	CESSATA 01.06.1985	F. 253 I S.E. - ROMETTA	ME10.I
ME D63	VALDINA	ARGILLA	S. NICOLA SOLE	SOLE S.R.L.	SCADUTA 13.09.1992	F. 253 I S.E. - ROMETTA	ME06.I
ME D64	VALDINA	ARGILLA	MADONNUZZA CONDOR	CONDOR S.A.S.	CESSATA 04.05.1985	F. 253 I S.E. - ROMETTA	ME06.I
ME D65	VALDINA	ARGILLA	PELORITANA-MAZZOTTA	MAZZOTTA PASQUA	CESSATA 17.06.1998	F. 253 I S.E. - ROMETTA	ME10.I
ME D66	VALDINA	ARGILLA	CIANINA-LA FAUCI ROCCO	LA FAUCI ROCCO	CESSATA 11.06.1999	F. 253 I S.E. - ROMETTA	
ME D67	VALDINA	ARGILLA	CIANINA-LA MODERNA	LA MODERNA LA FAUCI N. E. C. S.R.L.	DECADUTA 15.11.2000	F. 253 I S.E. - ROMETTA	ME06.I
ME D68	VALDINA	ARGILLA	CIANINA-LAQUATTRO	LAQUATTRO S.R.L.	DECADUTA 16.11.2000	F. 253 I S.E. - ROMETTA	
ME D69	VALDINA	ARGILLA	CIANINA LA CENTRALE	LA CENTRALE LA FAUCI & C. SRL	CESSATA 01.10.2001	F. 253 I S.E. - ROMETTA	ME06.I
ME D70	VALDINA	ARGILLA	SCARANO-TONNARELLI	TONNARELLI GIUSEPPE	CESSATA 03.10.2001	F. 253 I S.E. - ROMETTA	
ME D71	VALDINA	ARGILLA	CIANINA LA FAUCI G.PPE	LATERIZI LA FAUCI G.PPE S.R.L.	DECADUTA 12.10.2001	F. 253 I S.E. - ROMETTA	
ME D88	VALDINA	ARGILLA	Piraino-La fauci	La Fauci	SCADUTA 08.09.08	F. 253 I S.E. - ROMETTA	ME06.I
ME D72	VENETICO	ARGILLA	BEVIOLA LA QUATTRO	LA QUATTRO S.R.L.	SCADUTA 08.05.1992		ME10.I
ME D73	VENETICO	ARGILLA	BEVIOLA LA FAUCI	LA FAUCI GIOVANNI	SCADUTA	F. 253 I S.E. - ROMETTA	ME10.I
ME D74	VENETICO	ARGILLA	BEVIOLA-SINDONI	SINDONI GIUSEPPE	SCADUTA 15.12.1991		ME10.I
ME D75	VENETICO	ARGILLA	MORTELLITO SPATAFORA	SPATAFORA GUTIEREZ	SCADUTA 22.03.1989		ME10.I
ME D76	VILLAFRANCA TIRRENA	ARGILLA	ZINZANO	CEMENTERIE SICILIANE S.P.A.	SCADUTA	F. 253 I S.E. - ROMETTA	
ME D77	VILLAFRANCA TIRRENA	CALCARE E ARGILLA	ROMEO SINDONI	SINDONI FRANCESCO	SCADUTA 12.12.1995	F. 253 I S.E. - ROMETTA	
ME D78	VILLAFRANCA TIRRENA E SAPONARA	ARGILLA	ROVETTO	ITALCEMENTI S.P.A.	SCADUTA 30.12.2002	F. 253 I S.E. - ROMETTA	
ME D79	VILLAFRANCA TIRRENA E SAPONARA	CALCARE	NUNZIATELLA	ITALCEMENTI S.P.A.	SCADUTA 19.07.2003	F. 253 I S.E. - ROMETTA	ME08.I

I riferimenti alle aree di coltivazione sono illustrati nella seguente figura.



**Legenda**

 Arenaria	 Sabbia e ghiaia
 Argilla	 Sabbia silicea
 Calcare	 Tufo vulcanico
 Calcare dolomitico	 aree di pregio 1 livello
 Calcarenite	RG22.I Aree di primo livello
 Depositi alluvionali	AG34.II Aree di secondo livello
 Gesso	RS54.TP Aree di riserva
 Lava	R26.CT Aree di recupero
 Marna	
 Metamorfiti	
 Quarzareniti	
 Rosticci di zolfo	
 sicilia	
 Sabbia calcarea	

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

### Riferimenti all'opera.

Il progetto interviene in un territorio, in particolare quello di Venetico – Valdina dove il destino delle attività economiche legate all'estrazione e lavorazione dell'argilla è segnato sia da problemi di esaurimento dei bacini sia soprattutto da criticità di natura ambientale e socio economica.

Pertanto l'esigenza di intervenire attivando un processo di riqualificazione congiuntamente a strumenti di sostegno al tessuto economico, rappresentano delle sfide molto impegnative cui lo stesso Piano di Settore Cave non fornisce indicazioni specifiche, salvo decretare la conclusione delle precedenti fasi "convulse" di estrazione dell'argilla, con quanto di problematico hanno lasciato sul territorio.

Il progetto potrà con gli interventi di recupero e di assegnazione di nuove funzioni alle aree di nuova formazione – i Parchi – determinare "forse" nuove opportunità di sviluppo per l'intera area.

## 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 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

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

collegamento al ponte, ipotesi di II 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'Anunziata, 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.

### **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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

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:

- 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

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice docum AMV0071_F0.doc

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.

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>					
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_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>31/05/2012</td> </tr> </tbody> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	F0	31/05/2012
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
F0	31/05/2012						



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

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

### 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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 Lardereria, 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:

<b>Zona Falcata – Viale Europa</b>			
<b>Situazione di partenza</b>	<b>Funzioni ed attività attuali</b>	<b>Punti di forza</b>	<b>Destinazioni possibili</b>
Luogo del mito cittadino Grandi strutture poco utilizzate (aree militari e depositi, ecc.) Caos produttivo Degrado 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

<b>Viale Europa - Contesse</b>			
<b>Situazione di partenza</b>	<b>Funzioni ed attività attuali</b>	<b>Punti di forza</b>	<b>Destinazioni possibili</b>
Degrado 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

<b>CONTESSE – TREMESTIERI</b>			
<b>Situazione di partenza</b>	<b>Funzioni ed attività attuali</b>	<b>Punti di forza</b>	<b>Destinazioni possibili</b>
Caos urbano e della mobilità Contiguità al territorio del CNR ITAE Prossimità alla ZI di Larderia 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 dismesse 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

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

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.
- Riqualificazione 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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.

## **7.2 Piano di Indirizzo Territoriale - PIT n.22 – La via dell'argilla**

Il PIT 22 insiste su 15 Comuni della Provincia di Messina e nello specifico sui Comuni di Santa Lucia del Mela, San Filippo del Mela, Pace del Mela, Condò, Gualtieri Sicaminò, San Pier Niceto,

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

Torregrotta, Monforte San Giorgio, Roccavaldina, Valdina, Venetico, Spadafora, Rometta, Saponara e Villafranca Tirrena.

Il PIT, nel momento della sua istituzione, disegnava un insieme di interventi integrati e coordinati che, facendo leva sulla crescita quantitativa, qualitativa, tecnologica di un settore produttivo ad elevato grado di “vocazione” territoriale, avviasse uno sviluppo auto sostenuto dell’intera economia locale, tramite l’introduzione di elementi innovativi in grado di produrre effetti sull’intero comparto produttivo del territorio. Il fine ultimo e generale del PIT è quello di creare le condizioni per uno sviluppo economico e competitivo del territorio che assuma caratteristiche di compatibilità ambientale e riequilibrio territoriale.

Il settore individuato è costituito dalle attività relative all’estrazione e lavorazione dell’argilla, alla produzione dei materiali per l’edilizia, dei materiali da costruzione e dei materiali compositi in generale.

L’idea forza del Piano riguardava: Promozione dell’innovazione, incremento degli investimenti, creazione di nuove imprese e crescita economica e produttiva del settore dell’argilla anche attraverso lo sviluppo dei servizi reali alle imprese ed incremento del livello tecnologico e qualitativo a beneficio dell’intero comparto manifatturiero locale. Valorizzazione dei beni culturali integrati al sistema produttivo dell’area.

L’obiettivo generale era quindi quello di rafforzare il sistema produttivo già radicato sul territorio, nell’ipotesi che la crescita dello stesso potesse costituire il volano dello sviluppo integrato del territorio nel suo complesso. I mercati più direttamente interessati dalla strategia del PIT erano quelli dell’estrazione e lavorazione dell’argilla, dei laterizi e dei materiali da costruzione in genere e quello turistico.

Sulla base di specifiche analisi di contesto che segnalavano nella sostanza gli elementi di criticità per l’area, veniva così delineata l’idea forza sulla quale costruire il PIT, che veniva denominato “La via dell’argilla”. L’idea forza era incentrata sullo sviluppo ed il potenziamento del comparto laterizio ceramico, quale obiettivo principale, nonché sullo sviluppo del settore turistico, quale obiettivo strumentale del PIT.

Gli interventi attuati dal PIT, pertanto, erano riconducibili ai seguenti obiettivi di carattere generale:

- Promozione dell’innovazione, incremento degli investimenti, creazione di nuove imprese e crescita economica e produttiva del settore dell’argilla.
- Sviluppo dei servizi reali alle imprese ed incremento del livello tecnologico e qualitativo a beneficio dell’intero comparto manifatturiero locale.

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

- Valorizzazione dei beni culturali integrati al sistema produttivo dell'area.

In particolare e coerentemente con l'analisi di contesto e con l'idea forza del PIT il Documento finale sottolineava come fosse rilevante, per migliorare le prospettive di crescita economica del territorio, rafforzare il sistema produttivo già radicato sul territorio, nell'ipotesi che la crescita dello stesso potesse costituire il volano dello sviluppo integrato del territorio nel suo complesso. Infatti, lo sviluppo del comparto laterizio – ceramico sarebbe stato destinato a produrre effetti a cascata anche sugli altri settori economici per i quali il PIT prevedeva canali di intervento coerenti ed integrati con la strategia complessiva.

Per dare concreta traduzione all'idea forza, gli obiettivi specifici previsti dalla strategia del PIT 22 erano i seguenti:

1. Aumentare la dotazione di servizi infrastrutturali e immateriali a servizio del sistema produttivo locale.
2. Sostenere lo sviluppo delle imprese esistenti e agevolare la creazione di nuova imprenditorialità.
3. Incentivare la formazione a servizio del sistema produttivo locale.
4. Garantire la rivitalizzazione commerciale ed artigianale dei centri storici.
5. Ampliare e riqualificare l'offerta ricettiva, migliorare l'attrattività turistica dell'area.
6. Risparmiare e salvaguardare l'ambiente.

Ad oggi il PIT, vista la stagnazione (se non il blocco) delle attività legate al settore di riferimento del Piano e soprattutto la scarsa incisività nel determinare le necessarie forme di sinergie tra settori, ha mostrato di aver già esaurito la sua capacità di trascinamento delle azioni locali di sviluppo.

### **Riferimenti all'opera**

Il PIT 20 non fa riferimento al Progetto Ponte poiché nasce con altri intenti che non hanno dirette relazioni con l'opera di Attraversamento. Tuttavia interessa i Comuni nei quali ricadranno i diversi siti di deposito che saranno oggetto di un complessivo progetto di riqualificazione territoriale. Per questo motivo è stato considerato come un utile riferimento per valutare la coerenza o l'attualizzazione delle nuove proposte che si è ritenuto utile riproporre. Le strategie e gli interventi già realizzati con il PIT o in fase di realizzazione sul territorio hanno rappresentato un interessante spunto di riflessione per la definizione degli interventi di compensazione definiti per i siti localizzati nei comuni di Valdina, Torregrotta, Venetico.

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

## 7.3 Comune di Venetico

### 7.3.1 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:

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

- 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.

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

## 7.4 Comune di Valdina

### 7.4.1 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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*

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

*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".*

## **7.5 Comune di Torregrotta**

### **7.5.1 Il Piano di fabbricazione e Proposta di un nuovo Piano Regolatore Comunale**

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.

Nonostante sia ancora vigente il PRG si sottolinea che il Comune di Torregrotta (Me), in

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

adempienza dell'art. 14 del D.L.vo n. 152 del 3/4/2006, così come modificato dal D.L.vo n. 4 del 16/01/2008 e del Modello metodologico procedurale della valutazione ambientale strategica di piani e programmi (DGR n. 200 del 10/6/2009, Allegato A), ha avviato la consultazione pubblica della proposta di Piano Regolatore Generale e del relativo Rapporto Ambientale ai fini della VAS.

L'ipotesi della proposta di Piano non sono volte a trovare a tutti i costi una specificità che caratterizzi il ruolo del Comune rispetto al comprensorio in cui è inserito e ciò perché si tratta di un territorio dalle dimensioni troppo limitate. La presenza dei nuclei industriali forti, ad est e ad ovest di Torregrotta crea polarità di cui non è possibile né logico immaginare l'attenuazione, mentre una discreta parte di suolo si presta ancora al mantenimento della attività agricola. Va così considerato che pur non svolgendo un ruolo autonomo, Torregrotta possiede una sua peculiarità legata al progressivo sviluppo della residenzialità acquistata con la sua posizione baricentrica e caratterizzata da qualità dell'ecosistema agricolo pedemontano.

In base alle vocazioni esistenti il territorio è stato suddiviso in cinque macroaree diverse per vocazione:

1. Area del centro che comprende la zona omogenea CD;
2. Area dell'entroterra che comprende le zone omogenee C;
3. Area costiera che comprende la zona omogenea Ct;
4. Area agricolo-collinare che comprende le zone omogenee Cat;
5. Area produttiva che comprende zone omogenee D.

### **Riferimenti al progetto**

Dall'analisi dei Documenti di Piano non è emerso alcun riferimento al Ponte o alle sue opere annesse. Questo anche perché il Comune di Torregrotta non è interessato da interventi strettamente connessi alla realizzazione bensì in esso è prevista la localizzazione di un sito di deposito con relativa riqualificazione ambientale.

## **7.6 Comune di Villa Franca Tirrena**

### **7.6.1 Piano Regolatore Generale di Villa Franca Tirrena**

Approvato con DECRETO 21 febbraio 2005 e aggiornato dal D.A. n. 18 del 04.02.2008 il piano ha come obiettivo principale quello della riqualificazione urbana che, realizzandosi attraverso norme che pongono in relazione regole qualitative e quantitative, dia risposta alla identità urbana di Villafranca legata alle sue potenzialità economiche, e in prospettiva, alle sue possibili potenzialità

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

turistico-ricettive. L'Amministrazione, nella sua decisione di elaborare una Variante Generale, ha affidato ai progettisti sostanzialmente il compito di razionalizzare l'esecutività delle zone di espansione, la distribuzione dei servizi nel territorio, la funzionalità del sistema viario.

La stessa Amministrazione nel definire le direttive generali (deliberate nel febbraio 1994) si propone come obiettivo da raggiungere il miglioramento complessivo della qualità funzionale del Comune in una prospettiva economica diversa.

Il Piano nel dare risposta alle esigenze dell'Amministrazione si propone come strumento di esecutività immediata con un dettaglio normativo di controllo qualitativo e formale adeguato alle dimensioni di un centro medio piccolo come quello di Villafranca.

Il piano regolatore di Villafranca si serve di due tipi di strumenti il piano della struttura, di livello più generale, nel quale vengono differenziate le parti urbane strutturali del centro, per le quali sono previsti interventi strategici ed un livello di definizione formale del piano di maggiore incisività, dalle parti che, pur non essendo strategiche, costituiscono un supporto al funzionamento dell'insieme; la zonizzazione, estesa all'intero territorio comunale, che recepisce le scelte differenziate dello schema della struttura e individua attraverso le schede normative le parti di esecutività immediata.

### **Riferimenti al progetto**

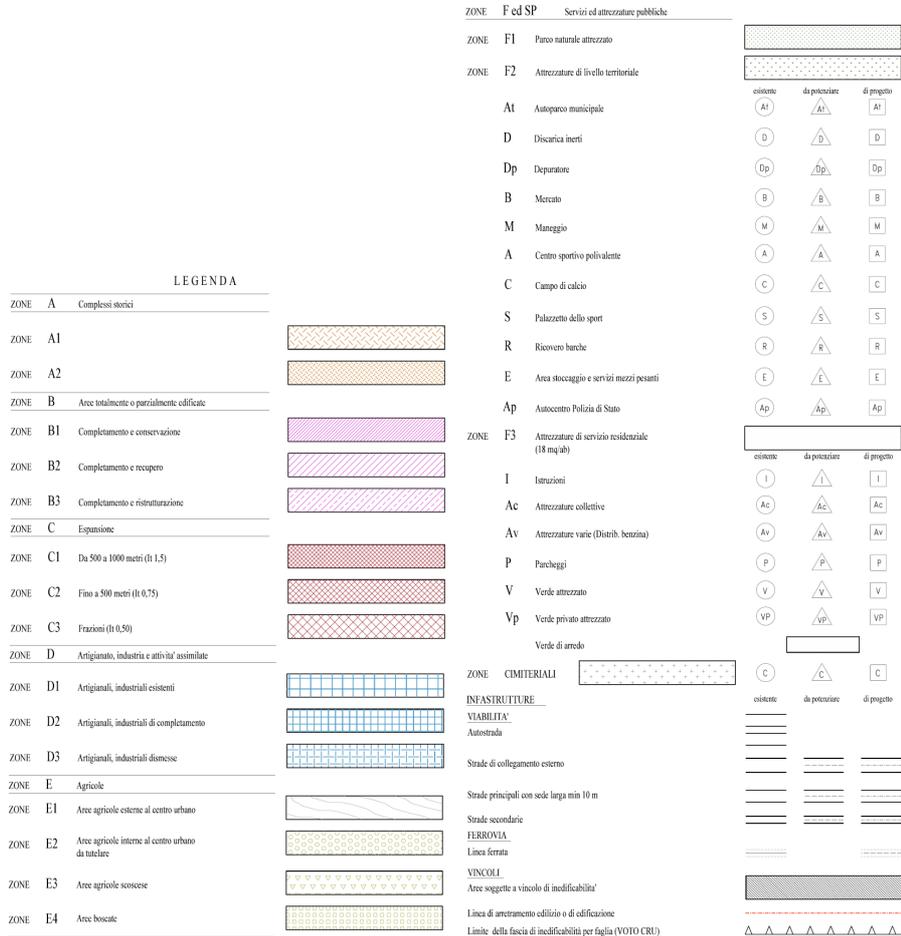
Dall'analisi dei Documenti di Piano non è emerso alcun riferimento al Ponte o alle sue opere annesso. Questo anche perché il Comune di Villafranca Tirrena non è interessato da interventi strettamente connessi alla realizzazione bensì in esso è prevista la localizzazione di un sito di deposito con relativa riqualificazione ambientale.

Come evince dallo stralcio riportato in fig. 7.3 L'area su cui verrà localizzato parte del sito di deposito (lo SRA8, infatti, ricadrà in parte nel comune di Villafranca ed in parte nel comune di Saponara) rientra in un'area definita dal Piano come area agricola.

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012



**Figura 7.3 - Stralcio PRG di Villafranca Tirrena**



**Figura 7.4 - Legenda PRG Villafranca Tirrena**

## 7.7 Comune di Saponara

### 7.7.1 Piano Regolatore Generale di Saponara

Approvato con istanza del 26 giugno 1979 prot. n. 3782 e modificato in ultima versione con D.A. n.1110 del 07/12/2007. Le prescrizioni del Piano Regolatore Generale (tavole grafiche e norme di attuazione) si applicano su tutto il territorio Comunale. Le prescrizioni inerenti alle singole zone territoriali omogenee debbono essere osservate nella redazione dei Piani Particolareggiati di esecuzione, dei Piani di Lottizzazione convenzionata, nei progetti delle singole opere soggette a concessione edilizia od autorizzazione, nonché nella realizzazione di opere edilizie a libera iniziativa. Sono consentite deroghe per edifici ed impianti pubblici o di interesse

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

pubblico nel caso in cui ciò sia richiesto da inderogabili esigenze di ordine tecnico e funzionale, sempre con l'osservanza delle procedure e nei casi previsti dalla legislazione vigente. L'eventuale sopravvenuta legislazione in materia urbanistica troverà immediata applicazione e prevarrà sulle disposizioni o prescrizioni delle presenti norme di attuazione. L'intero territorio Comunale é suddiviso in zone territoriali omogenee, in rapporto alle diverse destinazioni d'uso, ai vincoli ed alle opere.

### Riferimenti al progetto

Dall'analisi dei Documenti di Piano non è emerso alcun riferimento al Ponte o alle sue opere annesse. Questo anche perché il Comune di Saponara non è interessato da interventi strettamente connessi alla realizzazione bensì in esso è prevista la localizzazione di un sito di deposito con relativa riqualificazione ambientale.

## 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”<sup>1</sup>. 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, co-finanziato 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

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

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 comunitario<sup>2</sup>.

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);
- 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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 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-

		Por 
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice docum AMV0071_F0.doc

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 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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 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.

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

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.

### **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:

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

- 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 soddisfacimento delle 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

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA  RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

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 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

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 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

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA  RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

- 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 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:

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

- 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:

- 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

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

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:

*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;

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

- 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.

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.

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

## 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 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"

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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 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-tirrenico 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:

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

- 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 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**

### **9.1 Interferenza con i vincoli 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 diffuso e articolato sistema dei vincoli ambientali e paesaggistici che insistono, a vario modo su tutta l’area dello Stretto e sulle altre aree coinvolte dalla progettazione.

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

Il paesaggio siciliano è soggetto a molteplici vincoli che rimarcano l'alto valore culturale estetico e naturale dell'area. Inoltre la particolarità dei caratteri geo-morfologici, rappresentata dalla Dorsale dei Peloritani, per la Sicilia e dalla Catena costiera tirrenica che digrada rapidamente nel Tirreno dando origine a coste impervie e inaccessibili, per la Calabria, infonde un 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 i vincoli ai sensi del Codice dei Beni (D.Lgs. 142/2004 artt. 21, 142, 157,) sia altre normative che agiscono sulle seguenti categorie di aree:

- risorse naturali e ambientali;
- condizioni di rischio derivanti da dissesti naturali;
- condizioni di rischio diretto o indiretto derivanti dalla presenza di infrastrutture e servizi.

Inoltre, in virtù sia della legge regionale siciliana del 30 Aprile 1991, n.15 che all'art.5 aveva definito la struttura della pianificazione paesaggistica, ribadendo l'obbligatorietà dell'adozione del Piano Territoriale Paesistico, sia del Codice che spinge verso una maggiore sensibilità nei confronti dei beni presenti nel territorio governato dal Piano stesso, il legislatore regionale, ha 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, fino all'attuale fase di approvazione del Piano Paesistico PP9, che ha ribadito e rafforzato la struttura dei vincoli già individuati dalle norme precedenti (dalla L.1497/39 e dalla L.1089/39, oltre alle varie notifiche e provvedimenti eseguiti).

Al fine di meglio comprendere in che modo l'opera in progetto interferisce con il sistema dei vincoli ai sensi del Codice, si rimanda alle tavole in cui sono state riportate le seguenti indicazioni di vincolo relative all'area vasta di progetto (AMV0074, AMV0075, AMV0076 e AMV0613):

- Art. 142:
  - 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;

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

- 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;
  - 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.
- Art. 10;
  - Art. 136;
  - Art. 157.

Qualsiasi trasformazione che coinvolta tali vincoli è soggetta ad autorizzazione.

Nella tabella seguente i vincoli identificati sono stati organizzati per abiti di progetto, pertanto per ciascun ambito gli interventi di progetto, riferiti sia ai tracciati sia alla cantierizzazione, sono stati relazionati ai vincoli presi in considerazione.

È importante sottolineare che in riferimento ai vincoli architettonico – monumentali, **non sono state riscontrate interferenze dirette con detti vincoli** (per ulteriori elementi si rimanda al § 9.2.1).

Per quanto riguarda la Regione Sicilia si focalizza l'attenzione anche su aree soggette a livello di tutela 2 PPA 9 (art. 19), ad aree soggette a tutela paesaggistica PPA 9, art. 136, lettera d. e aree appartenente alla "Rete Natura 2000", ovvero:

- ZPS (ITA030042 - Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello Stretto di Messina);
- ITA030008 Capo Peloro – Laghi di Ganzirri;

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

- ITA030011 Dorsale Curcuraci, Antennamare;

Di seguito la tabella con le interferenze rispetto ai vincoli:

<b>STATO della VINCOLISTICA - REGIONE SICILIA</b>		
<b>AMBITO</b>	<b>OPERE PRESENTI nell'AMBITO</b>	<b>INTERFERENZE RILEVATE</b>
<b>L'area di Ganzirri - Granatari</b>	Pontile SP1 Torre Blocco di ancoraggio Viadotto Pantano Trincea T01 Rilevati RP01-04 Cantiere SB1 e SI1	<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 Lett. a)</i> <i>(Territori costieri compresi in una fascia di 300m dalla linea della battigia)</i>
		<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 Lett. b)</i> <i>(Territori contermini ai laghi compresi in una fascia di 300m dalla linea di battigia)</i>
		<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 Lett. c)</i> <i>(Fiumi, torrenti e corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150m)</i>
		<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 Lett. f)</i> <i>(Aree protette (Parchi Regionali e Riserve))</i>
		<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 Lett. g)</i> <i>(Territori coperti da foreste e da boschi e sottoposti a vincolo di rimboscimento)</i>
		<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 136 Lett. d)</i> <i>(190076 Territori che si affacciano sullo Stretto del territorio comunale di Messina)</i>
		<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 143 Lett. i)</i> <i>(ZPS ITA030042 - Monti Peloritani, Dorsale curcuraci, Antennamare e area marina dello Stretto di Messina)</i>
		<i>Vincolo ambientale ex R.D. L. 3267/23</i>
		<i>Fascia di rispetto cimiteriale (da PRG Comune di Messina)</i>
<b>L'area di Faro Superiore</b>	Galleria artificiale S. agata Trincea T01 e T02 Area di esazione Imbocchi lato Ponte Galleria Faro Superiore Cantiere Operativo SI2	<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 Lett. c)</i> <i>(Fiumi, torrenti e corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150m)</i>
		<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 Lett. g)</i> <i>(Territori coperti da foreste e da boschi e sottoposti a vincolo di rimboscimento)</i>

		<p><i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 143 Lett. i)</i>  <i>(ZPS ITA030042 - Monti Peloritani, Dorsale curcuraci, Antennamare e area marina dello Stretto di Messina)</i></p> <p><i>Vincolo ambientale ex R.D. L. 3267/23</i></p>
<p><b>L'area di Curcuraci-Marotta</b></p>	<p>Imbocchi lato Messina Galleria Faro Superiore          Imbocchi lato Ponte Galleria Balena II          Trincea          Svincolo di Curcuraci (comprese rampe in rilevato e viadotto)          SIPM          Imbocchi lato Messina Galleria S.Agata          Imbocchi lato Ponte Galleria S. Cecilia          Cantiere Operativo SI3          Sito per impianto di produzione inerti SC1 e viabilità di servizio          Cantiere logistico SB2</p>	<p><i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 Lett. a)</i>  <i>(Territori costieri compresi in una fascia di 300m dalla linea della battigia)</i></p>
		<p><i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 Lett. c)</i>  <i>(Fiumi, torrenti e corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150m)</i></p>
		<p><i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 Lett. g)</i>  <i>(Territori coperti da foreste e da boschi e sottoposti a vincolo di rimboschimento)</i></p>
		<p><i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 136 Lett. d)</i>  <i>(190076 Territori che si affacciano sullo Stretto del territorio comunale di Messina)</i></p>
		<p><i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 143 Lett. i)</i>  <i>(ZPS ITA030042 - Monti Peloritani, Dorsale curcuraci, Antennamare e area marina dello Stretto di Messina)</i></p>
		<p><i>Vincolo ambientale ex R.D. L. 3267/23</i></p>
		<p><i>Aree costiere soggette a livello di tutela 2 dal PP dell'Ambito 9 (art. 9)</i></p>
<p><b>L'area della fiumara Pace</b></p>	<p>Imbocchi lato Messina Galleria Balena II          Imbocchi lato ponte Galleria le Fosse          Viadotto Pace          Cantiere Operativo SI4          sito di deposito e recupero ambientale SRAS          Sito per impianto inerti SC"          Viabilità di servizio</p>	<p><i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 Lett. c)</i>  <i>(Fiumi, torrenti e corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150m)</i></p>
		<p><i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 143 Lett. i)</i>  <i>(ZPS ITA030042 - Monti Peloritani, Dorsale curcuraci, Antennamare e area marina dello Stretto di Messina)</i></p>
		<p><i>Vincolo ambientale ex R.D. L. 3267/23</i></p>
		<p><i>Aree costiere soggette a livello di tutela 2 dal PP dell'Ambito 9 (art. 19)</i></p>

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

<b>L'area delle stazioni metropolitane - Papardo</b>	Fermata Papardo Cantiere operativo SS1 Viabilità di servizio	<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 Lett. c)</i> (Fiumi, torrenti e corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150m)
		<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 143 Lett. i)</i> (ZPS ITA030042 - Monti Peloritani, Dorsale curcuraci, Antennamare e area marina dello Stretto di Messina)
		<i>Vincolo ambientale ex R.D. L. 3267/23</i>
<b>L'area delle stazioni metropolitane - Annunziata</b>	Fermata Annunziata Cantiere operativo SS2 Viabilità di servizio	<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 Lett. c)</i> (Fiumi, torrenti e corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150m)
		<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 143 Lett. i)</i> (ZPS ITA030042 - Monti Peloritani, Dorsale curcuraci, Antennamare e area marina dello Stretto di Messina)
<b>L'area delle stazioni metropolitane - Europa</b>	Fermata Europa Cantiere operativo SS3 Viabilità di servizio	<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 Lett. m)</i> (Aree di niteresse archeologico)
<b>L'area di Forte Crispi</b>	Sito di deposito e recupero Sito per impianto di produzione inerti SC3 Viabilità di servizio	<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 Lett. c)</i> (Fiumi, torrenti e corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150m)
		<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 143 Lett. i)</i> (ZPS ITA030042 - Monti Peloritani, Dorsale curcuraci, Antennamare e area marina dello Stretto di Messina)
		<i>Vincolo ambientale ex R.D. L. 3267/23</i>
<b>L'area di fiumara Annunziata</b>	Imbocchi lato Messina Galleria Le Fosse Imbocchi lato Pnte Galleria Serrazzo Trincee Svincolo Annunziata (comprese rampe in rilevato e viadotto) Cantiere operativo S15 Cantiere Logistico SB\$ Viabilità di servizio	<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 Lett. c)</i> (Fiumi, torrenti e corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150m)
		<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 Lett. g)</i> (Territori coperti da foreste e da boschi e sottoposti a vincolo di rimboschimento)
		<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 143 Lett. i)</i> (ZPS ITA030042 - Monti Peloritani, Dorsale curcuraci, Antennamare e area marina dello Stretto di Messina)
		<i>Vincolo ambientale ex R.D. L. 3267/23</i>

<b>L'area della stazione di Contesse</b>	Imbocchi e galleria artificiale lato Messina Galleria S.Cecilia Cantiere operativo SI6 Cantiere logistico SB3 Viabilità di servizio	<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 Lett. a)</i> <i>(Territori costieri compresi in una fascia di 300m dalla linea della battigia)</i>
	<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 Lett. c)</i> <i>(Fiumi, torrenti e corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150m)</i>	
<b>L'area di Venetico</b>	SB5 SI8 SRA4 SRA10 SRA9 SRA6 SRA5	<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 Lett. c)</i> <i>(Fiumi, torrenti e corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150m)</i>
	SRA8	<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 Lett. c)</i> <i>(Fiumi, torrenti e corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150m)</i>
		<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 143 Lett. i)</i> <i>(ZPS ITA030042 - Monti Peloritani, Dorsale curcuraci, Antennamare e area marina dello Stretto di Messina)</i>
	SI7	<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 Lett. a)</i> <i>(Territori costieri compresi in una fascia di 300m dalla linea della battigia)</i>
<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art. 142 Lett. c)</i> <i>(Fiumi, torrenti e corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150m)</i>		

**Tabella 9-1 - Sintesi Interferenze con i vincoli**

## **9.2 Il sistema dei beni storico culturali e il patrimonio archeologico**

### **9.2.1 I beni puntuali**

I vincoli architettonico - monumentali e i beni di rilevanza culturale che come si è anticipato non ricadono nelle zone di interferenza diretta, sono riportati in tabella 9.2. La ricognizione ha riguardato un'area ben più vasta di quella riferibile al sistema di progetto proprio per fornire una caratterizzazione dal punto di vista storico culturale dell'area nord orientale dell'Isola.

La loro localizzazione è desumibile dalle tavole dei vincoli AMV0078-79-80-621.

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

SICILIA				
COMUNE	DENOMINAZIONE	EPOCA	PROVVEDIMENTO	SCHEDA
Messina	"TORRE CARIDDI" (GANZIRRI)	Sec. XV-XVI	D.A. 5218 del 06/11/91	S1
Messina	CIMITERO DI TORRE FARO			
Messina	VILLA MILORO, OGGI ISTITUTO ORTOPEDICO	1926		
Messina	CHIESA DI TORREFARO MADONNA DELLA LETTERA	1934		S2
Messina	FARO - LANTERNA	PRIMO 900		S3
Messina	PILONE			S4
Messina	TORRE BIANCA	Sec. XVI-XVII		S5
Messina	SEMAFORO DI FORTE SPURIA	1882-1892		S6
Messina	EX FOTO ELETTRICA CAPO PELORO - TORRE INGLESÌ	Sec. XVI-XX		S7
Messina	VILLA POMARA	Sec. XIX		
Messina	COLONIA POSTELETEGRAFICI	1935		
Messina	LIDO DI MORTELLE	1957		
Messina	LIDO DEL TIRRENO	1955		
Messina	VILLA TROMBETTA	PRIMO 900		
Messina	CHIESA MADONNA DEI MIRACOLI			
Messina	FORTE SERRA LA CROCE	1882-1892		S8
Messina	CIMITERO DI FARO SUPERIORE			
Messina	VILLA ABATE			
Messina	VILLA TEODOLINDA			
Messina	VILLA TAVELLI			
Messina	FORTE MASOTTO O POLVERIERA	1882-1892	D.A. 7520 DEL 09/11/99	S9
Messina	CHIESA DI SAN GIUSEPPE	1890		
Messina	FORTE CRISPI O BATTERIA MENAIA	1882-1892		S10
Messina	CIMITERO DI PORTICATELLO			
Messina	VILLA MARTINES	1920-30, 1914	D.A. 4169 DEL 09/11/89	
Messina	VILLA GARNIER	1904 - Sec. XX	D.A. 5723 DEL 02/04/97	
Messina	VILLA ROBERTO CON PARCO	Sec. XIX - 1920	D.A. 5671 DEL 28/5/92	
Messina	VILLA LOGIUDICE			
Messina	CHIESA BEATA VERGINE MADONNA DI CONTEMPLAZIONE O DEL CUORE IMMACOLATO DI MARIA	Sec. XVII - 1875		
Messina	FORTE S. JACHIDDU	1882-1892	D.A. 5070 DEL 20/01/99	S11
Messina	CHIESA E CONVENTO DEL SS. SALVATORE DEI GRECI	Sec. XVI		
Messina	VILLA PACE	1880 - 1913	D.A. 283 DEL 22/02/89	
Messina	VILLA PERINO	PRIMO 900		
Messina	VILLA FILIMANTI			

Messina	FORNACE			
Messina	VILLA FILETI			
Messina	CHIESA S. LICANDRO			
Messina	CHIESA DI S. MARIA DEL GESÙ			
Messina	CHIESA MADONNA DI TRAPANI			
Messina	CHIESA DI S. LEONARDO			
Messina	CONVENTO DEI CAPPUCCINI			
Messina	CHIESA DI S. FRANCESCO DI PAOLA			
Messina	VILLA LANDI, OGGI VILLA SAIYA	1847 -SEC. XX		
Messina	CHIESA DI S. CORRADO			
Messina	CHIESA CONSOLAZIONE			
Messina	FONTANA DEL NETTUNO	1557		
Messina	FORTE CASTELLACCIO	1537-40	D.A. 5717 DEL 06/05/98	S12
Messina	FORTE GONZAGA	1540		S13
Messina	VILLA D'AMICO			
Messina	VILLA LAVECCHIA			
Messina	VILLA TORRE			
Messina	CHIESA DI GESU' E MARIA DEL BUON VIAGGIO	1598 -1604		
Messina	PALAZZO FORMENTO	SEC. XVIII- XIX		
Messina	CIMITERO DI MESSINA			
Messina	CHIESA S. COSIMO			
Messina	CHIESA S. MARIA DEGLI ANGELI			
Messina	CHIESA DI S. PANTALEO			
Messina	CHIESA DI S. GIOVANNELLO			
Messina	CASTELLO DI MATAGRIFONE O ROCCA GUELFONIA - SACRARIO DEL CRISTO RE	Sec. XII-XVI		S14
Messina	VILLA TARGA			
Messina	TORRE DELLA LANTERNA DI MONTORSOLI	1537-1555- 1676		S15
Messina	FORTE SS. SALVATORE			S16
Messina	SANTUARIO DI MONTALTO	1925 -1929		
Saponara	CHIESA S. ANTONIO DA PADOVA		D.A. 5183 DEL 08/02/99	
Saponara	CASTELLO - RUDERI			S17
Saponara	CHIESA MADRE			
Saponara	FONDACO			
Villafranca Tirrena	CHIESA MADRE SAN NICOLÒ DI BARI		D.A. 2599 DEL 10/08/91	
Villafranca Tirrena	CASTELLO BAUSO			S18
Venetico	CASTELLO MEDIEVALE		D.A.5249 DEL 18/03/92	S19
Venetico	FORNACE			
Venetico	TORRE BIVIOLA			

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

Venetico	CIMITERO			
Venetico	TORRE TORRIOLA			
Valdina	CIMITERO DI VALDINA			
Valdina	FONTANA GIAINARDO			
Valdina	CHIESA MADRE			
Valdina	VILLA LO MUNDO		D.A. 5116 DEL 21/1/98	
Valdina	FORNACE			

**Tabella 9-2 - Elenco dei beni individuati**

Di alcuni dei beni su elencati sono state predisposte delle schede monografiche identificate con i codici **S.n** (riportate nell'Appendice della Relazione della Componente paesaggio AMV0290 - "Schede monografiche delle emergenze storico-architettoniche"). Delle numerose emergenze presenti nell'area di studio, sono stati privilegiati gli elementi facenti parte del "Sistema delle torri di avvistamento e delle fortificazioni a protezione dello Stretto" sia per la loro localizzazione strategica nell'area vasta d'intervento (da un punto di vista di vicinanza rispetto agli interventi e di visuali panoramiche rispetto a questi) sia per il loro interesse documentale legato alle vicende storiche di questi luoghi. Tutta la costa del messinese, infatti, era ed è costellata da elementi preposti alla difesa della costa di origini anche molto antiche di cui i meglio conservati sono quelli appartenenti al cosiddetto sistema delle batterie umbertine.

Il sistema delle fortificazioni esistenti venne ripristinato e rafforzato quando si temeva uno sbarco di truppe murattiane in Sicilia, ultimo lembo d'Europa rimasto escluso da influenze napoleoniche. Soprattutto dalle alture prossime a Curcuraci si controllava ogni movimento, e fu questa la base più consistente utilizzata anche dagli Inglesi per fronteggiare ogni possibile tentativo di sbarco negli ultimi conflitti.

Suggestive e cariche di valore documentario sono le fortezze cosiddette Umbertine fatte costruire dallo Stato Maggiore italiano negli ultimi decenni del secolo scorso. Si tratta di costruzioni in posizione dominante, ispirate all'architettura militare che tutt'oggi comunicano il paesaggio da punti privilegiati per la sua fruizione.

*I nuovi Forti, facenti parte del Piano Generale di Difesa dello Stato (denominati talvolta umbertini perché edificati sotto il Regno di Umberto I), vennero quindi realizzati sulle colline, completamente invisibili dal mare, con terrapieni a ridosso delle mura e dotati di potenti artiglierie. Con l'inizio della realizzazione delle strade militari, nel 1883 si diede inizio ai lavori di costruzione delle fortezze che vennero completati nel 1914 con il Forte di Sbarre a sud di Reggio Calabria. I forti che*

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice docum AMV0071_F0.doc

si affacciano sullo Stretto furono armati con potenti obici da 280 mm, cannoni da 149 e da 75 mm, ad eccezione dei forti di montagna, Antennamare, Campone, Ferraro e dei Centri (costa siciliana) armati solo con artiglierie di piccolo calibro perché avevano invece una funzione di controllo su eventuali attacchi di fanteria provenienti dalla piana di Milazzo. Il Sistema difensivo dello Stretto risulta unico nel suo genere perchè, a differenza di quelli italiani ed europei, non ha come oggetto la difesa della città, bensì lo specchio d'acqua dello Stretto, con una cinta di forti che, partendo a sud da Forte Cavalli (ex Batteria Monte Gallo), gira intorno a Messina, si estende a nord fino a Punta Faro, attraversa il mare e ritorna a sud, sulle colline della costa calabra, fino a Reggio Calabria.

## 9.2.2 I Beni archeologici o di interesse

Per quanto riguarda l'identificazione dei beni archeologici o di interesse è stato prodotto, a corredo del progetto definitivo un aggiornamento dello Studio Archeologico preliminare (PP3RA0-002) che aveva previsto fondamentalmente uno studio di approfondimento *“nelle principali aree di interesse archeologico presenti nelle zone interessate dal progetto”* da quello che allora era il tracciato di progetto del Ponte sullo Stretto di Messina e dai relativi collegamenti e raccordi autostradali e ferroviari. Lo Studio del Progetto definitivo, oltre ad ampliare l'area di indagine ha approfondito quegli aspetti che avevano rappresentato un limite dello Studio di partenza del preliminare.

L'aggiornamento dello Studio Archeologico (AS0001\_F0 Relazione) è stato organizzato su alcuni piani sostanziali: *“il primo si è basato su un'approfondita revisione e ricerca di dati e informazioni su area vasta rispetto al tracciato, eseguita su base bibliografica e di archivio e attraverso uno studio geomorfologico, cartografico e toponomastico del distretto in esame; il secondo è consistito in un'analisi dettagliata degli elementi raccolti al fine di elaborare un inquadramento storico-archeologico del territorio e una carta delle presenze archeologiche nell'area in esame. Ruolo fondamentale e legante tra i due piani di lavoro suddetti sono stati una serie di sopralluoghi e ricognizioni dirette sul terreno e la fotointerpretazione condotta sul territorio interessato dall'opera di progetto”*.

Da tale analisi è stato possibile, oltre a conseguire una estesa ricognizione archeologica, comprendere le motivazioni storiche e i modelli di popolamento che hanno portato all'antropizzazione antica del territorio in esame, e dall'altro verificare la presenza di “siti archeologici” che anche se non direttamente insistenti sull'opera di progetto potranno comunque contribuire a una migliore valutazione del reale rischio archeologico delle aree interessate direttamente o indirettamente dalle infrastrutture.

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

I documenti principali dell'intera attività condotta per accertare l'interesse archeologico si compongono di: *inquadramento geomorfologico e idrogeologico; inquadramento storico del territorio; presentazione delle evidenze storico-archeologiche censite attraverso: schede dei siti e schede toponomastiche; ricognizione e schede di ricognizione; fotointerpretazione e fotorestituzione e schede di foto interpretazione; analisi e valutazione del rischio archeologico assoluto; aggiornamento bibliografico e schede bibliografiche; Carta delle presenze archeologiche; Carta della ricognizione e della visibilità; carta del rischio archeologico assoluto; Carta delle anomalie fotointerpretazione.*

Pertanto per il settore di territorio coinvolto dal progetto è stato ricostruito il quadro delle informazioni riguardanti:

1. segnalazioni raccolte mediante una ricerca bibliografica capillare a cui si è aggiunta una ricerca di archivio eseguita nei locali della Soprintendenza BB.CC.AA. di Messina che aggiorna le schede dall'anno 2001 fino ad oggi. Fino al 2001 la bibliografia più recente è rappresentata dai tre volumi "Da Zancle a Messina" curati da G.M. Bacci-Tigano G. editi separatamente tra gli anni 1999 e 2001.
2. Studio toponomastico fondato su tre presupposti fondamentali: il retaggio storico, il ricordo di memoria collettiva e il sostrato greco, che a sua volta è quello che ha lasciato più frequenti tracce con toponimi ricorrenti in molte zone della città e del suburbio.
3. Foto interpretazione e foto restituzione.

In relazione alle aree potenzialmente coinvolte dal progetto (direttamente e indirettamente) si segnalano le seguenti indicazioni fornite dallo Studio:

Per quanto riguarda la prima categoria di indicazioni:

- **Tipo: Area con resti posizionabili con precisione e dei quali si riconoscono le misure.**

Nella Fig. 5.5 è indicato l'unico punto ricadente in questa categoria. Come si può evincere il sito è ubicato in posizione molto distante dal progetto costituito dalla galleria ferroviaria (linea verde) e dalla Fermata di Papardo. Identificativo della **Scheda Id n. 106**

- **Tipo: Resti isolati non posizionabili con precisione.**

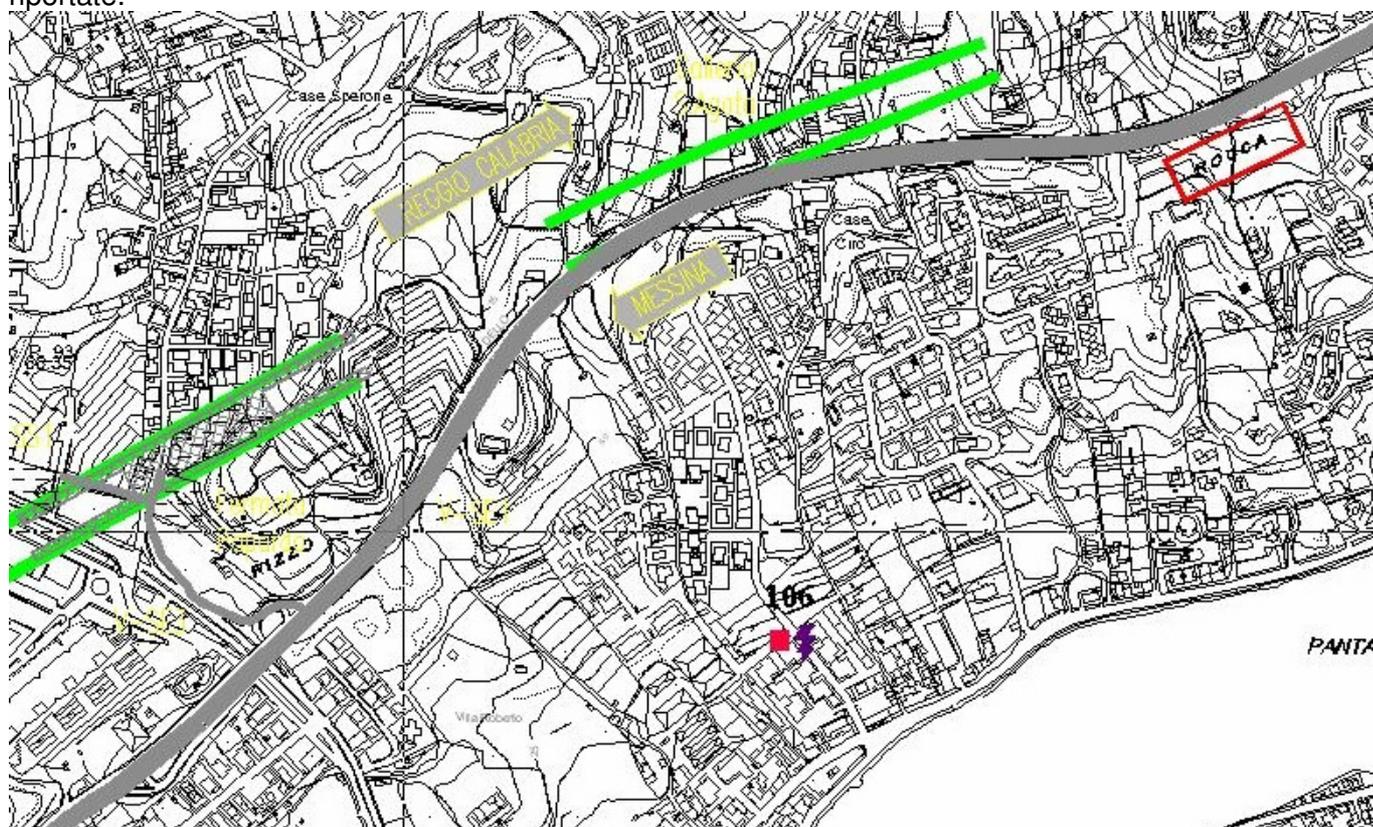
Anche queste indicazioni riguardano siti con basso o incerto livello di coinvolgimento da parte del progetto (vd. Fig. 5.6), poiché o sono ubicati in prossimità di una viabilità esistente cui si collegheranno i rami dello svincolo dell'Annunziata (**Id. 113**) o la realizzazione di una stazione in sotterraneo sulla ferrovia in zona parzialmente urbanizzata non fa intendere l'entità di un potenziale coinvolgimento (**Id. 112**), in questo caso si potranno escludere

problematiche con mirate indagini preventive.

- **Toponimi**

I toponimi evidenziati in questa sede sono **Scheda id. 137** e **Scheda id. 138** sempre collocati in ambiti non coinvolti dal progetto.

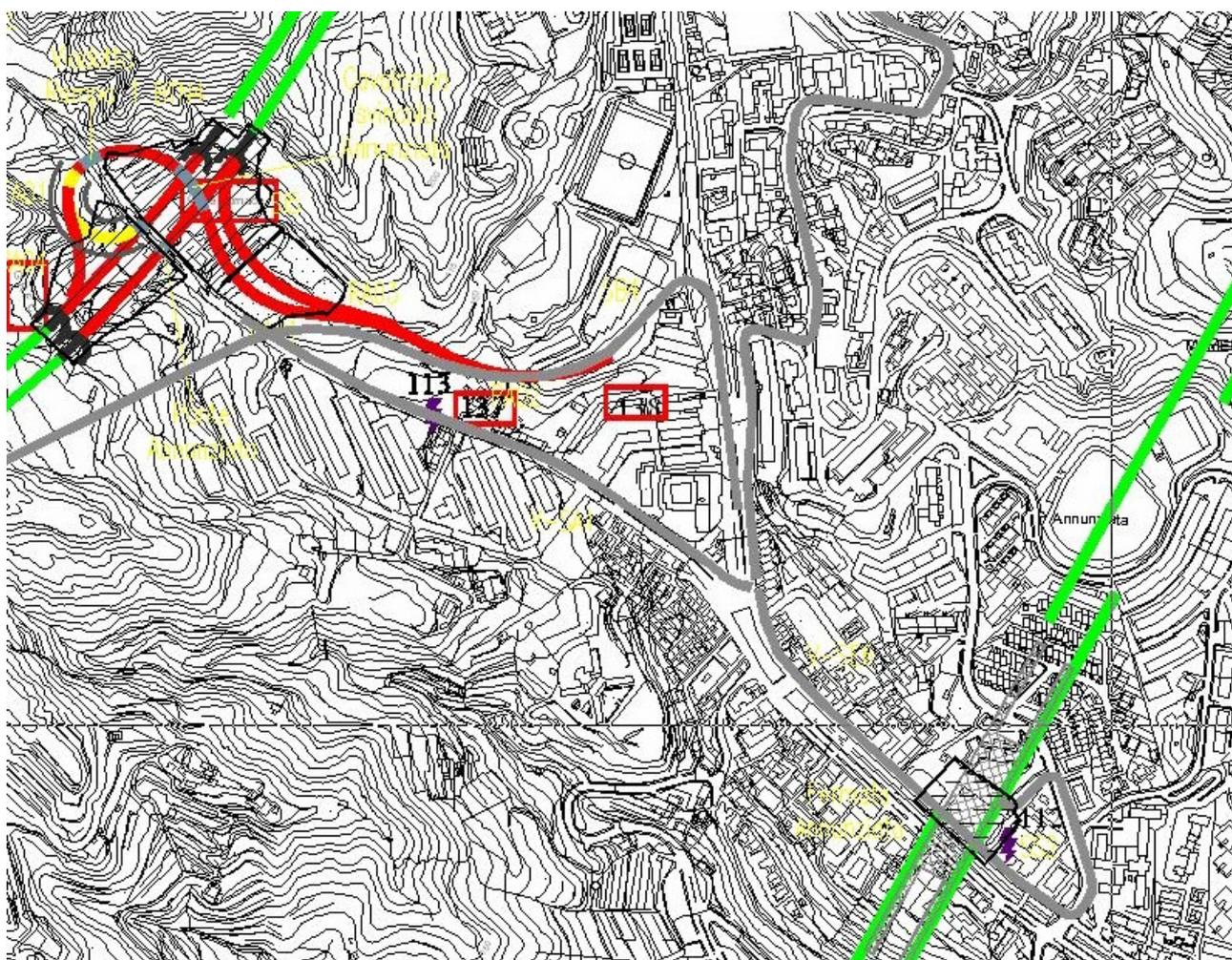
Le schede contenute nello Studio, riferite alle situazioni sopra evidenziate, sono state di seguito riportate.



**Figura 9.1** Stralcio della Carta delle presenze archeologiche (AS0004)

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

<b>Id Sicilia</b>	<b>provincia</b>	<b>comune</b>		<b>Località</b>	
106	Messina	Messina		Ganzirri Top Residence	
<b>coord. Est</b>	<b>coord. Nord</b>	<b>localizzazione</b>	<b>lunghezza</b>	<b>larghezza</b>	<b>Uso attuale</b>
<b>Morfologia</b>					
Pianura costiera					
<b>interpretazione</b>		<b>periodo</b>	<b>Datazione</b>		
-		Romano-bizantino	IV-VII sec. d.C.		
<b>Descrizione</b>					
Insediamento rurale di età tardo-romana e bizantina (fine IV-VII sec. d.C.)					
<b>Bibliografia</b>					
D'Amico-Ravesi 2002, p. 20, Tigano 2001, vol. II.1, pp. 247-255					
<b>Valore intrinseco</b>		<b>Valore areale</b>			
Alto					



**Figura 9.2 Stralcio della Carta delle presenze archeologiche (AS0004)**

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
		SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc

<b>Id Sicilia</b>	<b>provincia</b>	<b>comune</b>		<b>Località</b>	
112	Messina	Messina		Annunziata alta	
<b>coord. Est</b>	<b>coord. Nord</b>	<b>localizzazione</b>	<b>lunghezza</b>	<b>larghezza</b>	<b>Uso attuale</b>
<b>Morfologia</b>					
Collina					
<b>interpretazione</b>		<b>periodo</b>		<b>Datazione</b>	
-		-		-	
<b>Descrizione</b>					
Materiali di impasto non attribuibili in quanto estremamente frammentari					
<b>Bibliografia</b>					
Scibona 1987, p. 444					
<b>Valore intrinseco</b>		<b>Valore areale</b>			
Medio					

<b>Id Sicilia</b>	<b>provincia</b>	<b>comune</b>		<b>Località</b>	
113	Messina	Messina		Ciaramita	
<b>coord. Est</b>	<b>coord. Nord</b>	<b>localizzazione</b>	<b>lunghezza</b>	<b>larghezza</b>	<b>Uso attuale</b>
<b>Morfologia</b>					
Collina					
<b>interpretazione</b>		<b>periodo</b>		<b>Datazione</b>	
-		-		-	
<b>Descrizione</b>					
Materiali di impasto non attribuibili in quanto estremamente frammentari					
<b>Bibliografia</b>					
Scibona 1987, p. 444					
<b>Valore intrinseco</b>		<b>Valore areale</b>			
Medio					

<b>N. 137</b>	
<b>COMUNE</b>	MESSINA
<b>TOPONIMO</b>	CIARAMITA
<b>ORIGINE</b>	Ciaramita è una località collinare ad ovest della pianura costiera di Paradiso, nota per la fabbricazione di tegolame creato con le argille locali, da qui il toponimo in dialetto locale “ciaramita”. Dalla zona provengono materiali di impasto non attribuibili ad un orizzonte cronologico, già indicati nella scheda di sito.
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	SCIBONA1987 p. 444.
<b>N. 138</b>	
<b>COMUNE</b>	MESSINA
<b>TOPONIMO</b>	CASE FORNACE
<b>ORIGINE</b>	Case fornace è una località collinare ad ovest della pianura costiera di paradiso nei pressi di località ciaramita, nota per la fabbricazione di tegolame creato con le argille locali. il toponimo allude forse alla presenza di forni adibiti alla fabbricazione.
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	SCIBONA1987 P. 444 (PER APPROFONDIMENTI SULLA ZONA).

### 9.2.3 L'identità dei luoghi

#### I nuclei storici

L'area vasta di intervento presenta rilevanti motivi di interesse sotto il profilo urbanistico, archeologico e monumentale. I nuclei storici di interesse sono molteplici anche se hanno subito notevoli trasformazioni nel corso degli anni, che ne hanno compromesso l'integrità e il valore storico documentale. Rispetto l'area vasta l'interesse, in questa sede è andato ai borghi storici che hanno originato, con la progressiva cucitura del tessuto urbano, la conurbazione della città di Messina.

#### Nucleo - Borgata Paradiso

Localizzato oltre il Torrente Annunziata ritroviamo il villaggio Paradiso che è stato risparmiato in parte dal disastro del terremoto ma ha subito nel dopoguerra l'assalto della speculazione edilizia che ha eliminato ville, giardini e la chiesa. Oggi ogni spazio libero è stato occupato da condomini e le colline sovrastanti sono state popolate con non minore intensità rispetto a quella che ha aggredito la costa, cancellando le tracce del passato, quando il villaggio era un autentico “paradiso” per l'amenità dei luoghi. Il nucleo più vecchio è, però, ancora riconoscibile, con le tipiche case ottocentesche seppure degradate, lungo un tratto della vecchia via consolare risparmiato dai lavori del dopoguerra, in prossimità del complesso Andalusia. L'espansione edilizia recente ha comunque cancellato l'insieme delle ville costruite nell'ottocento tra l'alveo del torrente, ormai

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

povero di acque, ed il villaggio. Risalendo verso Poggio Paradiso si nota, tra decine di condomini, l'antico eremo di s. Nicola in posizione dominante e strategica.

#### Nucleo - Contemplazione

L'antico abitato di Contemplazione è documentato da una serie pressoché ininterrotta di case ottocentesche mentre un nucleo di edifici di particolare rilievo si individua intorno all'antica chiesa della Madonna di Contemplazione. Interessanti ville Liberty ed eclettiche occupano i terreni, anticamente non edificati, tra Paradiso e Contemplazione, costituendo l'elemento di unificazione di tutti i villaggi della Riviera. Le numerose residenze costruite tra il 1910 ed il 1930 circa a Contemplazione e negli altri villaggi costituiscono una antologia esemplare degli stili della ricostruzione tra liberty ed eclettismo. Notevole è stato l'effetto urbanistico complessivo di queste costruzioni nell'immagine della riviera che purtroppo oggi difficilmente si percepisce.

#### Nucleo - Pace

L'abitato di Pace, articolato in due file di antiche case popolari, oggi molto alterate, è uno dei più vasti della Riviera. La vicinanza di un ampio e riparato approdo ha favorito l'insediamento umano. Mentre le case popolari formano tuttora un fronte compatto le abitazioni signorili, sia precedenti che successive al disastro, sono assai rare e tutto sommato modeste e costruite come al solito ai margini del villaggio.

#### Nucleo - S. Agata

Il villaggio di S. Agata, sorto intorno ad un approdo riparato, deriva il suo nome dal culto di S. Agata. Nell'abitato sono conservate alcune notevoli case ottocentesche, palazzi neoclassici simili a quelli messinesi e le ville costruite dopo il terremoto, il tutto offre una considerevole campionatura di stili della ricostruzione dal liberty all'eclettismo al novecento.

#### Nucleo - Ganzirri

Il villaggio di Ganzirri, ancora oggi con decisi connotati marinari, è fortemente condizionato dalla presenza del Pantano grande che determinava, in passato, un ambiente paludoso e malsano. L'abitato antico è particolarmente denso a Est del lago Grande e lungo il mare mostra i segni di una crescita urbanistica spontanea e priva di pianificazione.

#### Nucleo - Torre Faro

L'abitato di Torre Faro, moderno villaggio di pescatori in rapporto con l'antico centro di Faro Superiore, ha caratteristiche molto simili a Ganzirri sotto l'aspetto sociale e urbanistico. Le tradizioni marinare sono, infatti, ancora molto vive a Torre Faro come a Ganzirri mentre l'abitato (a carattere spontaneo e non pianificato) è concentrato tra il lago Piccolo ed il mare intorno ad un approdo naturale riparato. Poche case conservano i caratteri edilizi originali mentre è ancora

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

leggibile l'impianto irregolare. Complessi interventi furono attuati durante l'occupazione inglese nel territorio di Torre Faro che aveva assunto notevole interesse strategico come estremo avamposto del superstito territorio borbonico contro i francesi.

L'idea di realizzare un museo del mare, compendio delle tradizioni marinare e storiche della riviera, nell'antica torre degli Inglesi non si è ancora tradotta in un progetto organico e adeguato alle intenzioni anche se un primo nucleo di iniziative si è consolidato nell'interessante Museo Horcynus Orca presente nel Forte degli Inglesi.

### Le feluche

Un forte elemento di caratterizzazione della storia del territorio Messinese, in particolare di Capo Peloro, è legato alla tradizione culturale legata alla pesca, in particolare del pesce spada di cui le feluche rappresentano una importante testimonianza. La pesca condotta secondo metodi del passato, fatica ad essere mantenuta nella vita quotidiana anche da parte di chi investe nel mantenere un forte legame con gli strumenti e le tecniche acquisite ormai da generazioni.

È difficile stabilire esattamente come e quando i pescatori dello Stretto iniziarono a dare la caccia la pescespada con le feluche; è infatti da tempo immemore che lo Stretto di Messina è la via prediletta dal pesce spada per approdare nelle acque più tiepide del Mar Ionio.

Le più antiche testimonianze sulla pesca del pesce spada nello Stretto di Messina risalgono ad un periodo localizzabile fra il XVII ed il XV secolo avanti Cristo. Scilla in particolare è la più conosciuta nella storia e nell'iconografia della pesca con l'arpione di questo pesce, sicuramente la prima poiché è emblematico il fatto che i monaci del convento basiliano di San Pancrazio, sito sulla rupe di Scilla, percepissero una parte del pesce spada pescato sotto la rocca, e ciò quanto meno dai tempi di Ruggero il Normanno (Sisci R..2005). Il rapporto tra monaci e pescatori si traduceva nell'utilità resa ai pescatori, durante il periodo della pesca del pesce spada, dal fatto che alcune vedette si appostassero sulle mura del castello costruito a picco sul mare e segnalassero con la banderuola e con grida, l'avvistamento della preda ai pescatori in attesa sulle barche nelle acque sottostanti.

Accertato che il pesce spada venne pescato a Scilla in ogni epoca è interessante anche ai fini della caratterizzazione dell'area di intervento capire in che modo la tecnica di pesca abbia coinvolto anche il territorio in esame, in cui invece la mancanza di rupi e di punti sopraelevati rendevano difficoltoso di avvistamento. Così parve inevitabile la costruzione di navi, all'inizio una per l'avvistamento (la feluca) e una per l'attacco e l'arpionatura della preda ( il luntro).

Per l'osservazione e la scoperta dello spada fu necessario, pertanto, ricorrere a qualcosa di nuovo,

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

al fine di realizzare dei veri e propri osservatori galleggianti da ormeggiare lungo la costa in zone opportune- la feluca. Questa imbarcazione di medie dimensioni, che aveva trovato ampia diffusione in tutto il Mediterraneo per il trasporto costiero di merci e passeggeri, privata delle attrezzature tipiche, poteva quindi essere facilmente adattata al nuovo compito.

Elementi innovativi e determinanti per la svolgere la nuova funzione sono: la zavorra pesante, allora fatta di pietre e sacchi di sabbia e il grande albero di circa venti metri, sulla cima del quale le vedette avevano la possibilità di scrutare lo specchio di mare e avvistare così il pesce.

Durante la seconda metà del cinquecento la nuova tecnica in Sicilia venne gradualmente affinata, trovando nel contempo sempre maggiore diffusione. Così verso la fine del secolo, il sistema “siciliano” venne adottato anche sull’opposta riva calabra dello Stretto. Verso i primi anni del Seicento la pesca del pesce spada nel Messinese si perfezionò fino a mantenere poi quel carattere di mito e spettacolarità che conserverà fino ai nostri giorni, nonostante l’avvento della motorizzazione..

Ancora oggi a Ganzirri si possono vedere ormeggiate le ultime imbarcazioni sopravvissute al progressivo smantellamento, la cui vetustà custodisce il loro valore simbolico storico culturale ma ne denota anche la loro vulnerabilità, a maggior ragione quando vengono meno forme di tutela traducibili in semplici luoghi ove accoglierle in sicurezza e rendere possibile la loro manutenzione.

### 9.3 Il vincolo idrogeologico

L’area vasta in cui ricade il sistema di progetto, inteso sia nella sua articolazione di opere infrastrutturali che per i siti interessati dalla cantierizzazione, è caratterizzata dalla presenza di vaste superfici soggette a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/1923.

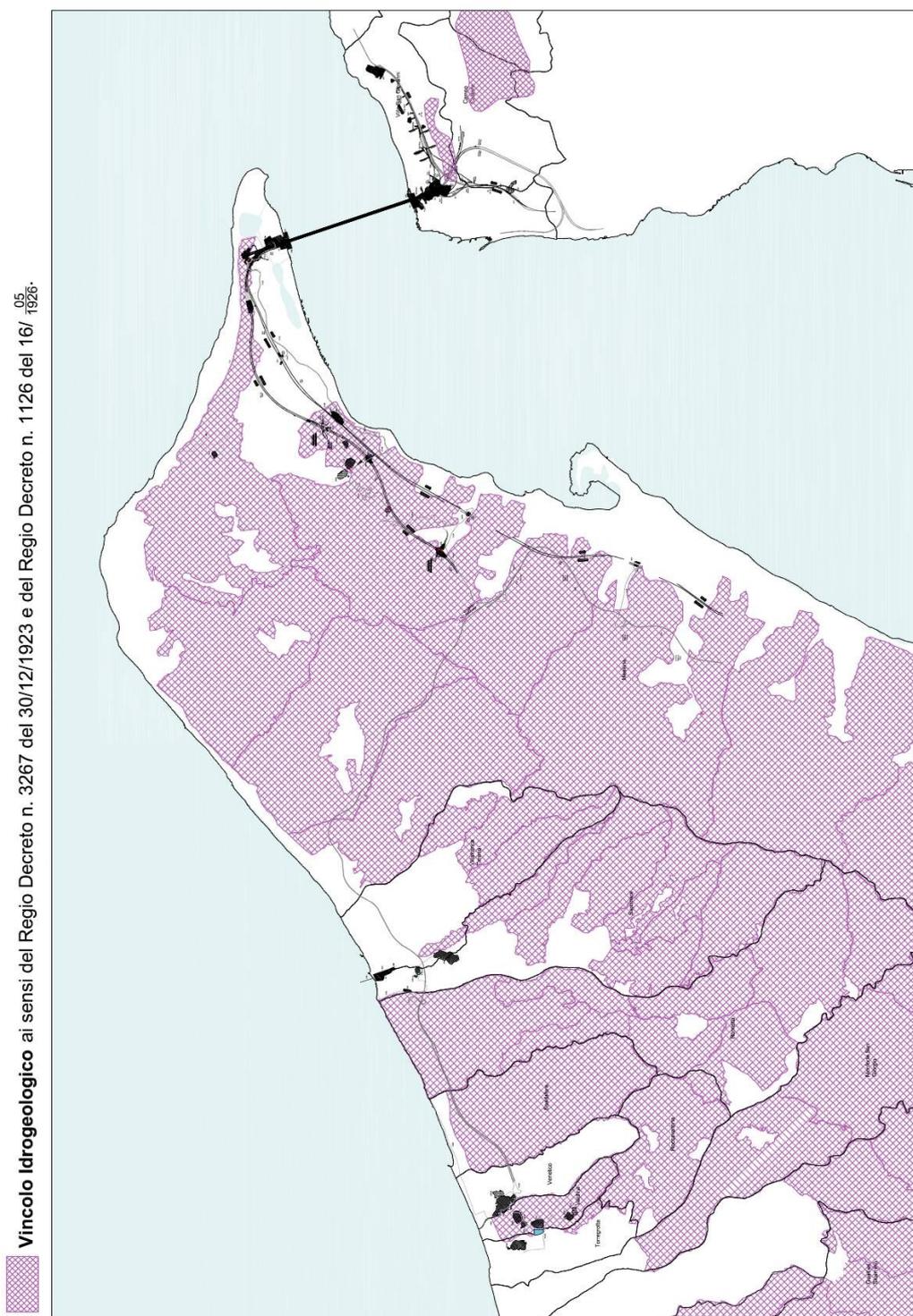
A questo proposito si rimanda allo stralcio di Figura 3.1Figura 9.3 riguardante il settore nord orientale della Sicilia con riportato il sistema di progetto.

L’entità di detta estensione si può cogliere anche dalla seguente tabella:

<b>Comune</b>	<b>% Vincolo</b>	<b>Superficie Vincolo (ha)</b>
<i>Messina</i>	64,4	21224
<i>Valdina</i>	65,5	291
<i>Venetico</i>	8,3	499
<i>Villafranca Tirrena</i>	46,9	1375
<i>Torregrotta</i>	18,6	408
<i>Spadafora</i>	82,1	995
<i>Saponara</i>	76,5	2554

		<b>Por</b> 
<p style="text-align: center;">SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

 <b>Stretto di Messina</b>		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012



**Figura 9.3 Rappresentazione vincolo idrogeologico**

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

## 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 polarizzazione. A questo quadro, decisamente preoccupante, si aggiunge una carente*

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

*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 (Mezzogiorno e Italia), ad eccezione di Crotone. Il decremento dell'offerta di lavoro sembra*

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

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<sup>72</sup>.

▪ “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 scarsa propensione all'associazionismo reale, l'insufficienza di risorse idriche e la carenza di

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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*

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

*Calabria*<sup>7</sup> (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*

---

7

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*).

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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 QTR<sup>8</sup> 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*

---

8

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.

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

*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;*

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

- 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

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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 Crotona 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 ERMTS<sup>27</sup> 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:

		Por 
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice docum AMV0071_F0.doc

- ***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, Crotona Porto Nuovo e Corigliano;*
- *altri porti a prevalente funzione turistica (come Cetraro, Tropea, Roccella Ionica, Crotona 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..).*

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

- 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)<sup>9</sup>.*

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 navigazione<sup>10</sup>.

#### • **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

<sup>9</sup> Anche la Città di Messina introduce e sostiene la realizzazione di un progetto “Via del mare” tra gli interventi compensativi Misura S9.

<sup>10</sup> 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.

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice docum AMV0071_F0.doc

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.

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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.

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA  RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

### 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

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";

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA  RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

- 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

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”.

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

### 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.

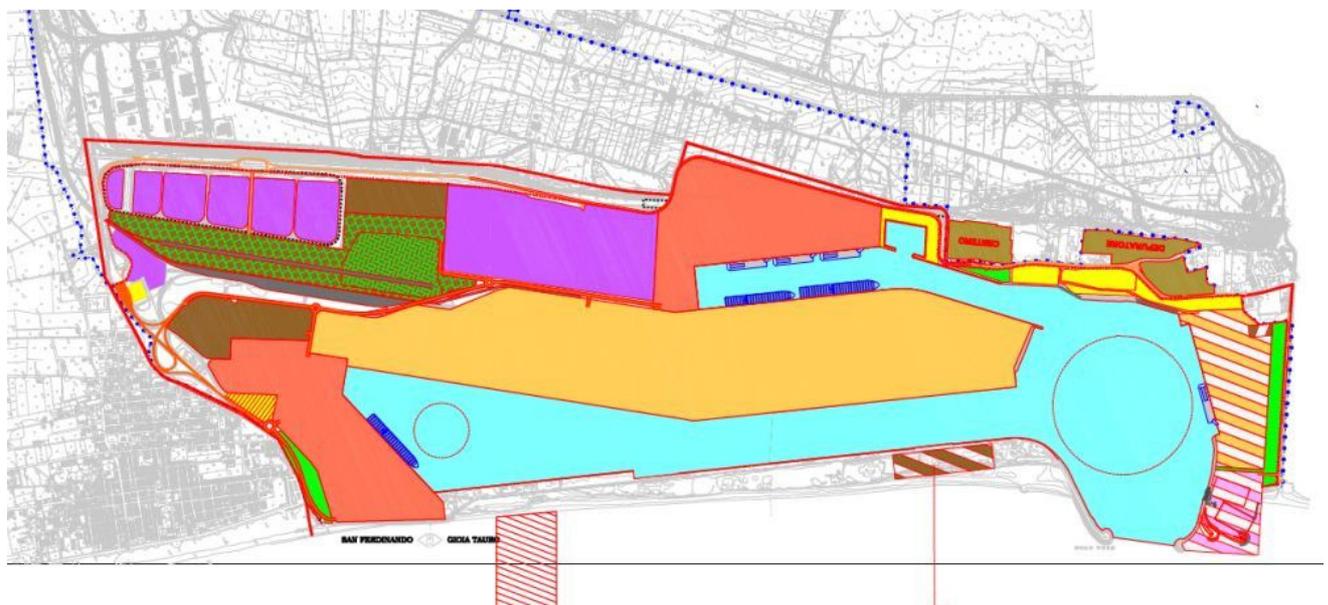
Il PRP si propone in sintesi di:

- 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.

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

## 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 11.1 PRP Gioia Tauro**

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

## 12 Gli strumenti della pianificazione territoriale nella Regione Calabria

### 12.1 Quadro Territoriale Regionale a valenza paesaggistica (QTR/P)

Con delibera n° 113, del 20 marzo 2012 è stato approvato dalla Giunta Regionale il Documento Preliminare del Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico della Regione Calabria.

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

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

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

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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

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];
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.

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice docum AMV0071_F0.doc

Il PAT definisce le strategie regolative e progettuali per i diversi Territori Regionali di Sviluppo<sup>15</sup> 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 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-

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

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'area vasta 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.

**Tipologie di Paesaggio e caratteri identitari dei Paesaggi d'area vasta "Conurbazione reggina" e "Costa Viola".**

<b>A</b>	<b>Patrimonio boschivo</b>	<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).</p>
<b>B</b>	<b>Aree agricole</b>	<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</p>

		dall'urbanizzazione diffusa del reggino.
<b>C</b>	<b>Fasce fluviali e lacustri</b>	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.
<b>D</b>	<b>Patrimonio storico-culturale ed etno.antropologico</b>	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).
<b>E</b>	<b>Paesaggi urbani e periurbani</b>	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 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).
<b>F</b>	<b>Aree a rischio e dissesti</b>	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.
<b>G</b>	<b>Peculiarità oro-morfologiche</b>	I paesaggi particolari costituiti dalle "terrazze naturali" ed i versanti presentano notevoli emergenze e peculiarità oro-morfologiche (vette, cuspidi, calanchi, canyon, guglie, rupi, grotte).
<b>H</b>	<b>Detrattori</b>	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 .
<b>I</b>	<b>Aree costiere</b>	La fascia costiera, che insieme ad una sorta di "Lago Aperto", costituito dallo Stretto, rappresenta uno degli elementi paesaggistici più qualificanti

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

		<p>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”.**

<b>A</b>	<b>Tutela e valorizzazione dei paesaggi e del patrimonio forestale</b>	<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 percorsi di <i>visiting</i> e turismo eco-culturale e preservazione degli spazi aperti.</p>
<b>B</b>	<b>Consolidamento e tutela macchie agricole con recupero e risanamento delle aree abbandonate e dismesse.</b>	<p>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.</p>
<b>C</b>	<b>Gestione integrata delle fasce fluviali e lacustri</b>	<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>
<b>D</b>	<b>Valorizzazione del patrimonio storico.culturali e etno-antropologico</b>	<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</p>

		<p>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	<b>Riqualificazione e gestione dei rischi e dei dissesti</b>	<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 sostanziale elemento di rafforzamento di tale processo.</p> <p>In questo quadro si promuovono la riqualificazione delle aree urbanizzate 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	<b>Riduzione e gestione dei rischi e dei dissesti</b>	<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 <i>global change</i> climatico; prevenzione e mitigazione dei rischi d'inquinamento in aria, acqua e suolo. Attivazione dei progetti di attuazione del PAI.</p>
G	<b>Controllo, tutela e valorizzazione delle peculiarità oro-morfologiche</b>	<p>Interventi di recupero ambientale e ripristino dell'efficienza strutturale.</p> <p>Consolidamento e allargamento delle tutele. Valorizzazione con creazione di rete di <i>soft visiting</i> e attrezzature di siti per la fruizione visivo-percettiva.</p> <p>Nell'ambito della preservazione ed affermazione delle peculiarità oro morfologiche è compresa l'azione specifica di tutela risanamento e</p>

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

		recupero delle “terrazze naturali” dell’area (Gallina, Pentimele, Archi superiore, Pettogallico, Arghillà, Campo Calabro, Santa Trada, Scilla, Bagnara alta e Pellegrina).
<b>H</b>	<b>Demolizione/riduzione detrattori</b>	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.
<b>I</b>	<b>Fasce costiere</b>	<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 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.</p>

**Le “Disposizioni di attuazione”**, 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

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

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.

#### **Riferimenti al progetto**

Al fine di garantire un efficace raccordo tra le previsioni territoriali regionali e le politiche di settore per le reti infrastrutturali di rilevanza regionale, il QTR/P introduce lo Schema di Coerenza delle Reti (SRET) che inserisce il Progetto del Ponte e le opere ad esso connesse tra gli interventi che non costituiscono una priorità a livello regionale. Nonostante questa puntualizzazione, il Piano non esprime alcun parere negativo e non fornisce indicazioni che possano rappresentare un ostacolo o semplicemente un giudizio che contrasti la realizzazione degli interventi previsti.

## **12.2 Piano Territoriale di Coordinamento provinciale di Reggio Calabria**

La Provincia di Reggio Calabria con Delibera n. 24 del 06/06/2008 ha dato avvio alla redazione del Piano Territoriale di Coordinamento, ai sensi dell’art. 18 della LR n. 19/2002 ed al processo di valutazione ambientale dello stesso, attraverso la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) con Determinazione del Dirigente del Settore 18 n. 3901 del 02/11/2009.

Il Piano è stato adottato con Delibera di Consiglio Provinciale n 15 del 04/04/2011 e ad oggi è stato avviato il confronto con il territorio al fine di redigere un piano territoriale innovativo, che parta dal basso, quindi, dall’ascolto delle esigenze e delle criticità del territorio.

Il documento Preliminare è costituito da:

- Relazione
- Rapporto ambientale
- Tavole del Quadro conoscitivo
- Tavole del quadro strategico

L’art. 18 della Legge urbanistica regionale definisce il Piano Territoriale di Coordinamento

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

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:

- 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

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

- 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 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

coerenti con le specificità e con le risorse dei territori locali.

Per ciascuno dei 12 Ambiti è stata elaborata una scheda descrittivo - 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.

**Il Piano, di recente adozione, non esprime alcun parere negativo e non fornisce indicazioni che possano rappresentare un ostacolo o semplicemente un giudizio difforme nei confronti della realizzazione degli interventi previsti. L'opera del Ponte viene inserita, però, nell'elenco delle opere strategiche previste dal CIPE sia per i collegamenti autostradali che ferroviari.**

### 12.3 Piano Territoriale Provinciale – Provincia di Vibo Valentia

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Vibo Valentia - realizzato con il contributo fornito dai pertinenti Enti Locali nella Conferenza di Pianificazione - è stato adottato con Deliberazione del Consiglio Provinciale vibonese n. 10 del 27 aprile 2004. Oltre a svolgere il ruolo di riferimento per le attività di gestione del territorio provinciale in questione, il PTCP costituisce fonte principale per gli strumenti urbanistici comunali, per effetto degli indirizzi, delle direttive e delle prescrizioni che contiene in merito agli usi del suolo, alla tutela dell'ambiente e alle condizioni di rischio, così come delineate nelle Linee Guida per la pianificazione del territorio calabrese.

Gli obiettivi generali del PTCP di Vibo Valentia possono, essere tradotti nei seguenti punti specifici:

- tutela e valorizzazione degli ambiti di valore naturalistico e più in generale degli spazi aperti, attraverso anche una politica che privilegi la specializzazione agricola, il riuso degli spazi costruiti e il completamento degli spazi parzialmente edificati, senza ulteriore consumo quindi di spazi aperti;
- valorizzazione della risorsa mare, con una politica che favorisca il decongestionamento delle coste e la crescita di un turismo localizzato prevalentemente nei comuni interni;

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

- valorizzazione del patrimonio culturale e dei boschi della Serra e realizzazione di un polo prevalentemente ricreativo sul Monte Poro al servizio di tutta la fascia costiera provinciale;
- creazione di un sistema urbano multipolare e qualificato, in grado di soddisfare la domanda di qualità della popolazione residente, attraverso una rete di interrelazioni tra residenze, servizi, attività produttive e risorse ambientali e culturali;
- creazione di fattori di localizzazione di nuove attività produttive, artigianali industriali e commerciali, attraverso la promozione di un parco di attività produttive in prossimità dello svincolo Serre dell'autostrada Salerno-Reggio, in uno spazio cioè che, per la sua posizione mediana tra il porto di Gioia Tauro e il grande nodo infrastrutturale di Lamezia Terme, possa costituire un'area di eccellenza per l'attrazione di operatori economici;
- realizzazione di una rete stradale in grado di favorire il movimento delle persone e delle merci col mondo esterno, ma soprattutto consentire l'interscambio all'interno del territorio provinciale; rispetto a questo obiettivo, di particolare importanza saranno il completamento dell'adeguamento in corso dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, l'effettiva realizzazione del collegamento di Tropea con Soverato, il miglioramento della strada del mare da Pizzo a Tropea.

### **Riferimenti all'opera.**

Dall'analisi effettuata non emergono riscontri circa l'opera in oggetto negli elaborati del Piano, anche perché le potenziali ricadute sarebbero difficilmente apprezzabili rispetto al tessuto provinciale. Più remoto ancora poteva essere l'utilizzo di aree degradate presenti nel territorio provinciale per il deposito definitivo dei materiali provenienti dagli scavi del Ponte.

Il tipo di interferenze che il progetto, nella forma della ubicazione di un sito di riqualificazione, è da ritenersi assolutamente irrilevante, anzi il recupero si connoterebbe come una positività per il paesaggio.

Dagli elaborati grafici di Piano l'area interessata dal sito viene caratterizzata come segue:

- Non sono individuate emergenze naturalistiche (Tav A.2.3)
- Nella tavola dell'uso agricolo del suolo l'area di intervento è identificato come SEMINATIVO (Tav.A.2.1)
- Non si evincono previsioni specifiche per l'area in cui verrà localizzato il sito CRAS (Tav. B.2)
- Nella tavola delle strutture ambientali e territoriali l'area di localizzazione del CRAS è identificata come AREA AGRO PASTORALE (Tav.B.3)
- Non ricadono beni culturali-paesaggistici-ambientali (Tav.B.1.1)

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

## 12.4 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.

### 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

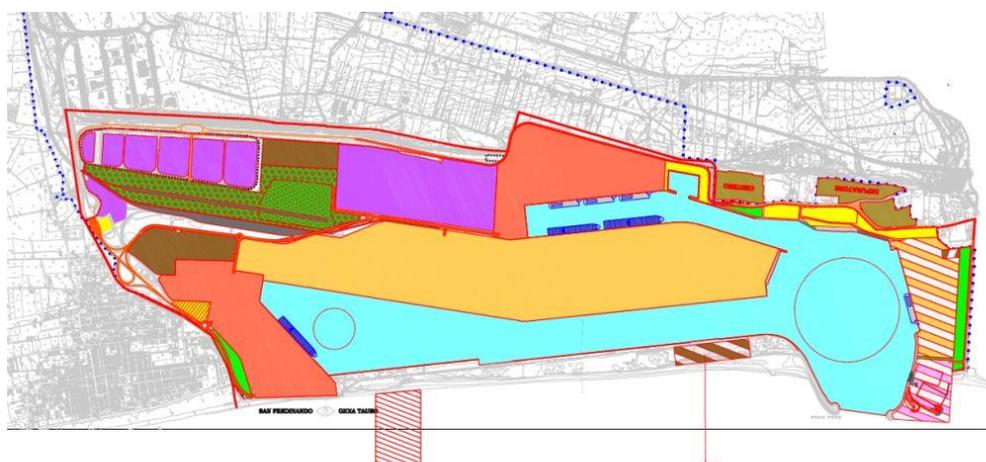


Figura 12.1 PRP Gioia Tauro

## 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 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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, con 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 (vd. Elaborati AMV0616-17-18-19).

## 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.

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

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

attuativi dei Paino. 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 aea, 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;
- 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 rimane molto all'esterno dell'area del Parco e non presenta alcun tipo di interferenza con le aree sottoposte a vincolo ambientale, anche in ragione della distanza e della natura del progetto.

### **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.

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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”<sup>11</sup>. In grassetto i SIC ricadenti nell'area vasta presa in considerazione.

- IT9350121 Bosco di Stilo-Bosco Archiforo
- IT9350131 Pentidattilo
- IT9350132 Fiumara di Melito
- IT9350133 Monte Basilicò-Torrente Listi
- IT9350134 Canolo Nuovo, Zomaro, Zillastro
- 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** (*considerato nell'ambito del Progetto di compensazione*)
- IT9350144 Calanchi di Palizzi Marina
- IT9350145 Fiumara Amendolea (incluso Roghudi, Chorio e Rota)
- IT9350146 Fiumara Buonamico
- IT9350147 Fiumara Laverde
- IT9350148 Fiumara di Palizzi
- IT9350149 Sant'Andrea**
- IT9350150 Contrada Gornelle
- IT9350151 Pantano Flumentari

---

<sup>11</sup> 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.

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

IT9350152 Piani di Zervò  
IT9350153 Monte Fistocchio e Monte Scorda  
IT9350154 Torrente Menta  
IT9350155 Montalto  
IT9350156 Vallone Cerasella  
IT9350157 Torrente Ferraina  
**IT9350158 Costa Viola e Monte S.Elia**  
IT9350159 Bosco di Rudina  
IT9350160 Spiaggia di Brancaleone  
IT9350161 Torrente Lago  
**IT9350162 Torrente S.Giuseppe**  
IT9350163 Pietra Cappa-Pietra Lunga-Pietra Castello  
IT9350164 Torrente Vasi  
**IT9350165 Torrente Portello**  
IT9350166 Vallone Fusolano (Cinqufrondi)  
IT9350167 Valle Moio(Delianova)  
IT9350168 Fosso Cavaliere(Cittanova)  
IT9350169 Contrada Fossia (Maropati)  
IT9350170 Scala-Lemmeni  
IT9350171 Spiaggia di Pilati  
**IT9350172 Fondali da Punta Pezzo a Capo dell'Armi**  
**IT9350173 Fondali di Scilla**  
IT9350174 Monte Tre Pizzi  
IT9350175 Piano Abbruschiato  
IT9350176 Monte Campanaro  
**IT9350177 Monte Scrisi**  
IT9350178 Serro d'Ustra e Fiumara Butrano  
IT9350179 Alica  
IT9350180 Contrada Scala  
IT9350181 Monte Embrisi e Monte Torrione  
IT9350182 Fiumara Careri  
**IT9350183 Spiaggia di Catona**

Altri SIC considerati dai progetti di Compensazione (oltre a Saline Joniche) sono IT IT9330087 Lago la Vota e IT IT9330089 Dune dell'Angitola, entrambi ricadenti nella Provincia di Catanzaro..

### Riferimenti al progetto

L'opera di attraversamento stabile non è prevista nel Quadro valutativo, tuttavia si può affermare che il progetto interferisce direttamente o indirettamente con alcune delle aree del sistema della Rete Natura 2000 e per questo motivo si è proceduto con la redazione degli Studi di Incidenza per

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

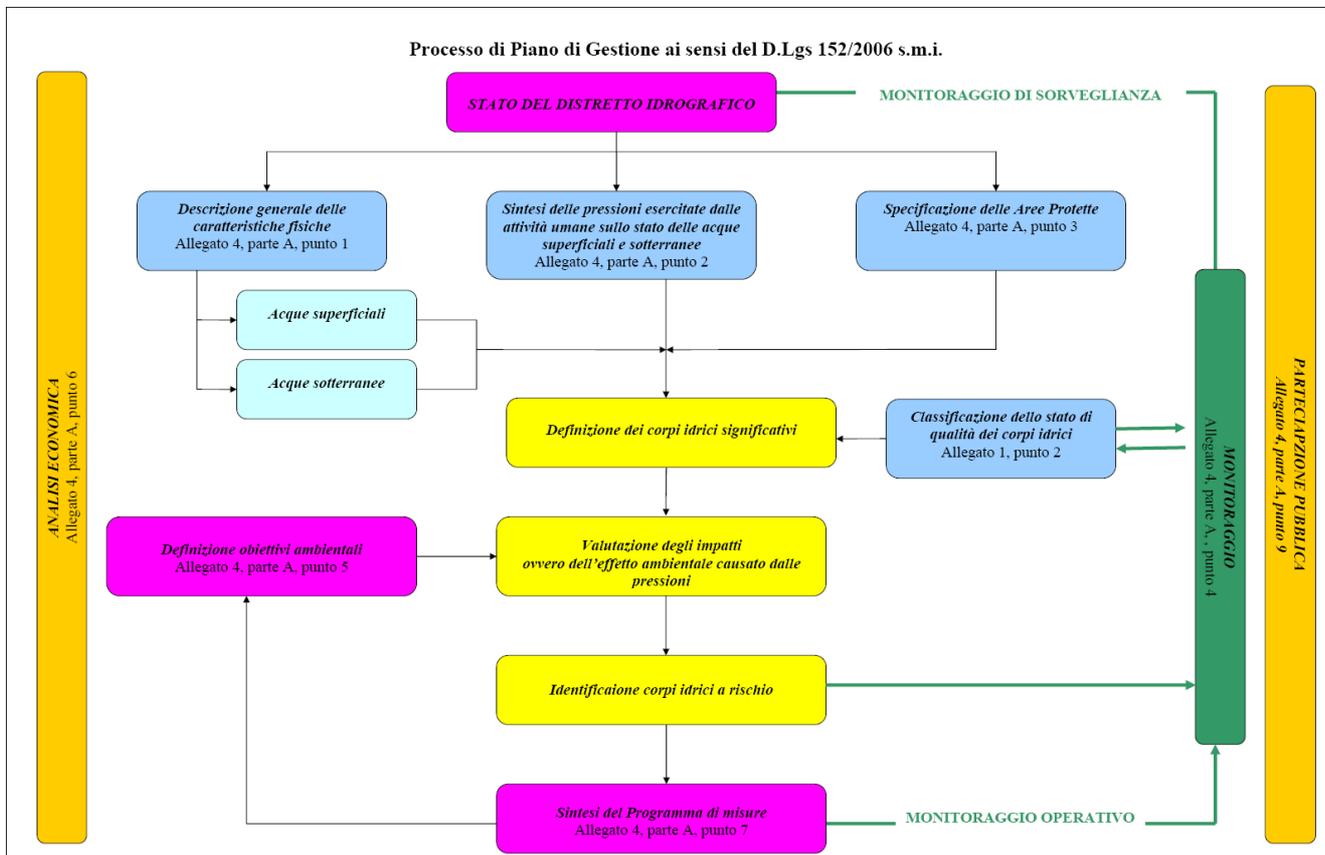
la VINCA, riferiti ai vari siti che risultano ecologicamente riferiti funzionalmente alla grande ZPS che racchiude il tratto di mare dello Stretto .

### **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.

Ai fini dell'applicazione della Direttiva quadro nel settore delle acque, 2000/60/CE1, gli Stati membri individuano **tutti i bacini idrografici presenti nel loro territorio e li assegnano a distretti idrografici**; provvedono inoltre affinché, per ciascun distretto idrografico siano effettuati l'analisi delle caratteristiche del distretto, l'esame dell'impatto delle attività umane sulle acque e l'analisi economica dell'utilizzo idrico e si compili un registro delle aree alle quali è stata attribuita una protezione speciale. Per **ciascun distretto idrografico devono essere predisposti un piano di gestione e un programma operativo** che tenga conto dei risultati delle analisi e degli studi di cui sopra.



**Figura 13.1 Il processo del Piano di Gestione (tratto dalla RELAZIONE SINTETICA PIANO DI GESTIONE ACQUE TERRITORIO REGIONE CALABRIA Stralcio del Piano di Gestione del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale)**

Le misure previste nel piano di gestione del distretto idrografico sono destinate a:

- *prevenire il deterioramento*, migliorare e ripristinare le condizioni delle acque superficiali, ottenere un buono stato chimico ed ecologico di esse e ridurre l'inquinamento dovuto agli scarichi e alle emissioni di sostanze pericolose;
- *proteggere, migliorare e ripristinare le condizioni* delle acque sotterranee, prevenirne l'inquinamento e il deterioramento e garantire l'equilibrio fra estrazione e rinnovo;
- *preservare le zone protette*.

Il processo di pianificazione così come indicato dalla direttiva 2000/60/CE è stato recepito dal D.Leg.vo 152/06, che ha individuato nell'Autorità di Distretto, l'organo preposto al governo del territorio dei distretti idrografici (all. 1.1), ha definito il sistema dei distretti idrografici e lo strumento di pianificazione "piano di gestione del distretto idrografico".

Il Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale copre una superficie di circa 68.200 km<sup>2</sup> e Comprende, tra i suoi bacini anche quelli regionali della Calabria.

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

Il Piano di Gestione , secondo la Direttiva, prevede:

1. Descrizione generale delle caratteristiche del distretto idrografico.
2. Sintesi delle pressioni e degli impatti significativi esercitati dalle attività umane
3. Specificazione e rappresentazione cartografica delle aree protette: - *Aree designate per l'estrazione di acque destinate al consumo umano;* - *Aree designate per la protezione di specie acquatiche significative dal punto di vista economico;* - *Corpi idrici intesi a scopo ricreativo, comprese le aree designate come acque di balneazione;* - *Aree sensibili rispetto ai nutrienti, comprese quelle designate come zone vulnerabili e le zone designate come aree sensibili;* - *Aree designate per la protezione degli habitat e delle specie, nelle quali mantenere o migliorare lo stato delle acque è importante per la loro protezione, compresi i siti pertinenti della rete Natura 2000*
4. Mappa delle reti di monitoraggio acque superficiali, acque sotterranee ed aree protette.
5. Elenco degli obiettivi ambientali fissati per acque superficiali, acque sotterranee e aree protette.
6. Sintesi dell'analisi economica sull'utilizzo idrico.

Dalla Relazione Sintetica Piano Di Gestione (Acque Territorio Regione Calabria Stralcio Del Piano di Gestione del Distretto Idrografico dDell'appennino Meridionale) sono state tratte le seguenti informazioni sullo "STATO E CRITICITÀ INERENTI GLI ASPETTI QUALITATIVI E QUANTITATIVI" riferiti alle acque superficiali e costiere di ambiti potenzialmente coinvolti dal progetto o dalla cantierizzazione.

#### **13.4.1 Bacino del fiume Petrace**

Le principali criticità del bacino in questione sono evidenziate dai valori dello Stato Ecologico, che presenta Classe 3 e 4, a cui consegue uno Stato Ambientale presumibilmente "Scadente".

Il bacino del Petrace si estende su un'area di circa 422 kmq, che interessa 29 comuni con circa 7,6 kmq di aree urbanizzate ed una popolazione totale stimata di oltre 62000 abitanti. Dei 29 comuni solo 13 scaricano i loro reflui nel bacino. Nel bacino sono stati censiti 11 impianti di depurazione, di 2 non si ha alcuna informazione e 4 risultano non in esercizio. Nel complesso, nel bacino del Petrace è ipotizzabile sia necessario soddisfare un deficit di trattamento complessivo di 24000 AE. In base a tali dati è possibile stimare i carichi inquinanti dei reflui non trattati afferenti al fiume pari a circa 543 tonn/y di BOD5, 109 tonn/y di N, 16 tonn/y di P, dei reflui trattati pari a 15 tonn/y di BOD5, 20 tonn/y di N, 3 tonn/y di P e per un totale pari a 558 tonn/y di BOD5, 129 tonn/y di N, 19

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

tonn/y di P.

**In relazione agli aspetti quantitativi non sono presenti situazioni di evidente sofferenza del corso d’acqua, se non per il soddisfacimento del DMV nei mesi estivi**

### 13.4.2 Acque marino-costiere

La classificazione dello stato qualitativo delle acque marino-costiere (fonte P.T.A.) è stata effettuata sulla base di un monitoraggio relativo ai periodi novembre 2005- settembre 2007.

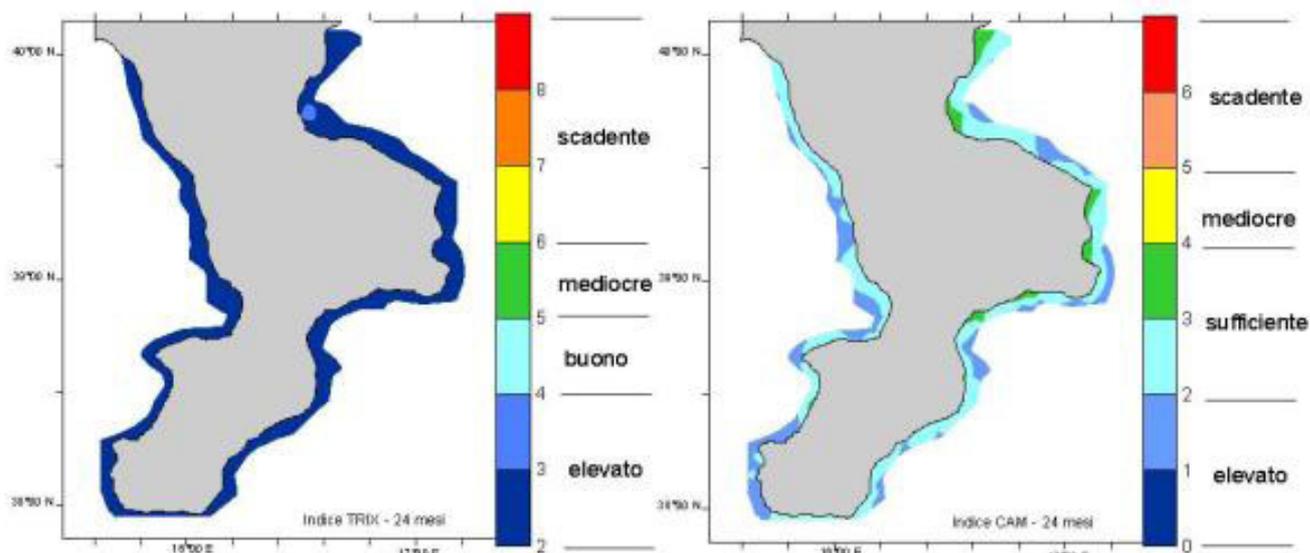
Relativamente alla metodologia di classificazione è opportuno svolgere alcune considerazioni.

L’indice comunemente usato per la classificazione dello stato qualitativo delle acque marino costiere è il TRIX. Tale indice, che fornisce anche una valutazione del livello di trofia delle acque considerate, presenta tuttavia un limite: esso è stato “costruito” per ambienti marini ad elevata “produzione”, ossia caratterizzati da un elevato livello naturale di trofia. Quest’ultima caratteristica non è peculiare del Mare Tirreno, che si presenta come un mare oligotrofico. L’indice TRIX, in realtà simili a quelle del Tirreno, comporta una classificazione spesso “polarizzata” verso condizioni di stato ambientale elevato. Nel caso delle acque costiere della Calabria, è stata effettuata una classificazione sulla base anche di un indice denominato C.A.M., basato su di una analisi multivariata di un set di parametri che oltre quelli del TRIX include parametri rappresentativi delle caratteristiche ambientali peculiari dei bacini scolanti a mare (ad esempio presenza di inquinanti specifici).

Ai fini della valutazione dello stato di qualità ambientale delle acque marino costiere, per tutto il tratto costiero della regione, sono state individuate 15 aree omogenee innanzitutto per la presenza di fonti di immissione di inquinanti o per l’assenza di pressioni antropiche, e secondariamente per fattori di tipo a-biotico e di tipo bio-ecologico.

L’analisi è stata condotta attraverso la distribuzione dell’indice TRIX così come previsto dal D.Lgs 152/99. L’indice TRIX classifica le acque costiere quasi sempre con elevata qualità trofica, mentre l’indice CAM rileva che durante alcune stagioni, in particolare nelle stagioni autunnali e invernali, la qualità trofica è appena sufficiente con aree a caratteristiche mediocri e scadenti.

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>



**Figura 13.2 Distribuzione del Valore medio degli Indici TRIX e CAM (tratto dalla RELAZIONE SINTETICA PIANO DI GESTIONE ACQUE TERRITORIO REGIONE CALABRIA Stralcio del Piano di Gestione del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale)**

La valutazione del tipo ed ampiezza delle pressioni antropiche insistenti sul corpo idrico, insieme all'analisi dei dati del monitoraggio pregresso effettuato ai sensi del D.Lgs.152/99, ha consentito di pervenire ad una previsione circa la possibilità che un corpo idrico possa o meno raggiungere gli obiettivi di qualità previsti dalla Direttiva 2000/60. E' necessario però tener presente che non per tutti i corpi idrici individuati sono disponibili dati pregressi di monitoraggio e quelli disponibili non comprendono tutti gli elementi di qualità previsti dalla Direttiva. D'altra parte, il quadro normativo nazionale non fornisce delle linee guida di dettaglio sulla valutazione del rischio. In assenza di un quadro di riferimento definito, è stata messa a punto una metodologia di valutazione di tipo parametrico che parametrizzi la valutazione del rischio rispetto agli elementi su di esso influenti.

I risultati scaturiti dall'applicazione di detta metodologia ai corpi idrici superficiali sono stati messi a confronto con quelli ottenuti dall'analisi sviluppata dalla regione Calabria nell'ambito delle attività di aggiornamento del PTA (ARPACAL, 30 novembre 2009). Tale analisi è risultata più gravosa in termini di definizione del rischio, pertanto ad essa si è fatto riferimento per il prosieguo delle attività.

Nel territorio calabrese, l'analisi sviluppata ha consentito di definire 46 corpi idrici non a rischio, appartenenti a zone dove non esistono pressioni significative o urbanizzazione, aree sensibili, aree a specifica destinazione funzionale o zone vulnerabili da nitrati e prodotti fitosanitari; 254 corpi idrici a rischio e 62 per i quali non è possibile definire una classe di rischio poiché non si hanno a

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

disposizione dati sul loro effettivo stato di qualità. Non potendo determinare l'impatto delle pressioni esistenti e quindi giustificare l'attribuzione di una classe di corpo idrico "a rischio" o "non a rischio", questi corpi idrici vengono classificati temporaneamente come probabilmente a rischio, secondo quanto riportato al punto C.2.1. del D.M. 131/08.

Inoltre, sono stati individuati 162 corpi idrici fortemente modificati, a causa delle alterazioni fisiche causate, per i quali è possibile aspettarsi che non sia raggiunto lo stato ecologico "buono".

### **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 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.

#### **Riferimenti al progetto**

Data la specificità della pianificazioni di settore esaminata in questo capitolo, che per alcuni aspetti è ancora in corso, per le specifiche valutazioni si rimanda alle considerazioni svolte nel Quadro Ambientale in particolare quelle riguardanti le Componenti Acque superficiali e sotterranee.

### **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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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**

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.

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

### **13.8 Il Piano Regionale di Coordinamento per la tutela della qualità dell'aria**

Con nota prot. n° 2879 del 15/02/2010 l'ARPACAL ha avviato la consultazione preliminare, ai sensi dell'art. 23 commi 1 e 2 del Regolamento Regionale n. 3 del 04.08.08 e ss.mm.ii. ai fini della procedura di approvazione del Piano.

Ad oggi, il "Documento Preliminare al Piano di Tutela della Qualità dell'Aria", completo di Rapporto Preliminare Ambientale, è stato trasmesso all'Autorità Competente in materia di VAS regionale, Dipartimento Politiche dell'Ambiente della Regione Calabria.

I contenuti del PTQA sono definiti a partire dalle disposizioni della Direttiva 2008/50/CE ai dettami legislativi emanati con D.M. 1 ottobre 2002, n. 261 contenente il "Regolamento recante le direttive tecniche per la valutazione preliminare della qualità dell'aria ambiente, i criteri per l'elaborazione del piano e dei programmi di cui agli articoli 8 e 9 del decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 351" (Gazzetta Ufficiale n. 272 del 20 novembre 2002).

L'Allegato III di tale Decreto riporta l'Indice del documento di Piano a cui le Regioni si devono attenere durante la preparazione del piano stesso, mentre l'Allegato IV riporta le Indicazioni per la redazione del piano.

Il documento di piano è elaborato al fine di ottemperare ad uno specifico obbligo che la Regione Calabria deve rispettare in base a quanto stabilito dalla vigente normativa nazionale.

Il documento è elaborato sulla base di tre elementi fondamentali:

- Conformità alla normativa nazionale
- Principio di precauzione
- Completezza e accessibilità alle informazioni

Il PTQA è organizzato secondo il seguente schema:

- Zonizzazione del territorio;
- Classificazione delle zone valutando gli eventuali superamenti delle soglie di valutazione superiore ed inferiore;
- Gestione in termini di pianificazione della qualità dell'aria attraverso la strutturazione della rete di rilevamento Regionale;

Il territorio regionale è stato suddiviso in tre zone ognuna comprendente i comuni che presentano un livello di criticità diversificato rispetto ai fattori determinanti che influiscono sulla qualità dell'aria:

Zona A urbana in cui la massima pressione è rappresentata dal traffico

Zona B in cui la massima pressione è rappresentata dall'industria

Zona C montana senza specifici fattori di pressione

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

Zona D collinare e di pianura senza specifici fattori di pressione

Per tale zonizzazione sono stati analizzati seguenti elementi:

- Caratteristiche dell'uso del suolo (desunte dal Corine Land Cover);
- Suddivisione del territorio per fasce altimetriche;
- Infrastrutture(strade, porti ed aeroporti) e poli industriali;
- informazioni statistiche sui comuni della regione (densità di popolazione per comune);
- Risultati ottenuti dalla disaggregazione provinciale dell'inventario delle emissioni che va dal 1990 al 2005.

Il PTQA è elaborato applicando e sviluppando le indicazioni della direttiva 2008/50 CE al fine di:

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

### **Riferimenti al progetto**

Le analisi del Piano di Tutela della Qualità dell'aria vigente ha evidenziato, relativamente all'area di studio, una sostanziale omogeneità relativamente agli attuali livelli di inquinamento. Il piano adottato dalla Regione Calabria, inserisce l'area oggetto di approfondimento all'interno della "Zona A: urbana in cui la massima pressione è rappresentata dal traffico".

Nonostante l'inevitabile interferenza che un'opera di tale portata può comportare per la componente Atmosfera per ogni ambito di cantiere è stata prevista una percentuale di riduzione delle emissioni ritenuta necessaria al fine di garantire un inserimento ambientale caratterizzato da alterazioni accettabili e tali da non determinare situazioni di rischio per la popolazione.

Per tutti gli ambiti di cantiere in cui risultano necessari interventi mitigativi integrativi è stata, inoltre, descritta la natura di tali interventi che, qualora correttamente impiegati consentiranno di ottenere le riduzioni di emissione richieste. Anche per i cantieri in cui non si sono evidenziate particolari necessità mitigative si è ritenuto comunque opportuno ribadire la necessità di ottemperare a tutte le Buone Pratiche di Gestione delle Emissioni descritte e di prevedere la presenza di un impianto di lavaggio ruote prima dell'immissione sulla viabilità pubblica. L'assenza di tale presidio, infatti,

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

renderebbe probabilmente significative le emissioni determinate dal transito dei mezzi lungo la viabilità a causa dei fenomeni di risollevarimento che si innescherebbero sul materiale depositato. In generale la verifica delle performance ambientali dell'opera, sia in fase di realizzazione sia in fase di esercizio, dovrà essere effettuata attraverso la predisposizione e implementazione di un accurato e dettagliato Piano di Monitoraggio Ambientale. Obiettivo del Piano di Monitoraggio dovrà essere quello di verificare che sia in fase di realizzazione sia in fase di esercizio l'opera determini alterazioni di qualità dell'aria compatibili con i limiti normativi.

### **13.9 Il Piano di gestione dei rifiuti**

Nel contesto dell'emergenza Rsu per la Regione Calabria l'Ufficio del Commissario delegato ha redatto il Piano degli interventi di emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti solidi urbani ed assimilabili" (Art.1 OPCM n.2696 del 21/10/97), pubblicato su B.U.R. della Calabria n.71 del 29 luglio 1998, in merito al quale il Ministero dell'Ambiente ha espresso l'intesa di propria competenza. Detto piano ha subito alcune variazioni per la parte riguardante la Raccolta Differenziata con la redazione di uno specifico Piano Generale della Raccolta Differenziata pubblicato sul B.U.R. della Calabria n.30 del 26 marzo 1999.

Il Piano Regionale per la gestione dei rifiuti è approvato in via definitiva con O.C. n. 1771 del 26.02.2002 e pubblicato sul BUR Calabria in data 04.12.2002 (a seguito dell'O.C. 2065 del 30.10.2001)

Nella predisposizione del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti la produzione, la raccolta, il trasporto, il recupero, il riutilizzo e lo smaltimento finale sono stati assunti come aspetti di un unico processo e come tali valutati nel loro complesso tenendo in debito conto le rispettive connessioni. L'intera organizzazione del sistema integrato regionale è stata quindi formulata assumendo l'obiettivo di garantire la gestione dei rifiuti urbani secondo criteri di efficienza ed economicità all'interno degli ambiti territoriali ottimali che sono stati assunti coincidenti con le cinque province. L'argomento dei rifiuti speciali è stato trattato con una diversa metodologia tendente ad individuare la specificità delle singole categorie ed a prospettare possibili soluzioni di smaltimento. sono stati individuati i fabbisogni e l'offerta di smaltimento complessivamente disponibile a livello di Bacino Regionale, tutta riconducibile all'iniziativa provata.

### **Riferimenti al progetto**

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

Vista la natura stessa del Piano che fornisce indicazioni a livello Regionale per lo smaltimento ordinario di rifiuti urbani o speciali non è possibile trovare riferimenti al progetto in oggetto. Lo smaltimento dei Rifiuti Speciali Inerti che rappresentano la quota più critica e rilevante degli interventi previsti non è normata dal Piano Regionale. Per un progetto di tale portata è stato previsto, infatti, un apposito Piano di Gestione delle Terre che rispetti la normativa nazionale e regionale in materia di rifiuti. Il sito di deposito denominato SRAS è, ad esempio, un deposito individuato appositamente per farvi confluire tutte i rifiuti provenienti dalle lavorazioni necessarie per la realizzazione delle opere.

## 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;
- *Limbadi, Seminara, Terranova S.M., Varapodio* 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

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

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 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,

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

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 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

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

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 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), continente 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

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”;
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

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

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.

### **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 are destinate a insediamenti produttivi artigianali, on molesti e non nocivi, di entità media, esterni o da aggregare all'Area Industriale di Reggio Calabria e

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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.

#### **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:

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

- 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 riammagliamento delle frange periferiche;
- 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:

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

- *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 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:*

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

- *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 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;*

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

- 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 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

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

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.

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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

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.

### **14.5 PIT 20 - Aspromonte**

Le linee guida del PIT n.20 per l'attivazione e gestione dei PIT sono state approvate con delibera n. 143/2002 dalla Giunta Regionale, modificate ed integrate dalla stessa con D.G.R. n. 16/2003.

Obiettivo generale del PIT è realizzare un sistema dei sistemi locali entro il quale:

1. liberare le risorse locali (ambientali, umane, finanziarie, attività produttive ) dalle criticità che ne ostacolano l'espressione, valorizzarle ed impiegarle in maniera integrata;
2. fare leva sulle capacità degli attori locali di autodefinire strategie di sviluppo contestualmente a un processo di emersione dell' economia attraverso valori-risorse disponibili;
3. "fare rete" tra PA, PMI, parti socio-economiche, Università e Ricerca anche in prospettiva di cooperazioni nazionali e transnazionali.
4. Gli Obiettivi specifici sono invece sintetizzabili come segue:
  1. recupero del patrimonio edilizio (storico e non) da destinare anche ad ospitalità diffusa, attività culturali e sociali;
  2. rigenerazione sociale (coesione, cultura, sport, accoglienza);
  3. **recupero dei caratteri distintivi locali, il tutto nella duplice prospettiva dell'innalzamento della qualità della vita dei residenti (marketing interno) e**

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

**dell’attrazione di flussi turistici tradizionali e non (marketing esterno).L’obiettivo sarà perseguito in rete tra Comuni.**

- 4. valorizzare, tutelare, impiegare in maniera eco-sostenibile il patrimonio naturale in direzione della sensibilizzazione delle popolazioni al valore ambientale ,della fruizione del patrimonio ambientale da parte di queste, della salvaguardia degli equilibri idrogeologici, dell’ accrescimento della percezione del bene naturale come fattore di sviluppo, dell’impiego economico della risorsa naturale in una logica di integrazione con il sistema turistico in particolare;**
5. valorizzare, tutelare, impiegare in maniera sostenibile il patrimonio archeologico, storico, architettonico in una logica imprenditoriale di integrazione col sistema turistico (in particolare); in una logica culturale di recupero “affettivo” delle radici delle comunità locali e di progresso sociale;
6. qualificare, introdurre l’innovazione tecnologica, favorire concentrazioni e localizzazioni produttive (consorzi, distretti) ed emersione di attività sommersa, nell’ambito dei sistemi locali di sviluppo (turismo, artigianato, servizi, commercio, agricoltura), in una logica di integrazione intersettoriale e di recupero e attualizzazione delle tradizioni manifatturiere locali; nella duplice prospettiva dello sviluppo imprenditoriale e della crescita produttiva dell’area della salvaguardia della risorsa locale (artigianato, bene culturale e naturale, risorsa umana) impiegata come risorsa economica. Avendo cura dell’ambiente e della qualità della vita (superficie infrastrutturata con caratteristiche di eco compatibilità (materiali, architettura, impatto ambientale);
7. animazione, formazione/informazione, innovazione. Animazione alla cultura dell’identità locale quale valore immateriale di coesione e argomento di dialogo e confronto in una prospettiva di apertura verso l’esterno ma anche eredità dinamica attualizzabile in una logica di sviluppo economico sostenibile. Formazione/informazione quale necessario percorso di qualificazione e aggiornamento a diversi livelli, professionale, tecnico, pubblico (PA) e privato (PMI).

### **Riferimenti all’opera**

Il PIT 20 non interessando Comuni nei quali è prevista la realizzazione di opere ma bensì di aree in cui andranno a localizzarsi alcuni siti di deposito, non fa riferimento al Progetto Ponte. L’analisi di tali documenti risulta comunque utile per definire le strategie di sviluppo che il territorio intende adottare nell’area oggetto di Piano. Tali strategie e gli interventi già realizzati

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

o in fase di realizzazione sul territorio sono stati il punto di partenza per la definizione degli interventi di compensazione definiti per i siti localizzati nei comuni di Terranova S.M. e Varapodio

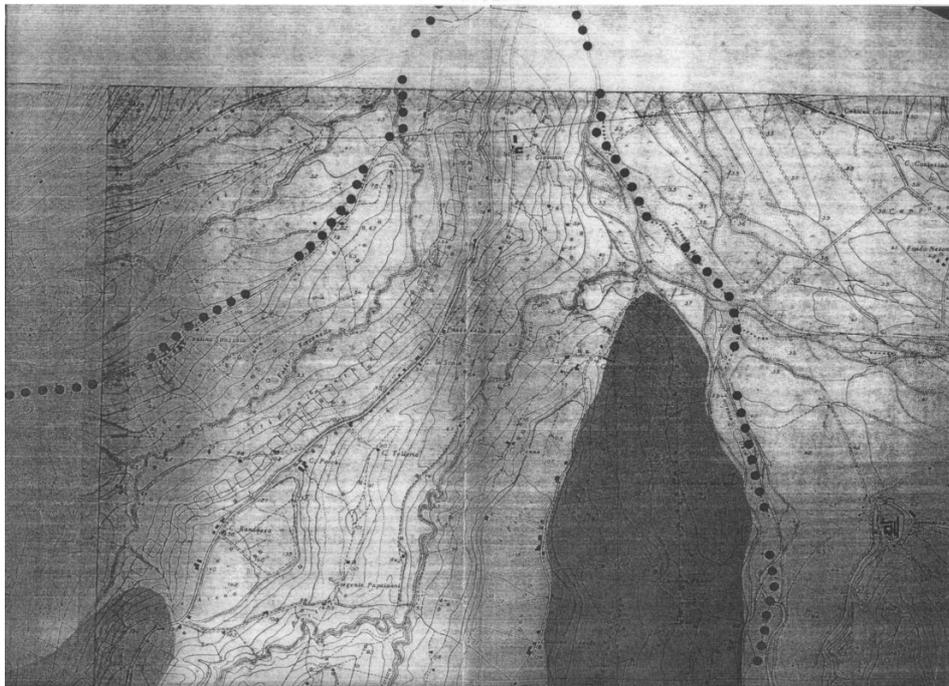
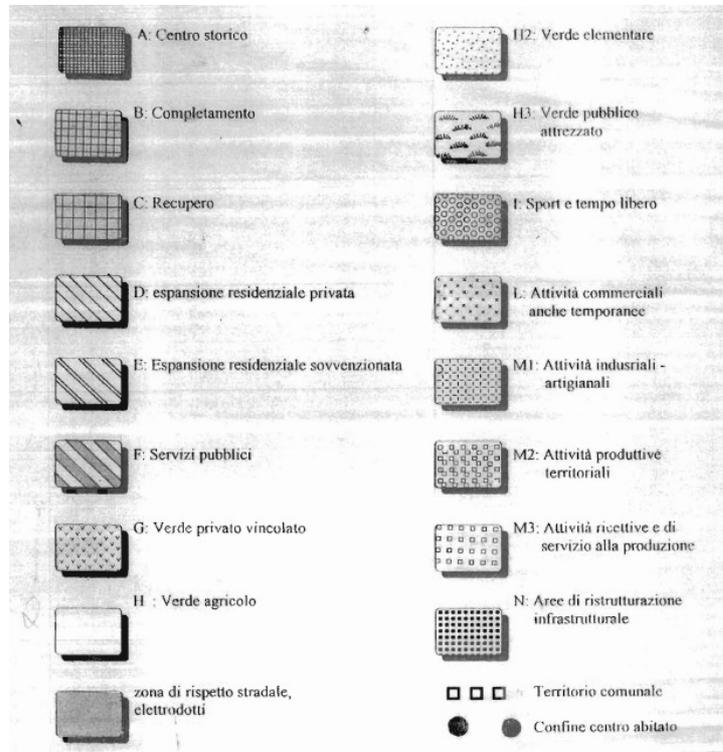
## **14.6 Comune di Seminara**

### **14.6.1 Piano Regolatore Generale di Seminara**

Il Piano Regolatore Generale di Seminara, aggiornato nel gennaio del 1999 definisce l'area in cui ricade la futura discarica per rifiuti speciali non pericolosi - CRAS come area a zona verde agricolo di cui viene riportata la norma a seguire:

#### *“Zona H1: Zona a verde agricolo*

- 1. zona a verde agricolo;*
- 2. soggetta ad intervento diretto:*
- 3. sana consentite le costruzioni di piccoli magazzini per deposito attrezzi, materiali;*
- 4. massimo n. 2 piani, altezza massima = rnl 8.00 al colma di terti a falde 0 parapetti terrazze;*
  - 1. distanza minima dai confini = ml 20.00;*
  - 2. distanza minima dai fabbricati = ml 20.00;*
  - 3. distanza minima dalle strade = ml 20.00;*
  - 4. If = 0.10 mc/mq, di cui 0.03 mc/mq destinate alia residenza del conduttore e 0.07 mc/mq destinato per attivita della conduzione del fonda;*
  - 5. superficie minima del lotto = mq 10.000,00;*
  - 6. rapporto di copertura = 112;*
  - 7. e obbligatorio l'attestato della conduzione del fondo secondo la Legge n. 10 del 28.1.1977;*
  - 8. controllo dell'Autorita Comunale e ASL 10;*
  - 9. verifica e parere di Agronomo oJtre che di Geologo. “*



**Figura 14.1 - Stralcio PRG Seminara**

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

## **14.7 La Pianificazione Urbanistica per i Comuni interessati dai siti di deposito ambientale: Comuni di Limbadi, Varapodio e Terranova S.M.**

Per quanto riguarda la destinazione d'uso delle aree in cui ricadranno i futuri siti di recupero ambientale non è stata prodotta una cartografia specifica poiché le aree si caratterizzano per essere aree a destinazione agricola (secondo i Piani Regolatori dei Comuni in cui sono localizzati) - zona E - area agricola.

Per la scarsità di informazioni (visto anche lo stadio di elaborazione in progress degli strumenti urbanistici comunali) non si è, quindi, ritenuto necessaria la predisposizione di un elaborato specifico le cui informazioni non avrebbero aggiunto nulla di più a quanto affermato.

## **15 Programmazione economica per la Regione Calabria**

### **15.1 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”<sup>1</sup>. 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

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

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 comunitario<sup>2</sup>.

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);
- 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

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 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

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

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 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

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.

## **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

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

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 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

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 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 Crotone.

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

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

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 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

(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**

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,

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

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:

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,

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

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 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

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

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 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

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 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

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

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 i vincoli ai sensi del Codice dei Beni (D.Lgs. 142/2004 artt. 21, 142, 157,) sia altre normative che agiscono sulle seguenti categorie di aree:

- 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.

### 16.1 Interferenze con i vincoli

Nella tabella seguente i vincoli identificati sono stati organizzati per abiti di progetto, pertanto per ciascun ambito gli interventi di progetto, riferiti sia ai tracciati sia alla cantierizzazione, sono stati relazionati ai vincoli presi in considerazione.

Al fine di meglio comprendere in che modo l'opera in progetto interferisce con il sistema dei vincoli ai sensi del Codice, si rimanda alle tavole in cui sono state riportate le seguenti indicazioni di vincolo relative all'area vasta di progetto (AMV0073):

È importante sottolineare che in riferimento ai vincoli architettonico – monumentali, **non sono state riscontrate interferenze dirette con detti vincoli** (per ulteriori elementi si rimanda al §

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

16..2.1).

Per quanto riguarda la Regione Calabria è stata preliminarmente rilevata l'interazione tra l'opera e i vincoli paesaggistici ex D.Lgs 42/2004 art. 142 lettere a,c,g, art. 136 lettera d, art. 143 lettera i.

Dal punto di vista naturalistico è da sottolineare la presenza, nell'area vasta di riferimento, di numerosi siti della "Rete Natura 2000" di cui il progetto ha tenuto conto e rispetto ai quali ha redatto gli Studi di Incidenza.

Di seguito riportata la tabella integrativa al SIA con le interferenze rispetto ai vincoli:

<b>STATO della VINCOLISTICA REGIONE CALABRIA</b>		
<b>AMBITO</b>	<b>OPERE PRESENTI nell'AMBITO</b>	<b>INTERFERENZE RILEVATE</b>
<b>L'area di Santa Trada</b>	Cantiere Logistico CB1 e viabilità di servizio	<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.142 Lett. a)</i> (Territori costieri compresi in una fascia di 300m dalla linea della battigia)
		<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.142 Lett. c)</i> (Fiumi, torrenti e corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150m)
		<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.136 Lett. d)</i>
		<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.143 Lett. i)</i> (ZPS IT9350300 Costa Viola e M.S. Elia)
<b>L'area dei terrazzi di Porticello</b>	Rilevati stradali in affiancamento da RC07 a RC03 Viadotti sull'Asse C	<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.142 Lett. c)</i> (Fiumi, torrenti e corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150m)
		<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.142 Lett. g)</i> (Territori coperti da foreste e da boschi e sottoposti a vincolo di rimboschimento)
		<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.136 Lett. d)</i>
		<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.143 Lett. i)</i> (ZPS IT9350300 Costa Viola e M.S. Elia)
<b>L'area dei terrazzi di Cannitello (Contrada alta) e dei Piani di Matiniti</b>	Rampe in rilevato G-U-E-F Rilevati stradali in affiancamento RA02 Imbocco lato SA Galleria Piale	<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.142 Lett. c)</i> (Fiumi, torrenti e corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150m)

	Imbocchi lato SA Galleria Minasi	<p><i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.142 Lett. g) (Territori coperti da foreste e da boschi e sottoposti a vincolo di rimboschimento)</i></p> <p><i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.136 Lett. d)</i></p> <p><i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.143 Lett. i) (ZPS IT9350300 Costa Viola e M.S. Elia)</i></p>
<b>L'area di Cannitello-Piale</b>	<p>Imbocchi lato Ponte Galleria Minasi e Galleria Campanella Imbocchi lato Ponte Galleria Piale e Galleria Pian di lastrico Imbocchi lato Ponte Gallerie ferroviarie Viadotto di accesso Torre Blocco di ancoraggio Centro Direzionale Cantiere Operativo C11 Pontile CP1 Viabilità di servizio</p>	<p><i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.142 Lett. a) (Territori costieri compresi in una fascia di 300m dalla linea della battigia)</i></p> <p><i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.142 Lett. c) (Fiumi, torrenti e corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150m)</i></p> <p><i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.142 Lett. g) (Territori coperti da foreste e da boschi e sottoposti a vincolo di rimboschimento)</i></p> <p><i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.136 Lett. d)</i></p> <p><i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.143 Lett. i) (ZPS IT9350300 Costa Viola e M.S. Elia)</i></p>
<b>L'area dei valloni Immaccolata e Campanella</b>	<p>Imbocchi lato RC G. Campanella Imbocchi la RC Galleria Pian di Lastrico Viadotto Campanella Viadotto Immaccolata Trincee TM01 - TM02 - TD02 - TB02 Rilevati RL01 - RM01</p>	<p><i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.142 Lett. c) (Fiumi, torrenti e corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150m)</i></p> <p><i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.142 Lett. g) (Territori coperti da foreste e da boschi e sottoposti a vincolo di rimboschimento)</i></p> <p><i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.143 Lett. i) (ZPS IT9350300 Costa Viola e M.S. Elia)</i></p>
<b>L'area dei Piani d'Arena</b>	<p>Rampa T in rilevato e area di sosta Impianto di produzione inerti CC1</p>	<p><i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.142 Lett. c) (Fiumi, torrenti e corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150m)</i></p> <p><i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.142 Lett. g) (Territori coperti da foreste e da boschi e sottoposti a vincolo di rimboschimento)</i></p> <p><i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.143 Lett. i)</i></p>

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

		(ZPS IT9350300 Costa Viola e M.S. Elia)
<b>L'area della Piana di Gioia Tauro</b>	CRAS/CRA3/CRA4/CRA5	<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.142 Lett. c)</i> (Fiumi, torrenti e corsi d'acqua e relative sponde per una fascia di 150m)
		<i>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs 42/2004 art.142 Lett. g)</i> (Territori coperti da foreste e da boschi e sottoposti a vincolo di rimboschimento)

**Tabella 16-1- Quadro riassuntivo delle interferenze con i vincoli**

## 16.2 Il sistema storico culturale

### 16.2.1 I beni puntuali

I vincoli architettonico - monumentali e i beni di rilevanza culturale che come si è anticipato non ricadono nelle zone di interferenza diretta, sono riportati in tabella 16.1. La ricognizione ha riguardato un'area ben più vasta di quella riferibile al sistema di progetto proprio per fornire una caratterizzazione dal punto di vista storico culturale dell'area nord orientale dell'Isola.

La loro localizzazione è desumibile dalle tavole dei vincoli AMV0077 e AMV620.

CALABRIA				
COMUNE	DENOMINAZIONE	EPOCA	PROVVEDIMENTO	SCHEDA
Campo Calabro	EX DEPOSITO DI MUNIZIONI DI POGGIO PIGNATELLI		D.D.R. 450 DEL 15/12/2009	C1
Campo Calabro	BATTERIA MATINITI INFERIORE			C2
Campo Calabro	BATTERIA SCIACCI (MATINITI SUPERIORE)			C3
Campo Calabro	CHIESA DI S. MARIA MADDALENA			
Villa San Giovanni	CHIESA DEL ROSARIO		D.M. 03/11/1989	
Villa San Giovanni	FILANDA ARICO'		D.M. 13/10/1981	
Villa San Giovanni	FORTINO BELENO			C4
Villa San Giovanni	CHIESA DELL'IMMACOLATA			
Villa San Giovanni	TORRE CAVALLO	XVI Sec.		C5
Villa San	CASTELLO DI ALTAFIUMARA			C6

Giovanni				
Villa San Giovanni	PILONE			C7
Villa San Giovanni	CHIESA S. MARIA DI PORTO SALVO			
Villa San Giovanni	CHIESA S. MARIA DELLE GRAZIE			
<b>FUORI CARTA</b>				
Terranova S.M.	Chiesa Maria SS. Grazie		D.M. 502 15/02/2010	
Terranova S.M.	Chiesa di S. Elia		D.M. 482 04/01/2010	
Terranova S.M.	CINTA DI FORTIFICAZIONE			
Terranova S.M.	CHIESA DI S. MARIA ASSUNTA			
Terranova S.M.	CASTELLO			
Terranova S.M.	S. MARTINO			
Limbadi	PALAZZO SERRAO DE FELICIANI		D.M. 28/07/1987	
Limbadi	CASTELLO NORMANNO			
Limbadi	CHIESA DI MARIA SS. ADDOLORATA			
Limbadi	CHIESA DI S. MARIA DELLA ROMANIA			
Varapodio	CHIESA DI S. NICOLA			
Varapodio	CHIESA DI S. STEFANO			
Seminara	MONASTERO DI S. FILARETO			
Seminara	SANTUARIO DELLA MADONNA DEI POVERI			
Seminara	CHIESA COLLEGIATA DI S. MARCO			
Seminara	CHIESA DI S. MICHELE			
Seminara	CHIESA DI S. ANTONIO AL BORGO			
Seminara	PALAZZO MUNICIPALE			
Seminara	BOTTEGHE DEI CERAMISTI			
Seminara	ULIVO DELLA PATERNOLA			
Seminara	CHIESA DI S. ANTONIO AL BORGO			
Seminara	CHIESA DI S. ANTONIO AL BORGO			

**Tabella 16-2 - Elenco dei beni di rilevanza storico culturale**

Tali elementi, anche se come già accennato non vengono interferiti dagli interventi relativi al progetto, permettono una migliore caratterizzazione del contesto su cui il progetto andrà ad inserirsi (alcuni di essi ricadono addirittura fuori dall'inquadramento degli elaborati ma vengono qui comunque segnalati in quanto elementi di connotazione e caratterizzazione dei luoghi).

Di alcuni dei beni su elencati sono state predisposte delle schede monografiche identificate con i codici **S.n** (riportate nell'allegato "Schede monografiche delle emergenze storico-architettoniche" riportate nell'Appendice della Relazione della Componente paesaggio [AMV0290](#)).

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

In conformità con quanto effettuato anche per il versante siciliano le schede hanno privilegiato gli elementi che si rifanno alla strategicità dei luoghi (difensivi) e alle loro vicende connaturate in stretta relazione con l'ubicazione sul Canale dello Stretto, le fortificazioni

### 16.2.2 Identità dei luoghi

Gli elementi che caratterizzano il territorio in cui si andrà ad intervenire e su cui si è ritenuto necessario riflettere per la predisposizione di interventi di compensazione e di strategie per lo sviluppo dell'area sono perlopiù legati alle tradizioni marinare e all'economia tradizionale della pesca del pesce spada ma un tempo anche delle filande oggi connotative dell'area.

Anche nel versante calabrese sono presenti fortificazioni Umbertine solo che, almeno in prossimità dei luoghi in cui insisterà il progetto, sono peggio conservate o meglio negate nei loro contesti di riferimento .

#### Le fortificazioni

Il sistema difensivo dei forti umbertini non può essere considerato una somma di singole costruzioni che insistono in luoghi puntuali, bensì un organismo unitario che entra in relazione sistematica con l'intero territorio. La relazione che deve legare il sistema tattico alle caratteristiche morfologiche dei luoghi è una peculiarità di tutti i campi trincerati, ma è ancora più evidente nel caso in cui l'area da difendere compendia l'attraversamento di un braccio di mare.

Le fortificazioni di Reggio Calabria sono un insieme di strutture architettoniche - rocche, castelli, torri e bastioni di epoca diversa che costituiscono quello che fu sistema di difesa della città e del suo territorio storico, che in tempi diversi ebbe necessità, a causa della propria configurazione geografica, di dotarsi di particolari strategie di tutela del proprio territorio.

Una parte della storia cittadina, la più antica della regione, è scritta quindi nel suo sistema di fortificazioni.

Tra le principali fortificazioni che sorgevano all'interno della città il Castello Aragonese di Reggio Calabria, la Cittadella (o Castelnuovo) a mare nei pressi della foce del Calopinace, la Batteria San Francesco e la Batteria San Filippo.

Intorno alla città sorgevano quindi le cosiddette "quattro motte" principali tra quelle che vennero edificate sulle colline sopra la città quali Motta Rossa, Motta Anòmeri, Motta San Cirillo e Motta Sant'Aniceto, ed altri avamposti quali il Forte Catona (nel quartiere Catona, citato da Dante

		<b>Por</b> <b>I</b>
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

Alighieri nella Divina Commedia), la Torre Castiglia (tra i quartieri di Pellaro e Boccale II), la Torre San Gregorio (nel quartiere di San Gregorio).

Più esternamente il Castello Ruffo di Scilla, o la Torre Cavallo e il Forte Altafiumara nei pressi di Cannitello (quest'ultimo è oggi trasformato in uno lussuoso e panoramico complesso alberghiero).

In epoca moderna (fine 800) sono poi sorte altre fortificazioni nel circondario di Reggio tra cui le batterie di Pentimele, la Batteria Modena (nel Rione Modena) che possiede quattro postazioni per obici, la Batteria Gullì (nel quartiere di Arghillà) a 136 s.l.m. con otto postazioni per obici, la Batteria San Leonardo (nel quartiere Catona) a 14 s.l.m.

Ed altre fortificazioni nel circondario della città quali Poggio Pignatelli a 1 km dopo l'abitato di Campo Calabro, da qui è visibile la Batteria Matiniti inferiore a 316 s.l.m., a Matiniti Superiore sorge invece la Batteria Siacci a 2 km da Campo Calabro con dieci postazioni per obici, la Batteria Beleno sorge invece nei pressi di Piale vicino Villa San Giovanni a 113 s.l.m. che fu distrutta durante la seconda guerra mondiale possiede otto postazioni per obici.

## **Le filande**

La coltivazione del gelso e l'allevamento del baco, durante il XVIII secolo, era ampiamente diffusa nella provincia reggina ed i bozzoli calabresi erano molto ricercati sia per il rendimento sia per la qualità del filato. La qualità dei bozzoli variava da provincia a provincia e spesso da paese a paese, per vari motivi, tra cui la qualità dell'acqua e il tipo di lavorazione adottato.

Per questo motivo, la provincia di Reggio, era sede di un complesso sistema di stabilimenti per la trattura della seta (con tale termine si è solito far riferimento all'insieme di tutte quelle operazioni per ricavare la seta dai bozzoli), ed era uno dei concorrenti più quotati al titolo della Manchester Italiana.

In effetti, l'area dello Stretto di Messina divenne sede di scambi commerciali piuttosto importanti avendo ottenuto la franchigia per lo scambio delle merci. I filandieri di Villa, inoltre, erano conosciuti anche fuori dei ristretti confini territoriali come "inventori" del sistema di filatura cosiddetto alla "Sangiovese". Il comprensorio, che comprendeva oltre al centro portuale, anche Cannitello, vedeva concentrate nel 1844 ben 92 filande che divennero poi 120 nel 1863, e che occupavano ognuna oltre 100 operai. La maggior parte delle filande usava il procedimento cosiddetto "a fuoco diretto" fino all'avvento del sistema "a vapore".

Infatti, negli anni cinquanta l'imprenditore inglese Thomas Hallam costruì a Villa la prima grande filanda meccanica a vapore, con caldaia esterna alla fabbrica, capace di produrre sia il calore

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

necessario per riscaldare l'acqua delle bacinelle, sia l'energia per muovere le trafilate di porcellana, producendo da solo "un decimo del filato di tutta la Calabria Ulteriore."

Oggi, quasi tutti gli edifici (di proprietà privata) sono in uno stato di totale decadimento, altri sono stati radicalmente trasformati, per quanto la struttura sia ancora ben riconoscibile e sottolineata dalla presenza di una ciminiera in mattoni.

### **16.3 Il vincolo idrogeologico**

L'area vasta in cui ricade il sistema di progetto, inteso sia nella sua articolazione di opere infrastrutturali che per i siti interessati dalla cantierizzazione, è caratterizzata dalla presenza di superfici soggette a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/1923.

A questo proposito si rimanda allo stralcio di Figura 3.1 Figura 9.3 riguardante il settore nord orientale della Sicilia e quello della costa calabra dove ricadrà il sistema di progetto.

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice docum AMV0071_F0.doc

## 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

tra nuove trasformazioni e processi di sviluppo consolidato o in progress. La mancanza di 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- Riqualificazione e tutela del sistema ambientale**
- **Asse C - Potenziamento del sistema dei trasporti e della mobilità;**
- **Asse D - Riqualificazione dei tessuti urbani.**

		<p>Por I</p>
<p>SICILIA – CALABRIA RELAZIONE</p>		<p>Codice docum AMV0071_F0.doc</p>

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.

**17.1 Coerenza con la programmazione/pianificazione di area vasta**

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> F0	<i>Data</i> 31/05/2012

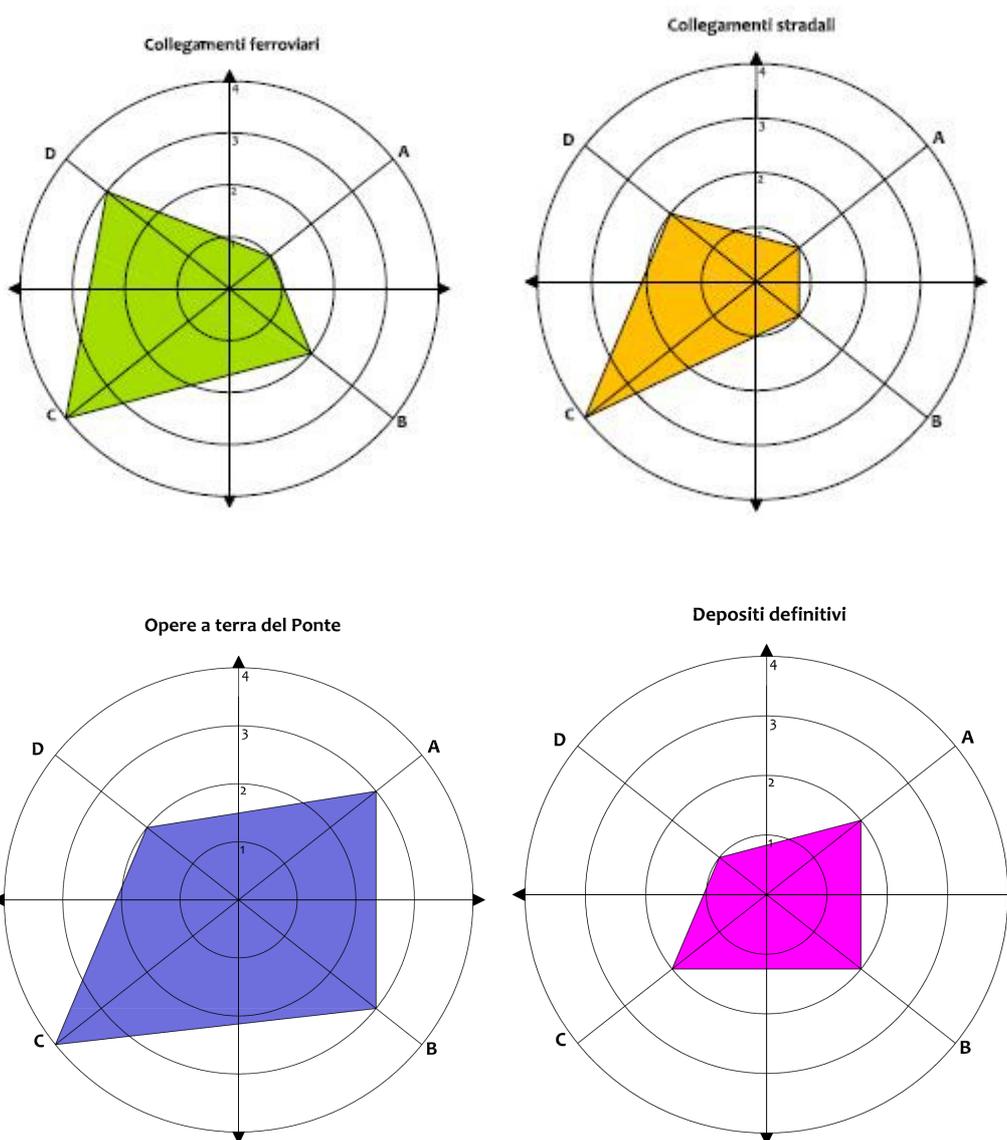
La coerenza con la programmazione e pianificazione territoriale è stata articolata rispetto a quattro livelli:

- **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.

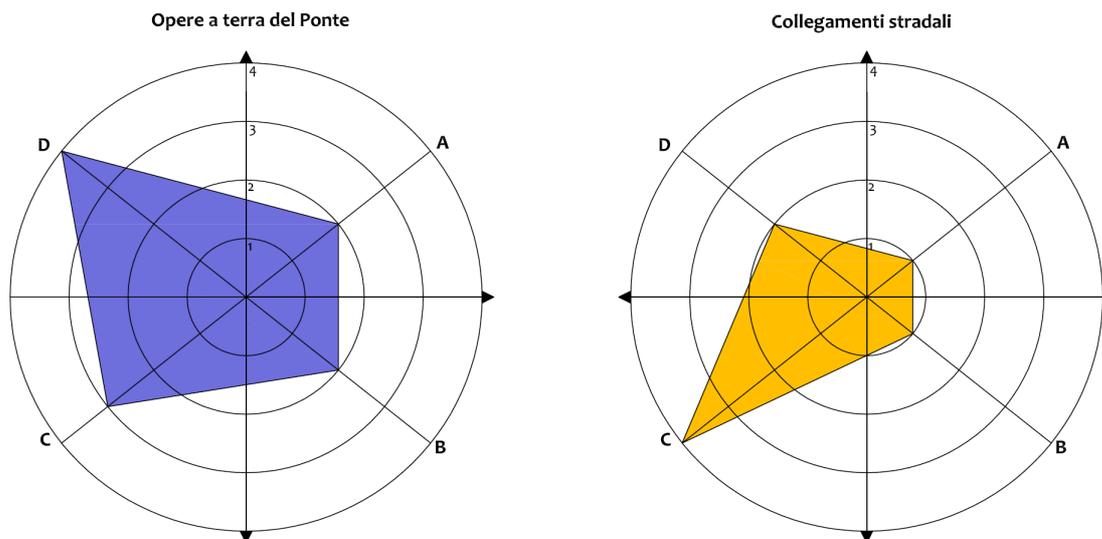
Le articolazioni di progetto sono state pertanto confrontate con gli strumenti analizzati, rispetto agli obiettivi chiave del raggruppamento; i risultati, riferiti ad ogni articolazione del progetto, sono stati riportati nei grafici a stella riferiti ad ogni Regione.

### 17.1.1 I risultati delle valutazioni riferiti al progetto per la Regione Sicilia



		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>					
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_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>31/05/2012</td> </tr> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	F0	31/05/2012
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
F0	31/05/2012						

### 17.1.2 I risultati delle valutazioni riferiti al progetto per la Regione Calabria



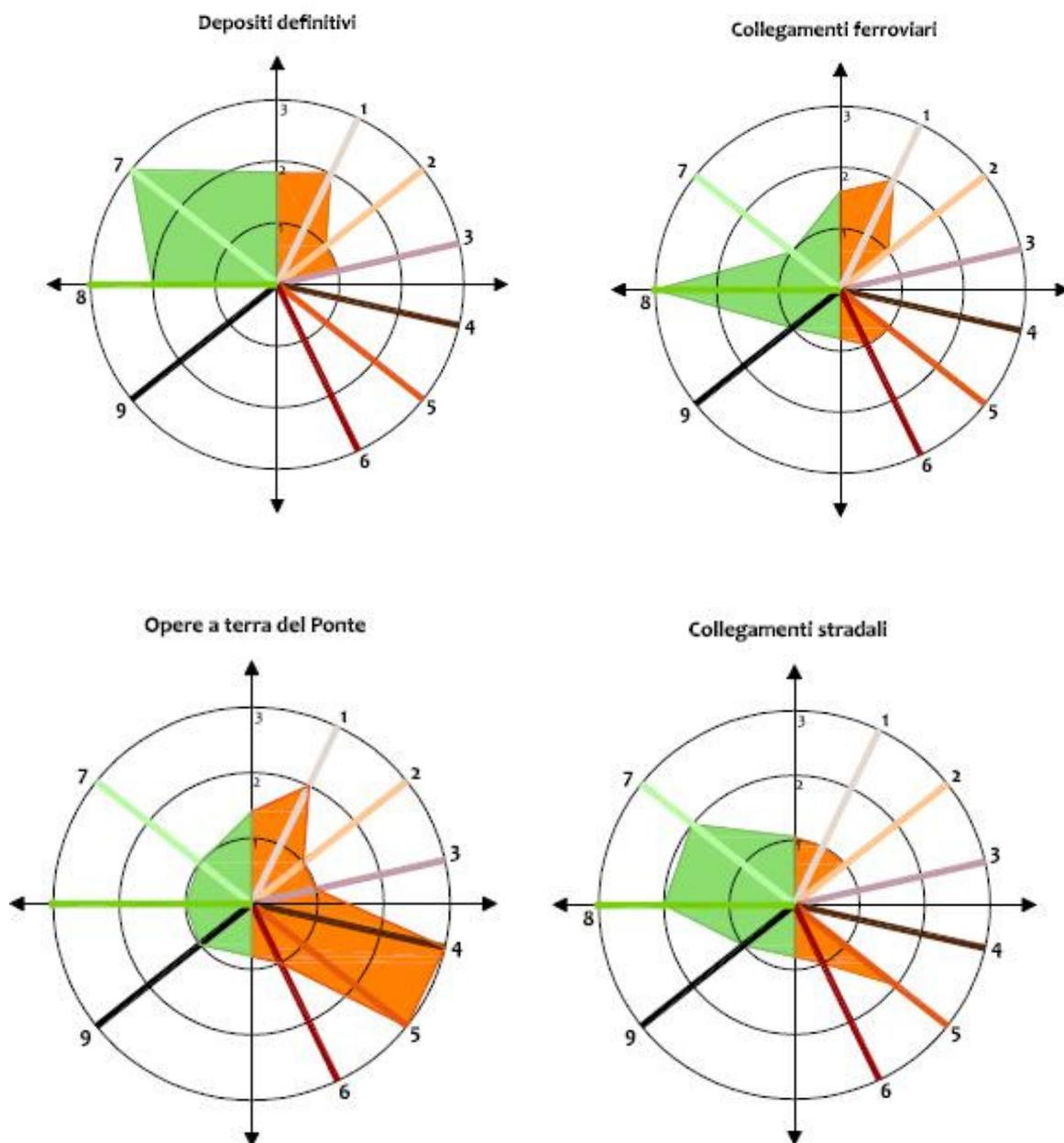
## 17.2 Livelli di interferenza con il sistema dei vincoli ambientali e paesistici e la pianificazione urbanistica

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.

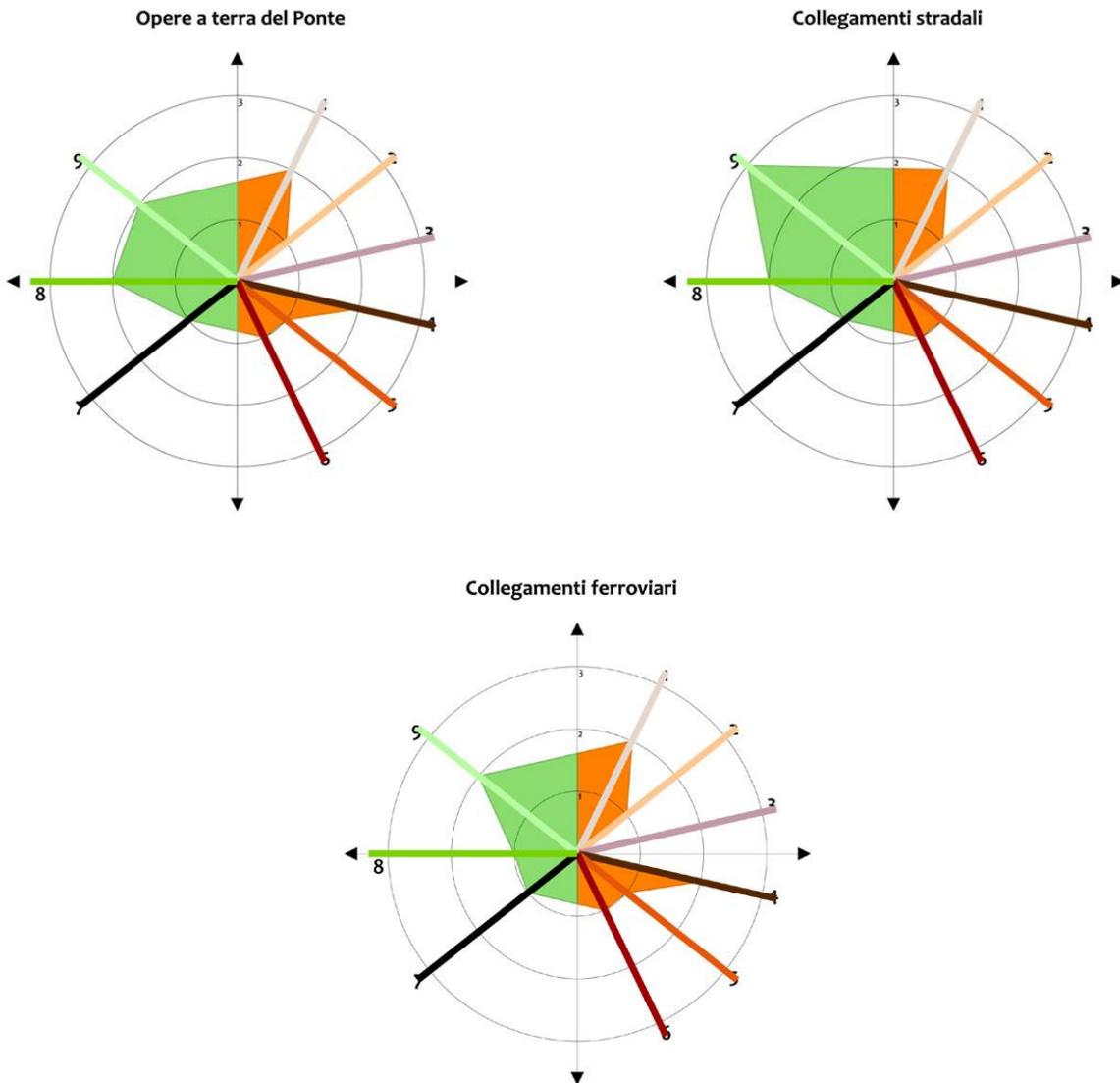
I valori calcolati dalle sovrapposizioni opere e indicazioni di piano sono stati riportati nei grafici a stella riferiti alle varie articolazioni di progetto.

**17.2.1 I risultati delle valutazioni riferiti alla Regione Sicilia**



		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>					
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<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: left;"><i>F0</i></td> <td style="text-align: left;"><i>31/05/2012</i></td> </tr> </tbody> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	<i>F0</i>	<i>31/05/2012</i>
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
<i>F0</i>	<i>31/05/2012</i>						

### 17.2.2 I risultati delle valutazioni riferiti alla Regione Calabria



		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice docum AMV0071_F0.doc

## 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 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

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>SICILIA – CALABRIA</b> <b>RELAZIONE</b>		<i>Codice documento</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>	<i>Rev</i> <i>F0</i>	<i>Data</i> <i>31/05/2012</i>

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 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.

		<b>Por</b> <b>I</b>
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

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 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 del 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.

		<b>Por</b> 
RELAZIONE GENERALE		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

## Allegato: Quadro riassuntivo degli strumenti di piano nella Regione Sicilia

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> PROGETTO DEFINITIVO	
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> 0 <i>Data</i> 04/04/2011

SICILIA			
STRUMENTO	STATO DI ATTUAZIONE	INDIRIZZI E OBIETTIVI PERSEGUITI	COERENZA degli INTERVENTI
Pianificazione territoriale e ambientale	<p>Per dotare la Regione Siciliana di uno strumento volto a definire opportune strategie mirate ad una tutela attiva ed alla valorizzazione del patrimonio naturale e culturale dell'isola, l'Assessorato Regionale Beni Culturali ed Ambientali ha predisposto un Piano di Lavoro approvato con D.A. n. 7276 del 28.12.1992, registrato alla Corte dei Conti il 22.09.1993. Per la redazione del Piano Territoriale Paesistico Regionale è stato istituito presso l'Assessorato Regionale Beni Culturali ed Ambientali l'Ufficio del Piano che, in materia di pianificazione paesistica, ha indirizzato le Soprintendenze e si è rapportato con gli altri Assessorati Regionali attraverso il Comitato Interassessoriale, il quale ha il compito di avviare i rapporti tra i diversi soggetti. L'Ufficio del Piano, inoltre, ha predisposto gli esecutivi delle singole voci di progetto del Piano di Lavoro al fine di pervenire alla redazione del Piano Territoriale Paesistico Regionale attraverso le seguenti fasi operative: Conoscenza, Aggiornamento, Elaborazione, Progetto e Normativa.</p> <p>Il Comitato Tecnico Scientifico (C.T.S.), che ha supportato l'attività dell'Ufficio del Piano e ha fornito indirizzi tecnico-scientifici ed operativi, è stato istituito con D.P.R.S. n.862/93 del 5.10.1993 e successive integrazioni, ai sensi dell'art. 24 del R.D. n.1357/40</p> <p><b>Le linee Guida del Piano sono state approvate dal Comitato Tecnico- Scientifico ex art. 24 del R.D.1357/40 nella seduta del 30/04/96</b></p>	<p>Il Piano Territoriale Paesistico Regionale persegue fondamentalmente i seguenti obiettivi:</p> <p>a) la stabilizzazione ecologica del contesto ambientale regionale, la difesa del suolo e della bio-diversità, con particolare attenzione per le situazioni di rischio e di criticità;</p> <p>b) la valorizzazione dell'identità e della peculiarità del paesaggio regionale, sia nel suo insieme unitario che nelle sue diverse specifiche configurazioni;</p> <p>c) il miglioramento della fruibilità sociale del patrimonio ambientale regionale, sia per le attuali che per le future generazioni.</p> <p>Tali obiettivi sono interconnessi e richiedono, per essere efficacemente perseguiti, il rafforzamento degli strumenti di governo con i quali la Regione e gli altri soggetti istituzionali possono guidare o influenzare i processi di conservazione e trasformazione del paesaggio in coerenza con le sue regole costitutive e con le capacità di autoregolazione e rigenerazione del contesto ambientale.</p> <p>A tal fine il piano deve perciò associare alla capacità di indirizzo e direttiva, anche la capacità di prescrivere, con vincoli, limitazioni e condizionamenti immediatamente operanti nei confronti dei referenti istituzionali e dei singoli operatori, le indispensabili azioni di salvaguardia.</p>	<p>Per quanto riguarda il Piano in oggetto è necessario tener presente che non si tratta, ad oggi, di un Piano vigente o pubblicato nella sua forma definitiva ma bensì di Linee Guida approvate più di un decennio fa (1996). Tale data di Approvazione esclude la possibilità che nei documenti prodotti vi sia cenno alla realizzazione del Ponte e delle opere ad esso annesso. Nonostante questi fattori, non è stato riscontrato alcuna indicazione che possa rappresentare un'incoerenza con gli interventi previsti.</p>

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>					
<b>RELAZIONE GENERALE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_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;">C</td> <td style="text-align: center;">25.02.2011</td> </tr> </tbody> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	C	25.02.2011
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
C	25.02.2011						

	<p><i>Piano Territoriale Paesaggistico dell'Ambito 9</i></p> <p>Il Piano Territoriale Paesaggistico dell'Ambito 9 è redatto in adempimento alle disposizioni del D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, così come modificate dal D.lgs. 24 marzo 2006, n. 157, in seguito denominato Codice, ed in particolare all'art. 143 al fine di assicurare specifica considerazione ai valori paesaggistici e ambientali del territorio. 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 è stato articolato secondo gli Ambiti Territoriali individuati dalle stesse Linee Guida. Adottato con Decreto n. 8470 del 4/12/2009 in attuazione delle Linee Guida del PTPR. 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.</p> <p><b>Il Piano è stato adottato con Decreto n.8470 del 4/12/2009.</b></p>	<p>Il Piano Territoriale Paesaggistico dell'Ambito 9, articolato secondo gli Ambiti Territoriali individuati dalle stesse Linee Guida, persegue i seguenti obiettivi generali:</p> <p>a) stabilizzazione ecologica del contesto ambientale, difesa del suolo e della bio-diversità, con particolare attenzione per le situazioni di rischio e di criticità;</p> <p>b) valorizzazione dell'identità e della peculiarità del paesaggio dell'Ambito/i, sia nel suo insieme unitario che nelle sue diverse specifiche configurazioni;</p> <p>c) miglioramento della fruibilità sociale del patrimonio ambientale, sia per le attuali che per le future generazioni.</p>	<p>Nonostante la relativamente recente adozione il PP dell'Ambito 9 non fa riferimento all'interno dei suoi elaborati alla realizzazione del Ponte e delle sue opere annesse. Dall'analisi dei documenti non emerge però alcuna indicazione che possa evidenziare dell'interferenze tra le strategie e gli indirizzi forniti dal Piano con gli interventi previsti.</p>
--	---	---	---

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> 0	<i>Data</i> 04/04/2011

	<i>Piano Territoriale Provinciale di Messina (P.T.P.)</i>	<p>In Sicilia la volontà di dotare le province di uno strumento di pianificazione nasce dall'istituzione della Legge 9/86 che riforma l'ente intermedio, attribuendo a questi maggiori poteri, soprattutto in ordine alle attività di programmazione e controllo del territorio. La spinta alla formazione del PTP nasce tuttavia solo dopo quasi un decennio dalla sua legge istitutiva. Solo nel 1997 la provincia di Messina avvia la formazione del Piano dando vita ad un apposito Ufficio del Piano e affidando l'incarico ad un gruppo di professionisti esterno con compiti di affiancarne e dividerne l'operatività e la stessa progettualità. In data 19/05/2000 viene definito lo "Schema di Massima" del PTP e trasmesso al Consiglio Provinciale il quale conclude il suo mandato elettivo nel 2003 senza essersi però determinato sulla proposta di approvazione dello Schema stesso. Il rallentamento che tutt'oggi fa sì che il Piano non sia ancora entrato in vigore ha determinato l'obbligo di avviare una sostanziale ridefinizione dell'impalcatura strategica e metodologica nei documenti del Piano pur mantenendosi efficaci talune impostazioni e analisi sullo stato di fatto del territorio.</p>	<p>I valori fondativi ed i punti di forza del progetto sono:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. la risorsa rappresentata dalla intervallività costiera, come peculiarità e complementarietà della presenza dei due mari e delle due coste, complementarietà legata alle dinamiche meteomarine che consentono la diversificazione dei paesaggi e degli usi delle coste;</li> <li>2. la alternanza di un tessuto costiero con presenza di valori di alta naturalità come le dune sabbiose e le coste rocciose;</li> <li>3. la altrettanta 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;</li> <li>4. la grade naturalità delle due aree naturali interne ai due crinali Nebroidi e Peloritani configurate all'atto nell'istituzione del parco dei Nebrodi;</li> <li>5. la presenza dei grandi sistemi torrentizi portatori di prospettive paesaggistiche non riscontrabili se non della struttura morfologica ed idrogeologica del versante calabro</li> <li>6. la forza culturale, oltre che intermodale, dello Stretto e del futuro Ponte, identificato nel mito e nella forza paesaggistica e ambientale dell'area dello stretto.</li> </ol>	<p>Il PTP inserisce il Progetto del Ponte e le sue opere annesse all'interno del Quadro Conoscitivo Strutturale tra gli "Ambiti di Progettualità e Programmazione" ed all'interno del "Quadro propositivo" tra gli indirizzi relativi alle infrastrutture della mobilità. Questo a testimonianza del recepimento degli interventi previsti nella predisposizione del Piano e delle sue strategie e indirizzi per il territorio.</p>
--	---	--	--	---

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>RELAZIONE GENERALE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> C	<i>Data</i> 25.02.2011

	<b>Piano di gestione del Distretto Idrografico della Sicilia</b>	<p><b>Approvato dalla Giunta Regionale con delibera n. 483 del 27 novembre 2009</b></p> <p>Ad oggi, nel percorso di definizione del Piano di Gestione, è necessario procedere all'aggiornamento del quadro conoscitivo in particolare alle attività di caratterizzazione dei corpi idrici secondo le specifiche tecniche contenute nel DM 131/2008. Si sta procedendo a completare in particolare l'attuazione delle attività di tipizzazione individuazione dei corpi idrici e della valutazione del rischio secondo quanto definito dal D.M. 16 giugno 2008 e la predisposizione del piano di monitoraggio secondo quanto stabilito dal decreto 30 maggio 2009 in attuazione delle previsioni della direttiva 2000/60 definendo e garantendo altresì le risorse necessarie per la loro attuazione. I risultati di tali attività, una volta completati, saranno inseriti nel Piano di Gestione.</p>	<p>Il Piano persegue gli obiettivi della salvaguardia, tutela e miglioramento della qualità dell'ambiente, dell'utilizzazione accorta e razionale delle risorse naturali, fondata sui principi di precauzione e dell'azione preventiva, sul principio della correzione, anzitutto alla fonte, dei danni causati all'ambiente, nonché sul principio «chi inquina paga».</p> <p>L'obiettivo finale è quello di eliminare le sostanze pericolose prioritarie e contribuire a raggiungere valori vicini a quelli del fondo naturale per le concentrazioni in ambiente marino di sostanze presenti in natura.</p>	<p>I Piani di Gestione dei distretti Idrografici di competenza dell'Autorità di Bacino e i Piani di tutela delle acque di competenza regionale sono previsti dalla direttiva 2000/60/CE rispettivamente all'art.117 e all'art 121 e hanno entrambi la funzione di mantenimento della qualità delle acque. Gli interventi e le opere connesse alla realizzazione del Ponte non vanno ad interessare corsi d'acqua principali (per le quali il Piano fornisce precise indicazioni) ma bensì piccole fiumare che non trovano riscontri normativi nella pianificazione in oggetto.</p> <p>Indipendentemente da questa precisazione tutte le lavorazioni in prossimità di un corso d'acqua sono potenzialmente causa dell'alterazione qualitativa delle acque. Per tale motivo sono state previste della azioni cautelative attraverso la localizzazione di presidi idraulici dotati di un sistema di trattamento dimensionato in modo da garantire il rispetto dei limiti normativi per ogni cantiere. In un'ottica di tutela della qualità dell'acqua, ulteriori elementi cautelativi sono specificati dal Sistema di Gestione che definisce le procedure da utilizzare per le lavorazioni considerate critiche.</p>
--	--	--	--	---

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> 0	<i>Data</i> 04/04/2011

	<i>Piano di Tutela delle Acque</i>	<p>Nel percorso di definizione del Piano di Gestione sarà necessario procedere all'aggiornamento del quadro conoscitivo in particolare alle attività di caratterizzazione dei corpi idrici secondo le specifiche tecniche contenute nel DM 131/2008. Si completerà in particolare l'attuazione delle attività di tipizzazione e individuazione dei corpi idrici e della valutazione del rischio secondo quanto definito dal D.M. 16 giugno 2008 e la predisposizione del piano di monitoraggio secondo quanto stabilito dal decreto 30 maggio 2009 in attuazione delle previsioni della direttiva 2000 /60 definendo e garantendo altresì le risorse necessarie per la loro attuazione. I risultati di tali attività, una volta completati, saranno inseriti nel Piano di Gestione <b>il testo del Piano , corredato delle variazioni apportate dal Tavolo tecnico delle Acque, è stato approvato definitivamente (art.121 del D.lgs 152/06) con ordinanza n. 333 del 24/12/08</b></p>	<p>Gli obiettivi, i contenuti e gli strumenti previsti per il Piano vengono specificati all'interno del D.Lgs 152/2006. Gli obiettivi perseguiti da tale decreto sono la prevenzione dall'inquinamento e il risanamento dei corpi idrici inquinati, l'uso sostenibile e durevole delle risorse idriche, il mantenimento della naturale capacità che hanno i corpi idrici di autodepurarsi e di sostenere ampie e diversificate comunità animali e vegetali. Gli obiettivi di qualità ambientale sono definiti in relazione allo scostamento dallo stato di qualità proprio della condizione indisturbata, nella quale non sono presenti, o sono molto limitate, le alterazioni dei valori dei parametri idromorfologici, chimico-fisici e biologici dovute a pressioni antropiche.</p>	
--	--	--	--	--

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>RELAZIONE GENERALE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> C	<i>Data</i> 25.02.2011

	<p style="text-align: center;"><i>Piano di Gestione dei Rifiuti</i></p>	<p><b>Adottato con Ordinanza commissariale n° 1166 del 18 dicembre 2002.</b>L'ordinanza 2983/99 affida al Commissario delegato il compito della "...predisposizionee adozione del piano di gestione dei rifiuti e delle bonifiche delle aree inquinate di cui all'articolo 22 della legge 4 febbraio 1997, n.22, di un piano di interventi di emergenza per la gestione di rifiuti urbani" La gestione commissariale, nel frattempo, non ha operato senza regole, tenuto conto che, sin dal 25 luglio 2000, l'attività gestionale è stata dispiegata, per quanto riguarda i rifiuti solidi urbani, attuando il citato piano degli interventi d'emergenza (PIER) e che, di recente, sono stati approvati e pubblicati sulla GURS quattro importanti piani di settore e precisamente:- il piano per la gestione dei rifiuti inerti;- il piano per la rottamazione dei veicoli a motore;- le linee guida per la progettazione degli impianti di compostaggio;- le linee guida per la raccolta differenziata dei rifiuti solidi urbani.La predisposizione del "piano di gestione" rappresenta il superamento definitivo della programmazione d'emergenza, costituita dal PIER, ed è, certamente, un traguardo importante nell'esecuzione degli adempimenti prescritti dall'ordinanza n° 2983/99 e successive modificazioni ed integrazioni. Ciò, per tante ragioni, ma, in particolare, perché la sua approvazione consentirà di accedere ai finanziamenti nazionali e comunitari finalizzati alla realizzazione delle infrastrutture di settore.</p>	<p>Gli obiettivi che il Piano intende raggiungere sono: - incentivare le iniziative volte alla riduzione dei rifiuti ; - incentivare tutte le forme di recupero; - incentivare l'utilizzo di materiali riciclati, indicando modalità e processi di riduzione alla fonte della produzione dei rifiuti; - garantire che l'utilizzazione degli aggregati riciclati non sia discriminata in modo ingiustificato rispetto agli inerti naturali; - garantire che le operazioni di demolizione siano pianificate e definite precedentemente attraverso un piano di demolizione;- incentivare la demolizione selettiva; - sviluppare azioni di recupero/riutilizzo all'interno dei cicli di produzione anche attraverso incentivi all'innovazione tecnologica; - promuovere la realizzazione di impianti ad alta tecnologia ; - incentivare la ricerca e lo sviluppo di forme alternative di gestione dei rifiuti favorendo l'attivazione di accordi volontari tra gli operatori del settore e le istituzioni competenti; - assicurare una distribuzione adeguata sul territorio degli impianti di gestione dei rifiuti; - favorire il recupero di aree degradate; - contribuire a ridurre lo sfruttamento delle risorse naturali; - prevenire lo smaltimento illegale dei rifiuti inerti; - favorire forme di adesione a sistemi di gestione ambientale</p>	<p>Vista la natura stessa del Piano che fornisce indicazioni a livello Regionale per lo smaltimento ordinario di rifiuti urbani o speciali non è possibile trovare riferimenti al progetto in oggetto. Lo smaltimento dei Rifiuti Speciali Inerti che rappresentano la quota più critica e rilevante degli interventi previsti non è prevista dal Piano Regionale. Per un progetto di tale portata è stato previsto, infatti, un apposito Piano di Gestione delle Terre che rispetti la normativa nazionale e regionale in materia di rifiuti. Il sito di deposito denominato SRAS è, ad esempio, un deposito individuato appositamente per farvi confluire tutte i rifiuti provenienti dalle lavorazioni necessarie per la Realizzazione delle opere.</p>
--	---	---	--	--

 <b>Stretto di Messina</b>	 <b>EuroLink</b>	<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> 0	<i>Data</i> 04/04/2011

<p><i>Piano Regionale di Coordinamento per la tutela della Qualità dell'aria</i></p>	<p>La valutazione della qualità dell'aria per il territorio regionale è stata fatta una prima volta in via provvisoria, con il D.A. 305/GAB del 19/12/2005, adottato ai sensi dell'art. 5 del D. Lgs. 4 agosto 1999, n. 351. E' stato successivamente approvato, con il D.D.U.S. n. 19 del 05/09/06, il piano d'azione con i primi interventi relativi all'Area ad elevato rischio di crisi ambientale di Messina (agglomerato IT19R3). Tali iniziative costituiscono tuttavia soltanto il punto di partenza di un processo che deve essere continuamente verificato, aggiornato ed implementato, man mano che le conoscenze sullo stato di qualità dell'aria e sulle sorgenti di emissione si evolvono, al fine di raggiungere gli obiettivi individuati dall'Unione Europea</p> <p><b>Il Piano regionale di coordinamento per la tutela della qualità dell'aria ambiente è stato approvato con D.A. n. 176/GAB del 09/08/2007</b></p>	<p>Il Piano Regionale di Coordinamento per la tutela della Qualità dell'aria costituisce uno strumento organico di programmazione, coordinamento e controllo in materia di inquinamento atmosferico, finalizzato al miglioramento progressivo delle condizioni ambientali e alla salvaguardia della salute dell'uomo e dell'ambiente nel territorio della regione, e prevede tutte le iniziative necessarie per dare rapidamente seguito agli adempimenti previsti dalle norme UE e nazionali, soprattutto per quanto riguarda i piani d'azione ed programmi di cui agli articoli 7, 8 e 9 del D. Lgs. 351/99</p>	<p>Le analisi del Piano di Tutela della Qualità dell'aria vigente ha evidenziato, relativamente all'area di studio, una sostanziale omogeneità relativamente agli attuali livelli di inquinamento. Il piano adottato dalla Regione Sicilia, per la maggior parte degli inquinanti, individua per il territorio messinese un'area di risanamento. Nonostante l'inevitabile interferenza che un'opera di tale portata può comportare per la componente Atmosfera per ogni ambito di cantiere è stata prevista una percentuale di riduzione delle emissioni ritenuta necessaria al fine di garantire un inserimento ambientale caratterizzato da alterazioni accettabili e tali da non determinare situazioni di rischio per la popolazione.</p> <p>Per tutti gli ambiti di cantiere in cui risultano necessari interventi mitigativi integrativi è stata, inoltre, descritta la natura di tali interventi che, qualora correttamente impiegati consentiranno di ottenere le riduzioni di emissione richieste. Anche per i cantieri in cui non si sono evidenziate particolari necessità mitigative si è ritenuto comunque opportuno ribadire la necessità di ottemperare a tutte le Buone Pratiche di Gestione delle Emissioni descritte e di prevedere la presenza di un impianto di lavaggio ruote prima dell'immissione sulla viabilità pubblica. L'assenza di tale presidio, infatti, renderebbe probabilmente significative le emissioni determinate dal transito dei mezzi lungo la viabilità a causa dei fenomeni di risollevarmento che si innescherebbero sul materiale depositato. In generale la verifica delle performance ambientali dell'opera, sia in fase di realizzazione sia in fase di esercizio, dovrà essere effettuata attraverso la predisposizione e implementazione di un accurato e dettagliato Piano di Monitoraggio Ambientale. Obiettivo del Piano di Monitoraggio dovrà essere quello di verificare che sia in fase di realizzazione sia in fase di esercizio l'opera determini alterazioni di qualità dell'aria compatibili con i limiti normativi.</p>
--	---	---	--

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE GENERALE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> C	<i>Data</i> 25.02.2011

	<p><i>Piano di Gestione Monte Peloritani della Rete Natura 2000 (SIC-ZPS)</i></p>	<p>In attuazione delle direttive 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 – in qualità di Ente beneficiario – ha affidato alle società Agristudio s.r.l. e Temi s.r.l. l'incarico di costituire un gruppo di lavoro, finalizzato a redigere il Piano di gestione dei Monti Peloritani. La redazione del Piano di gestione nasce a seguito della misura 1.11 del Completamento di Programmazione al POR Sicilia 2000-2006 "Sistemi territoriali integrati ad alta naturalità", di cui alla Deliberazione di Giunta Regionale n. 327 del 08 agosto 2007 e viene <b>approvato il 27 maggio 2010 il Piano di Gestione Monti Peloritani della Rete Natura 2000 (Sic - Zps) DDG n° 286/2010</b></p>	<p>Il piano in oggetto si pone l'obiettivo di individuare delle soluzioni concrete, promuovendo pratiche gestionali ecocompatibili, articolate in un complesso di azioni, a differente scala, spaziale e temporale. In particolare, a partire dall'analisi dei fattori naturalistico - ambientali presenti nel territorio, le stesse azioni saranno indirizzate verso una duplice direttiva</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) conservazione della biodiversità;</li> <li>2) educazione ambientale, divulgazione naturalistica, partecipazione dei cittadini.</li> </ol>	<p>A seguito dell'analisi effettuata e vista la natura del Piano stesso, è stato riscontrato che all'interno dei Documenti di Piano non è stato tenuto conto della eventuale realizzazione del Ponte e delle sue opere annesse. Le problematiche e le relative misure di mitigazione rispetto ai Siti di Interesse Comunitario che potessero subire interferenza da parte degli interventi previsti sono state dovutamente analizzate negli appositi Studi d'Incidenza prodotti.</p>
--	---	--	---	--

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> 0	<i>Data</i> 04/04/2011

	<i>Piano di assetto          Idrogeologico          (PAI)</i>	Approvato con decreto DA n.298/41 del 4/7/2002	Il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico è uno strumento immediatamente vincolante e segnala, con un'attenta scala di valutazione, il rischio di frane, di erosione costiera, e il rischio idrico in tutto il territorio regionale	Il Piano in oggetto, data la sua natura e conformazione non fa specifico riferimento alla realizzazione del progetto. Dall'analisi dei documenti da esso prodotto emergono delle interferenze rispetto alla al rischio di frane e/o idrico in alcune delle aree in cui verranno localizzati gli interventi. Ciascuna di queste interferenze è stata tenuta in considerazione nella fase di progettazione e nelle scelte di definizione dei siti. A tal proposito sono stati prodotti appositi elaborati con la specifica funzione di rendere chiara l'interferenza del progetto rispetto alla normativa del PAI.
--	---	--	---	--

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE GENERALE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> C	<i>Data</i> 25.02.2011

	<b>Piano Forestale Regionale</b>	Approvato ai sensi dell'art. 6 comma 3 della l.r.n. 14/2006	<p>Il piano forestale della Regione siciliana si pone come obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- miglioramento delle condizioni ambientali attraverso il mantenimento la conservazione e lo sviluppo delle funzioni protettive nella gestione forestale</li> <li>- tutela, conservazione e miglioramento del patrimonio forestale esistente</li> <li>- conservazione e adeguato sviluppo delle condizioni socioeconomiche locali</li> </ul>	<p>Il Piano in oggetto, data la sua natura e conformazione non fa specifico riferimento alla realizzazione del progetto. Per un progetto di tale portata è inevitabile l'interferenza con il sistema forestale dell'area. Tali interferenze sono state tenute in considerazione in fase di progettazione e nella scelta dei siti. E' stato predisposta una Relazione Paesaggistica e previste delle opere di compensazione in tal senso.</p>
--	----------------------------------	---	---	--

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> 0	<i>Data</i> 04/04/2011

	<p><i>PP di Capo Peloro</i></p>	<p>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.</p>	<p>I temi del Piano sono: il ripensamento di Capo Peloro da area degradata a luogo simbolo con più valenze e la realizzazione del Parco letterario e scientifico.</p>	<p>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.</p>
--	---------------------------------	--	---	--

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>					
<b>RELAZIONE GENERALE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<table border="1" style="width: 100%;"> <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;">C</td> <td style="text-align: center;">25.02.2011</td> </tr> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	C	25.02.2011
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
C	25.02.2011						

	<b>PIT 22 - Le vie dell'argilla</b>	<p>Il Piano di Indirizzo Territoriale è l'atto di programmazione con il quale la Regione stabilisce gli orientamenti per la pianificazione degli enti locali e definisce gli obiettivi operativi della propria politica territoriale. Il Programma Integrato di Intervento è lo strumento facoltativo con il quale l'Amministrazione Comunale, in attuazione del Piano Strutturale, individua quelle trasformazioni del territorio da attuare nel corso del proprio mandato amministrativo, la cui esecuzione, per rilevanza e complessità, ha bisogno di essere programmata.</p> <p>Il PIT 22 insiste su 15 Comuni della Provincia di Messina e nello specifico sui Comuni di Santa Lucia del Mela, San Filippo del Mela, Pace del Mela, Condò, Gualtieri Sicaminò, San Pier Niceto, Torregrotta, Monforte San Giorgio, Roccavaldina, Valdina, Venetico, Spadafora, Rometta, Saponara e Villafranca Tirrena.</p>	<p>L'idea forza del Piano è la Promozione dell'innovazione, incremento degli investimenti, creazione di nuove imprese e crescita economica e produttiva del settore dell'argilla anche attraverso lo sviluppo dei servizi reali alle imprese ed incremento del livello tecnologico e qualitativo a beneficio dell'intero comparto manifatturiero locale. Valorizzazione dei beni culturali integrati al sistema produttivo dell'area. L'obiettivo generale è quindi quello di rafforzare il sistema produttivo già radicato sul territorio, nell'ipotesi che la crescita dello stesso possa costituire il volano dello sviluppo integrato del territorio nel suo complesso. I mercati più direttamente interessati dalla strategia del PIT sono quelli dell'estrazione e lavorazione dell'argilla, dei laterizi e dei materiali da costruzione in genere e quello turistico.</p>	<p>Il PIT 20 non interessando Comuni nei quali è prevista la realizzazione di opere ma bensì di aree in cui andranno a localizzarsi alcuni siti di deposito, non fa riferimento al Progetto Ponte. L'analisi di tali documenti risulta comunque utile per definire la strategie di sviluppo che il territorio intende adottare nell'area oggetto di Piano. Tali strategie e gli interventi già realizzati o in fase di realizzazione sul territorio sono stati il punto di partenza per la definizione degli interventi di compensazione definiti per i siti localizzati nei comuni di Valdina, Torregrotta, Venetico, Villafranca Tirrena e Saponara.</p>
--	-------------------------------------	---	--	--

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		Codice documento AMV0071_F0.doc	Rev 0	Data 04/04/2011

Planificazione Urbanistica	Proposta di Piano Regolatore per il comune di Torregrotta	<p>Nonostante sia ancora vigente il PRG già analizzato nel Quadro Programmatico del SIA consegnato si sottolinea che il Comune di Torregrotta (Me), in adempimento dell'art. 14 del D.L.vo n. 152 del 3/4/2006, così come modificato dal D.L.vo n. 4 del 16/01/2008 e del Modello metodologico procedurale della valutazione ambientale strategica di piani e programmi (DGR n. 200 del 10/6/2009, Allegato A), ha avviato la consultazione pubblica della proposta di Piano Regolatore Generale e del relativo Rapporto Ambientale ai fini della VAS.</p>	<p>L'ipotesi della proposta di Piano non sono volte a trovare a tutti i costi una specificità che caratterizzi il ruolo del Comune rispetto al comprensorio in cui è inserito e ciò perché si tratta di un territorio dalle dimensioni troppo limitate. La presenza dei nuclei industriali forti, ad est e ad ovest di Torregrotta crea polarità di cui non è possibile né logico immaginare l'attenuazione, mentre una discreta parte di suolo si presta ancora al mantenimento della attività agricola. Va così considerato che pur non svolgendo un ruolo autonomo, Torregrotta possiede una sua peculiarità legata al progressivo sviluppo della residenzialità acquistata con la sua posizione baricentrica e caratterizzata da qualità dell'ecosistema agricolo pedemontano. In base alle vocazioni esistenti il territorio è stato suddiviso in cinque macroaree diverse per vocazione:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Area del centro che comprende la zona omogenea CD;</li> <li>2. Area dell'entroterra che comprende le zone omogenee C;</li> <li>3. Area costiera che comprende la zona omogenea Ct;</li> <li>4. Area agricolo-collinare che comprende le zone omogenee Cat;</li> <li>5. Area produttiva che comprende zone omogenee D.</li> </ol>	<p>Dall'analisi dei Documenti di Piano non è emerso alcun riferimento al Ponte o alle sue opere annesse. Questo anche perché il Comune di Torregrotta non è interessato da interventi strettamente connessi alla realizzazione bensì in esso è prevista la localizzazione di un sito di deposito con relativa riqualificazione ambientale.</p>
	PRG di Messina	<p>Adottato nel 1998 e approvato con D.D.R. n.686 del 2002</p>	<p>Articolazione in 4 linee (Reggio Calabria nodo di relazioni internazionali nel Mediterraneo, città competitiva e attrattiva, città per vivere, città unita), 14 obiettivi e numerosi obiettivi operativi.</p>	<p>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. 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. La Regione ha confermato quasi in tutto tale piano particolareggiato</p>

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> PROGETTO DEFINITIVO					
RELAZIONE GENERALE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<table border="1"> <tr> <td><i>Rev</i></td> <td><i>Data</i></td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>25.02.2011</td> </tr> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	C	25.02.2011
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
C	25.02.2011						

				urbanistica delle opere, dei vincoli urbanistici, paesistici ed archeologici riportati negli elaborati generali di piano e di progetto.
	<b>Programma Innovativo in ambito Urbano - Porti e Stazioni</b>	Programma Innovativo in Ambito Urbano (PIAU) "Porti & Stazioni", promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dal Comune di Messina in partnership con l'Autorità Portuale ed il Gruppo FS.	L'area viene suddivisa in tre sub-ambiti territoriali: 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-Tremestiere, che si estende dal XXIV artiglieria allo svincolo di Tremestieri	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.

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> 0	<i>Data</i> 04/04/2011

	<i>PRP Messina</i>	<p>Approvato con D.M.n. 129 nel 2-2-1959 si sta predisponendo il nuovo PRP per il quale sono state avviate le procedure nel 2002. I documenti a cui si è fatto riferimento per l'analisi relativa al progetto in esame risalgono al maggio 2007</p>	<p>Il Piano delimita l'ambito portuale, disegna l'assetto complessivo del porto, individua le caratteristiche e la destinazione funzionale delle aree comprese nell'ambito. Il Piano Regolatore Portuale di Messina, che insieme al Piano Regolatore Portuale di Milazzo costituisce il documento fondamentale di programmazione dell'Autorità Portuale messinese, investe aree in parte da sempre impegnate da attività portuali, come quelle del porto storico incentrato sulla cosiddetta zona Falcata, in parte di ormai consolidata acquisizione come quelle del waterfront urbano, e in altra parte – infine – di recente acquisizione come quelle in località Tremestieri dove l'Ambito portuale viene per la prima volta definito dallo stesso Piano Regolatore. Una parte dell'ambito portuale, ovvero la parte estrema della zona Falcata, è attualmente nella disponibilità della Amministrazione militare. Su queste aree il Piano formula previsioni, indica destinazioni d'uso e detta norme che ovviamente avranno efficacia solo quando e nella misura in cui per esse verranno meno le funzioni militari. Analoghe considerazioni valgono per la parte dell'edificio di proprietà del Ministero delle Finanze attualmente occupato dagli uffici della Dogana (per il quale il Piano prevede un parziale recupero e riuso come Stazione Marittima per le Crociere).</p>	<p>All'interno dei singoli sottoambiti il Piano si articola in diverse aree funzionali – di norma caratterizzate da una funzione prevalente dalla quale traggono il nome – individuate da una sigla composta da tre lettere (rappresentanti il sotto-ambito del quale fanno parte) e da un numero progressivo. L'opera di attraversamento rientra nel POM3 - Terminale Ferroviario e viene citata, inoltre, come elemento di significativa importanza per la realizzazione della cosiddetta "via del mare" rappresentante uno degli obiettivi principali del suddetto Piano.</p>
--	--------------------	---	---	--

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>RELAZIONE GENERALE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> C	<i>Data</i> 25.02.2011

	<b>PRUSST</b> <b>Messina</b>	<p>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)</p>	<p>I temi del piano sono di seguito riportati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ripensare Capo Peloro: da area degradata a luogo simbolo di più valenze</li> <li>-Parco letterario e Parco scientifico.</li> </ul> <p>Il Piano Particolareggiato di Capo Peloro attua le previsioni e riconferma i capisaldi del progetto vincitore del Concorso di idee, sintetizzabili nei seguenti punti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 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</li> <li>- il carattere saliente della massima coesione, sia morfologica che funzionale, nell'interpretare lo stacco a terra e la riconnessione in cielo delle due aree oggetto di concorso</li> <li>-la conservazione/valorizzazione delle emergenze storico-artistiche e culturali, riconosciute e reinterpretate dal progetto</li> </ul>	<p>Il PRUSST interviene su di un'area strettamente connessa con l'opera.</p> <p>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.</p>
	<b>PRG Venetico</b>	<p>Approvato con Decreto del 24 novembre 2003</p>	<p>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.</p>	<p>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, bar ristoranti e depositi.</p>

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> 0	<i>Data</i> 04/04/2011

	<p><b>PRG Torre Grotta</b></p>	<p>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).</p>	<p>Nonostante sia ancora vigente il il PRG già analizzato nel Quadro Programmatico del SIA consegnato si sottolinea che il Comune di Torregrotta (Me), in adempienza dell'art. 14 del D.L.vo n. 152 del 3/4/2006, così come modificato dal D.L.vo n. 4 del 16/01/2008 e del Modello metodologico procedurale della valutazione ambientale strategica di piani e programmi (DGR n. 200 del 10/6/2009, Allegato A), ha avviato la consultazione pubblica della proposta di Piano Regolatore Generale e del relativo Rapporto Ambientale ai fini della VAS.</p> <p>L' ipotesi della proposta di Piano non sono volte a trovare a tutti i costi una specificità che caratterizzi il ruolo del Comune rispetto al comprensorio in cui è inserito e ciò perché si tratta di un territorio dalle dimensioni troppo limitate. La presenza dei nuclei industriali forti, ad est e ad ovest di Torregrotta crea polarità di cui non è possibile né logico immaginare l'attenuazione, mentre una discreta parte di suolo si presta ancora al mantenimento della attività agricola. Va così considerato che pur non svolgendo un ruolo autonomo, Torregrotta possiede una sua peculiarità legata al progressivo sviluppo della residenzialità acquistata con la sua posizione baricentrica e caratterizzata da qualità dell'ecosistema agricolo pedemontano.</p> <p>In base alle vocazioni esistenti il territorio è stato suddiviso in cinque macroaree diverse per vocazione:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Area del centro che comprende la zona omogenea CD;</li> <li>2. Area dell'entroterra che comprende le zone omogenee C;</li> <li>3. Area costiera che comprende la zona omogenea Ct;</li> <li>4. Area agricolo-collinare che comprende le zone omogenee Cat;</li> <li>5. Area produttiva che comprende zone omogenee D.</li> </ol>	<p>Dall'analisi dei Documenti di Piano non è emerso alcun riferimento al Ponte o alle sue opere annesse. Questo anche perché il Comune di Torregrotta non è interessato da interventi strettamente connessi alla realizzazione bensì in esso è prevista la localizzazione di un sito di deposito con relativa riqualificazione ambientale.</p>
--	--------------------------------	--	--	--

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>RELAZIONE GENERALE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> C	<i>Data</i> 25.02.2011

	<b>PRG Valdina</b>	<p>La variante puntuale al PRG 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 PRG adottato nel 1994 con delibera n.2/94 ed approvato dagli organi regionali nel 1997</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>
	<b>PRG Villa Franca</b>	<p>Approvato con DECRETO 21 febbraio 2005 e aggiornato dal D.A. n. 18 del 04.02.2008</p>	<p>Il piano ha come obiettivo principale quello della riqualificazione urbana che, realizzandosi attraverso norme che pongono in relazione regole qualitative e quantitative, dà risposta alla identità urbana di Villa Franca legata alle sue potenzialità economiche, e in prospettiva, alle sue possibili potenzialità turistico-ricettive. L'Amministrazione, nella sua decisione di elaborare una Variante Generale, ha affidato ai progettisti sostanzialmente il compito di razionalizzare l'esecutività delle zone di espansione, la distribuzione dei servizi nel territorio, la funzionalità del sistema viario. La stessa Amministrazione nel definire le direttive generali (deliberate nel febbraio 1994) si propone come obiettivo da raggiungere il miglioramento complessivo della qualità funzionale del Comune in una prospettiva economica diversa.</p>	<p>Dall'analisi dei Documenti di Piano non è emerso alcun riferimento al Ponte o alle sue opere annesse. Questo anche perché il Comune di Villa Franca Tirrena non è interessato da interventi strettamente connessi alla realizzazione bensì in esso è prevista la localizzazione di un sito di deposito con relativa riqualificazione ambientale.</p>

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> 0	<i>Data</i> 04/04/2011

	<p><i>PRG Saponara</i></p>	<p>Approvato con istanza del 26 giugno 1979 prot. n. 3782 e modificato in ultima versione con D.A. n.1110 del 07/12/2007</p>	<p>Le prescrizioni del Piano Regolatore Generale (tavole grafiche e norme di attuazione) si applicano su tutto il territorio Comunale. Le prescrizioni inerenti alle singole zone territoriali omogenee debbono essere osservate nella redazione dei Piani Particolareggiati di esecuzione, dei Piani di Lottizzazione convenzionata, nei progetti delle singole opere soggette a concessione edilizia od autorizzazione, nonché nella realizzazione di opere edilizie a libera iniziativa. Sono consentite deroghe per edifici ed impianti pubblici o di interesse pubblico nel caso in cui ciò sia richiesto da inderogabili esigenze di ordine tecnico e funzionale, sempre con l'osservanza delle procedure e nei casi previsti dalla legislazione vigente. L'eventuale sopravvenuta legislazione in materia urbanistica troverà immediata applicazione e prevarrà sulle disposizioni o prescrizioni delle presenti norme di attuazione. L'intero territorio Comunale é suddiviso in zone territoriali omogenee, in rapporto alle diverse destinazioni d'uso, ai vincoli ed alle opere</p>	<p>Dall'analisi dei Documenti di Piano non è emerso alcun riferimento al Ponte o alle sue opere annesse. Questo anche perché il Comune di Saponara non è interessato da interventi strettamente connessi alla realizzazione bensì in esso è prevista la localizzazione di un sito di deposito con relativa riqualificazione ambientale.</p>
--	----------------------------	--	--	---

		<b>Por</b> <b>I</b>
RELAZIONE GENERALE		<i>Codice docum</i> <i>AMV0071_F0.doc</i>

## Allegato: Quadro riassuntivo degli strumenti di piano nella Regione Calabria

 <b>Stretto di Messina</b>	 <b>EuroLink</b>	<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> 0	<i>Data</i> 04/04/2011

CALABRIA				
Strumenti della Pianificazione territoriale e ambientale	<b>Quadro Territoriale Regionale a Valenza paesaggistica (QTR/P)</b>	Con delibera n° 113, del 20 marzo 2012 è stato approvato dalla Giunta Regionale il Documento Preliminare del Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico della Regione Calabria.	<p>Il QTR/P conferma gli indirizzi per una nuova cultura di governo delle città e del territorio calabrese, riconducendole a quattro principi di fondo:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Coerenze multilivello</li> <li>2) Convergenze programmatiche</li> <li>3) Certezze della tutela</li> <li>4) Integrazione progressiva .</li> </ol>	Al fine di garantire un efficace raccordo tra le previsioni territoriali regionali e le politiche di settore per le reti infrastrutturali di rilevanza regionale, il QTR/P introduce lo Schema di Coerenza delle Reti (SRET) che inserisce il Progetto del Ponte a le opere ad esso connesse tra gli interventi che non costituiscono una priorità a livello regionale. Nonostante questa puntualizzazione, il Piano non esprime alcun parere negativo e non fornisce indicazioni che possano rappresentare un ostacolo o semplicemente un giudizio che contrasti la realizzazione degli interventi previsti.
	<b>Piano Territoriale di Coordinamento provinciale di Reggio Calabria</b>	La Provincia di Reggio Calabria con Delibera n. 24 del 06/06/2008 ha dato avvio alla redazione del Piano Territoriale di Coordinamento, ai sensi dell'art. 18 della LR n. 19/2002 ed al processo di valutazione ambientale dello stesso, attraverso la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) con Determinazione del Dirigente del Settore 18 n. 3901 del 02/11/2009. <b>Questo è stato adottato con Delibera di Consiglio Provinciale n 15 del 04/04/2011.</b> Ad oggi è stato avviato il confronto con il territorio al fine di redigere un piano territoriale innovativo, che parta dal basso, quindi, dall'ascolto delle esigenze e delle criticità del territorio.	<p>Sono stati individuati alcuni obiettivi rispetto a cui orientare l'azione di governo del territorio per quanto riguarda specificatamente la sua componente ambientale, paesaggistica e storico-culturale. Tali obiettivi possono essere così sintetizzati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tutelare e valorizzare le risorse naturali per la creazione di un sistema di aree naturali fruibili e di circuiti di fruizione integrata</li> <li>• Ricercare delle condizioni di equilibrio nel rapporto fra le attività antropiche e il sistema naturale costiero s</li> <li>• Tutelare la memoria storica</li> <li>• Ricostruire e consolidare il rapporto organico fra i centri e nuclei di valore storico-culturale ed il loro territorio.</li> <li>• Potenziare la rete delle sinergie locali e la capacità decisionale dei soggetti locali.</li> <li>• Ridurre le condizioni di marginalità e di disagio sociale delle aree interne.</li> </ul>	Il Piano, di recente adozione non esprime alcun parere negativo e non fornisce indicazioni che possano rappresentare un ostacolo o semplicemente un giudizio difforme nei confronti della realizzazione degli interventi previsti. L'opera del Ponte viene inserita, però, nell'elenco delle opere strategiche previste dal CIPE sia per i collegamenti autostradali che ferroviari.

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
<b>RELAZIONE GENERALE</b>		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> C	<i>Data</i> 25.02.2011

	<b>Piano Territoriale di  Coordinamento provinciale  di Vibo Valentia</b>	<p>Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Vibo Valentia - realizzato con il contributo fornito dai pertinenti Enti Locali nella Conferenza di Pianificazione - è stato adottato con Deliberazione del Consiglio Provinciale vibonese n. 10 del 27 aprile 2004. Oltre a svolgere il ruolo di riferimento per le attività di gestione del territorio provinciale in questione, il PTCP costituisce fonte principale per gli strumenti urbanistici comunali, per effetto degli indirizzi, delle direttive e delle prescrizioni che contiene in merito agli usi del suolo, alla tutela dell'ambiente e alle condizioni di rischio, così come delineate nelle Linee Guida per la pianificazione del territorio calabrese</p>	<p>Gli obiettivi generali del PTCP di Vibo Valentia possono, essere tradotti nei seguenti obiettivi specifici:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• tutela e valorizzazione degli ambiti di valore naturalistico e;</li> <li>• valorizzazione della risorsa mare;</li> <li>• valorizzazione del patrimonio culturale e dei boschi della Serra ;</li> <li>• creazione di un sistema urbano multipolare e qualificato, in grado di soddisfare la domanda di qualità della popolazione residente, attraverso una rete di interrelazioni tra residenze, servizi, attività produttive e risorse ambientali e culturali;</li> <li>• creazione di fattori di localizzazione di nuove attività produttive, artigianali industriali e commerciali, attraverso la promozione di un parco di attività produttive in prossimità dello svincolo Serre dell'autostrada Salerno-Reggio;</li> <li>• realizzazione di una rete stradale in grado di favorire il movimento delle persone e delle merci col mondo esterno, ma soprattutto consentire l'interscambio all'interno del territorio provinciale.</li> </ul>	<p>Dall'analisi effettuata non emergono riscontri circa l'opera in oggetto negli elaborati del Piano. Questa anche data il tipo di interferenze che il progetto ha nei confronti della provincia ossia un'interferenza non relativa all'opera di per sé ma ad uno dei siti previsti dal sistema di cantierizzazione. Dagli elaborati grafici di Piano l'area interessata dal sito viene caratterizzata come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Non sono state individuate emergenze naturalistiche (Tav A.2.3)</li> <li>• Nella tavola dell'uso agricolo del suolo l'area di intervento è identificato come SEMINATIVO (Tav.A.2.1)</li> <li>• Non si evincono previsioni specifiche per l'area in cui verrà localizzato il sito CRAS (Tav. B.2)</li> <li>• Nella tavola delle strutture ambientali e territoriali l'area di localizzazione del CRAS è identificata come AREA AGRO PASTORALE (Tav.B.3)</li> <li>• Non sono stati individuati beni culturali-paesaggistici-ambientali (Tav.B.1.1)</li> </ul>
--	---	--	---	---

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> 0	<i>Data</i> 04/04/2011

	<i>Piano Regionale di          Coordinamento per la tutela          della Qualità dell'aria</i>	<p><b>Con nota prot. n° 2879 del 15/02/2010 l'ARPACAL ha avviato la consultazione preliminare</b>, ai sensi dell'art. 23 commi 1 e 2 del Regolamento Regionale n. 3 del 04.08.08 e ss.mm.ii. ai fini della procedura di approvazione del Piano.</p> <p>Ad oggi, il "Documento Preliminare al Piano di Tutela della Qualità dell'Aria", completo di Rapporto Preliminare Ambientale, è stato trasmesso all'Autorità Competente in materia di VAS regionale, Dipartimento Politiche dell'Ambiente della Regione Calabria.</p>	<p>Il documento preliminare persegue i seguenti obiettivi generali:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. integrare le considerazioni sulla qualità dell'aria nelle altre politiche settoriali (energia, trasporti, salute, attività produttive, agricoltura, gestione del territorio )</li> <li>2. migliorare e tenere aggiornato il quadro conoscitivo, in particolare quello relativo allo stato della qualità dell'aria attraverso la ridefinizione e l'implementazione della rete di monitoraggio della qualità dell'aria e la predisposizione dell'inventario delle emissioni su scala comunale;</li> <li>3. fornire le informazioni al pubblico sulla qualità dell'aria predisponendo l'accesso e la diffusione al fine di permetterne una più efficace partecipazione al processo decisionale in materia; attivare iniziative su buone pratiche (stili di vita) compatibili con le finalità generali del piano, in particolare sul risparmio energetico al fine di ottenere un doppio beneficio ambientale (riduzione delle emissioni di sostanze inquinanti e dei gas climalteranti regolati dal Protocollo di Kyoto).</li> </ol>	<p>Le analisi del Piano di Tutela della Qualità dell'aria vigente ha evidenziato, relativamente all'area di studio, una sostanziale omogeneità relativamente agli attuali livelli di inquinamento. Il piano adottato dalla Regione Calabria, inserisce l'area oggetto di approfondimento all'interno della "Zona A: urbana in cui la massima pressione è rappresentata dal traffico". Nonostante l'inevitabile interferenza che un'opera di tale portata può comportare per la componente Atmosfera per ogni ambito di cantiere è stata prevista una percentuale di riduzione delle emissioni ritenuta necessaria al fine di garantire un inserimento ambientale caratterizzato da alterazioni accettabili e tali da non determinare situazioni di rischio per la popolazione.</p> <p>Per tutti gli ambiti di cantiere in cui risultano necessari interventi mitigativi integrativi è stata, inoltre, descritta la natura di tali interventi che, qualora correttamente impiegati consentiranno di ottenere le riduzioni di emissione richieste. Anche per i cantieri in cui non si sono evidenziate particolari necessità mitigative si è ritenuto comunque opportuno ribadire la necessità di ottemperare a tutte le Buone Pratiche di Gestione delle Emissioni descritte e di prevedere la presenza di un impianto di lavaggio ruote prima dell'immissione sulla viabilità pubblica. L'assenza di tale presidio, infatti, renderebbe probabilmente significative le emissioni determinate dal transito dei mezzi lungo la viabilità a causa dei fenomeni di risollevarmento che si innescherebbero sul materiale depositato.</p> <p>In generale la verifica delle performance ambientali dell'opera, sia in fase di realizzazione sia in fase di esercizio, dovrà essere effettuata attraverso la predisposizione e implementazione di un accurato e dettagliato Piano di Monitoraggio Ambientale. Obiettivo del Piano di Monitoraggio dovrà essere quello di verificare che sia in fase di realizzazione sia in fase di esercizio l'opera determini alterazioni di qualità dell'aria compatibili con i limiti normativi.</p>
--	---	---	--	--

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE GENERALE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> C	<i>Data</i> 25.02.2011

	<i>Piani di Gestione dei Distretti Idrografici dell'Appennino Meridionale</i>	<p>Il processo di pianificazione così come indicato dalla direttiva 2000/60/CE è stato recepito dal D.Leg.vo 152/06, che ha individuato nell'Autorità di Distretto l'organo preposto al governo del territorio dei distretti idrografici, ha definito il sistema dei distretti idrografici e lo strumento di pianificazione "piano di gestione del distretto idrografico". Il primo step è rappresentato dalla definizione del progetto di Piano di Gestione (30 giugno 2009). Lo stesso Piano doveva essere adottato, da parte di Comitati Istituzionali delle Autorità di rilievo nazionale integrati dai componenti delle Regioni rappresentate all'interno degli stessi, entro il 22 dicembre 2009, termine successivamente prorogato al 28 febbraio 2009 (D.L. 194/09).</p> <p>Il percorso tecnico-operativo-metodologico, adottato dall'Autorità di Bacino, ha consentito di sviluppare e redigere un "Piano di Gestione Acque" che non rappresenta una semplice sovrapposizione di elementi a disposizione ma – nella consapevolezza del poco tempo utile e di un territorio vasto, articolato e complesso – uno strumento necessario e di base per una strategia politica che il nostro Paese deve, al più presto, attuare in materia di governo delle risorse idriche.</p> <p><b>Tale strumento è stato adottato 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.</b></p>	<p>Gli obiettivi generali del Piano di Gestione sono fissati dalla Direttiva 2000/60/CE all'art. 1 ed all'art. 4. Nello specifico, per il territorio del Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale tali Obiettivi, raccolti e sintetizzati in quattro punti (Uso sostenibile della risorsa acqua; Tutelare, proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici e terrestri e delle zone umide; Tutela e miglioramento dello stato ecologico delle acque sotterranee e delle acque superficiali; Mitigare gli effetti di inondazioni e siccità)</p>	<p>I Piani di Gestione dei distretti Idrografici di competenza dell'Autorità di Bacino e i Piani di tutela delle acque di competenza regionale sono previsti dalla direttiva 2000/60/CE rispettivamente all'art.117 e all'art 121 e hanno entrambi la funzione di mantenimento della qualità delle acque. Gli interventi e le opere connesse alla realizzazione del Ponte non vanno ad interessare corsi d'acqua principali (per le quali il Piano fornisce precise indicazioni) ma bensì piccole fiumare che non trovano riscontri normativi nella pianificazione in oggetto.</p> <p>Indipendentemente da questa precisazione tutte le lavorazioni in prossimità di un corso d'acqua sono potenzialmente causa dell'alterazione qualitativa delle acque. Per tale motivo sono state previste della azioni cautelative attraverso la localizzazione di presidi idraulici dotati di un sistema di trattamento dimensionato in modo da garantire il rispetto dei limiti normativi per ogni cantiere. In un'ottica di tutela della qualità dell'acqua, ulteriori elementi cautelativi sono specificati dal Sistema di Gestione che definisce le procedure da utilizzare per le lavorazioni considerate critiche.</p>
		<p>Per la sua natura e per i contenuti previsti, il Piano di Gestione, in quanto piano avente impatti significativi sull'ambiente, rientra nel campo di applicazione della Direttiva 2001/42/CE (comunemente detta Direttiva VAS) a seguito della quale è stato predisposto e adottato anche il relativo Rapporto Ambientale.L'elaborazione del Piano, ad oggi adottato, sarà costantemente ed integrata con i dati che le Regioni e gli Enti continueranno a fornire.</p>		

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> <b>PROGETTO DEFINITIVO</b>		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> 0	<i>Data</i> 04/04/2011

	<i>Piano di Tutela delle Acque</i>	<p><b>Adottato con Deliberazione di Giunta Regionale n.394 del 30/06/2009.</b>          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. 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</p>	<p>Lo strumento di pianificazione "Piano di Tutela delle Acque della regione Calabria" costituisce il percorso di reciproca incidenza tra lo stato ambientale dei corpi idrici (nell'intero comparto di idrosfera), le modificazioni che detti corpi idrici possono subire a seguito di pressioni ed impatti di origine antropica, la rispondenza al reticolo di strumenti, misure di intervento e azioni di salvaguardia a cui le pressioni antropiche devono sottostare ai fini dell'ottemperanza ai dettami normativi, quale il D.Lgs e sue modifiche ed integrazioni, nonché nella consapevolezza del recepimento della WFD 2000/60</p>	
	<i>Piano di Gestione dei Rifiuti</i>	<p>Nel contesto dell'emergenza Rsu per la Regione Calabria l'Ufficio del Commissario delegato ha redatto il Piano degli interventi di emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti solidi urbani ed assimilabili" (Art.1 OPCM n.2696 del 21/10/97), pubblicato su B.U.R. della Calabria n.71 del 29 luglio 1998, in merito al quale il Ministero dell'Ambiente ha espresso l'intesa di propria competenza. Detto piano ha subito alcune variazioni per la parte riguardante la Raccolta Differenziata con la redazione di uno specifico Piano Generale della Raccolta Differenziata pubblicato sul B.U.R. della Calabria n.30 del 26 marzo 1999.  <b>Il Piano Regionale per la gestione dei rifiuti è approvato in via definitiva con O.C. n. 1771 del 26.02.2002 e pubblicato sul BUR Calabria in data 04.12.2002 (a seguito dell'O.C. 2065 del 30.10.2001)</b></p>	<p>Nella predisposizione del Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti la produzione, la raccolta, il trasporto, il recupero, il riutilizzo e lo smaltimento finale sono stati assunti come aspetti di un unico processo e come tali valutati nel loro complesso tenendo in debito conto le rispettive connessioni. L'intera organizzazione del sistema integrato regionale è stata quindi formulata assumendo l'obiettivo di garantire la gestione dei rifiuti urbani secondo criteri di efficienza ed economicità all'interno degli ambiti territoriali ottimali che sono stati assunti coincidenti con le cinque province. L'argomento dei rifiuti speciali è stato trattato con una diversa metodologia tendente ad individuare la specificità delle singole categorie ed a prospettare possibili soluzioni di smaltimento. Sono stati individuati i fabbisogni e l'offerta di smaltimento complessivamente disponibile a livello di Bacino Regionale, tutta riconducibile all'iniziativa provata.</p>	<p>Vista la natura stessa del Piano che fornisce indicazioni a livello Regionale per lo smaltimento ordinario di rifiuti urbani o speciali non è possibile trovare riferimenti al progetto in oggetto. Lo smaltimento dei Rifiuti Speciali Inerti che rappresentano la quota più critica e rilevante degli interventi previsti non è normata dal Piano Regionale. Per un progetto di tale portata è stato previsto, infatti, un apposito Piano di Gestione delle Terre che rispetti la normativa nazionale e regionale in materia di rifiuti. Il sito di deposito denominato SRAS è, ad esempio, un deposito individuato appositamente per farvi confluire tutte i rifiuti provenienti dalle lavorazioni necessarie per la realizzazione delle opere.</p>

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE GENERALE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> C	<i>Data</i> 25.02.2011

	<p><i>Piano per il parco dell'Aspromonte</i></p>	<p>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.          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.</p>	<p>Gli obiettivi generali si possono così riassumere:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- salvaguardia e mantenimento delle unità ambientali non compromesse o debolmente</li> <li>- restauro ambientale dei siti ad elevato valore ecologico in via di composizione</li> <li>- riqualificazione ambientale e promozione delle attività umane compatibili nelle aree con minore valore ecologico</li> </ul>	<p>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.</p>
--	--	---	--	---

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> 0	<i>Data</i> 04/04/2011

	<p><i>Piano di Gestione dei siti Natura 2000 della Provincia di Reggio Calabria</i></p>	<p>Approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n.9482008.</p>	<p>Si articola in 4 parti: introduzione, quadro conoscitivo, quadro valutativo, quadro propositivo; ed elenca i siti Natura 2000 di competenza della provincia di Reggio Calabria.</p>	<p>L'opera in oggetto, visto la natura del Piano, non trova riscontro all'interno dei documenti analizzati. L'opera e gli interventi ad essa legata interferiscono però con alcuni siti di Interesse Comunitario definite come segue e le cui tematiche sono state approfondite negli specifici Studi d'Incidenza predisposti:          IT9350143 Saline Joniche (Tavola 5 del Piano)          IT9350172 Fondali di Punta Pezzo e Capo dell'Armi (Tavola 5 del Piano)          IT9350173 Fondali di Scilla (Tavola 3 del Piano)          IT9350177 Monte Scrisi (Tavola 3 del Piano)          IT9350183 Spiaggi di Catona</p>
	<p><i>Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)</i></p>	<p>Approvato con delibera del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino n.13 del 29 ottobre 2001, con delibera della G.R. n.900 del 31 ottobre 2001, delibera del C.R. n.115 del 28 dicembre 2001</p>	<p>Il piano di stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico è uno strumento immediatamente vincolante e segnala, con un'attenta valutazione di scala, il rischio di frane, di erosione costiera e il rischio idrico in tutto il territorio regionale</p>	<p>Il Piano in oggetto, data la sua natura e conformazione non fa specifico riferimento alla realizzazione del progetto. Dall'analisi dei documenti da esso prodotto emergono delle interferenze rispetto alla al rischio di frane e/o idrico in alcune delle aree in cui verranno localizzati gli interventi. Ciascuna di queste interferenze è stata tenuta in considerazione nella fase di progettazione e nelle scelte di definizione dei siti. A tal proposito sono stati prodotti appositi elaborati con la specifica funzione di rendere chiara l'interferenza del progetto rispetto alla normativa del PAI.</p>

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> PROGETTO DEFINITIVO	
RELAZIONE GENERALE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> C <i>Data</i> 25.02.2011

Strumenti della Pianificazione urbanistica	<i>PIT 20 - Asproonte</i>	Le linee guida del PIT n.20 per l'attivazione e gestione dei PIT sono state approvate con delibera n. 143/2002 dalla Giunta Regionale, modificate ed integrate dalla stessa con D.G.R. n. 16/2003	Obiettivo generale del PIT è realizzare un sistema dei sistemi locali entro il quale:1. liberare le risorse locali (ambientali, umane, finanziarie, attività produttive ) dalle criticità che ne ostacolano l'espressione, valorizzarle ed impiegarle in maniera integrata;2. fare leva sulle capacità degli attori locali di autodefinire strategie di sviluppo contestualmente a un processo di emersione dell' economia attraverso valori-risorse disponibili;3. "fare rete" tra PA, PMI, parti socio-economiche, Università e Ricerca anche in prospettiva di cooperazioni nazionali e transnazionali.	Il PIT 20 non interessando Comuni nei quali è prevista la realizzazione di opere ma bensì di aree in cui andranno a localizzarsi alcuni siti di deposito, non fa riferimento al Progetto Ponte. L'analisi di tali documenti risulta comunque utile per definire la strategie di sviluppo che il territorio intende adottare nell'area oggetto di Piano. Tali strategie e gli interventi già realizzati o in fase di realizzazione sul territorio sono stati il punto di partenza per la definizione degli interventi di compensazione definiti per i siti localizzati nei comuni di Terranova S.M. e Varapodio
	<i>PSC Reggio Calabria</i>	<b>La procedura di redazione del PSC è stata presentata al Consiglio Comunale il 21 Aprile del 2006.</b> Ha successivamente avuto inizio il ciclo di consultazioni con le circoscrizioni comunali per individuare le problematiche emergenti dai territori circoscrizionali e per ascoltare le possibili indicazioni strategiche per la loro risoluzione. Ad oggi non vi sono ulteriori sviluppi circa lo stato di avanzamento della procedura.	Il PSC di RC non è ad oggi uno strumento sul quale sia possibile esprimere pareri di coerenza con alcun intervento. Gli elaborati prodotti e disponibili riguardano esclusivamente l'ITER procedurale (di cui, tra l'altro, si perdono le tracce a metà del 2006) e lo sviluppo storico-urbanistico dell'edificato.	
	<i>PRG villa San Giovanni</i>	Approvato con Decreto n. 1657 del 1983 e successivamente aggiornato con Variante approvata nel 1997	Il comune viene suddiviso in zone omogenee. Quelle con destinazione d'uso e attrezzature pubbliche sono la zona F, G, T, Va e Vi	Né il Piano Regolatore Generale di Villa San Giovanni né le linee guida della variante al PRG prevedono l'opera di attraversamento stabile.

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> PROGETTO DEFINITIVO		
SICILIA – CALABRIA RELAZIONE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> 0	<i>Data</i> 04/04/2011

	<i>Piano Regolatore          Territoriale "Agglomerato          industriale di Villa San          Giovanni-Campo Calabro"</i>	<p><b>Avvio della consultazione ai fini della verifica di assoggettabilità VAS del Progetto PRT9 "Variante al PRT agglomerato industriale di villa San Giovanni-Campo Calabro"</b></p> <p>L'Assemblea Generale del Consorzio, con propria deliberazione n. 6 dell'11/06/2008, ha adottato il progetto preliminare denominato "Variante Piano Regolatore Territoriale Consortile dell'Agglomerato Industriale di Campo Calabro – Reggio Calabria – Villa San Giovanni". Il progetto, predisposto dagli uffici consortili, riguarda la nuova delimitazione territoriale in ampliamento al PRT vigente (approvato con DPR n. 351 del 28/05/1997 e successiva variante approvata con DPR n. 136 del 23/03/1999), la cui attuale superficie risulta pari a circa 88 ettari. Trattandosi di una Variante al vigente piano regolatore, la definitiva approvazione è dunque subordinata alla procedura VAS prevista al Capo II del Regolamento Regionale n. 3 del 4 agosto 2008. Nell'ambito della suddetta procedura è stato predisposto nel Novembre 2008 un Rapporto Preliminare a corredo della Variante al Piano Regolatore Territoriale; tale prima stesura, insieme agli elaborati di piano, è stata inviata all'Autorità regionale competente in materia di VAS. A margine di alcuni contatti e riunioni tenutesi con tecnici del competente servizio VAS della Regione Calabria, in data 3 agosto 2009 è pervenuta al Consorzio una nota della Regione con la quale venivano richieste alcune integrazioni .</p>	<p>Le proposte del Documento di Piano si articolano essenzialmente in interventi localizzati sulla viabilità per ridurre le criticità dovute alle intersezioni esistenti , realizzazione di una viabilità secondaria per le aree di ampliamento che favorisca l'accessibilità all'area industriale, regolamentazione degli spazi di accesso e sosta nel comprensorio industriale attraverso lo studio dei flussi di traffico dei mezzi pesanti, l'individuazione del nuovo ambito dell'agglomerato industriale, redistribuzione della ree ad uso prettamente industriale, conferma e consolidamento delle aree produttive esistenti, riqualificazione delle aree produttive di vecchio impianto, miglioramento la qualità degli insediamenti di nuovi edifici ad elevata sostenibilità ambientale, realizzazione di forme di riduzione dei consumi energetici e idrici.</p>	<p>Il PRT, negli elaborati proposti, si limita a prendere atto del Progetto Ponte e delle sue opere annesse come una delle grandi opzioni territoriali che potrebbero andare ad interferire con lo sviluppo dell'area calabrese. Non esprime, però, alcun parere negativo e non fornisce indicazioni che possano rappresentare un ostacolo o semplicemente un giudizio contrastante la realizzazione degli interventi previsti.</p>
--	---	---	---	---

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> PROGETTO DEFINITIVO		
RELAZIONE GENERALE		<i>Codice documento</i> AMV0071_F0.doc	<i>Rev</i> C	<i>Data</i> 25.02.2011

	<p><i>PSC Campo Calabro</i></p>	<p>L'amministrazione Comunale di Campo Calabro <b>ha avviato la consultazione preliminare</b>, ai sensi dell'art.23 commi 1 e 2 del Regolamento Regionale n. 3 del 04.08.08 e ss.mm.ii. <b>ai fini della procedura di approvazione del PSC</b>. Il Piano Strutturale Comunale, completo di Rapporto Preliminare Ambientale, è stato trasmesso all'Autorità Competente in materia di VAS regionale, Dipartimento Politiche dell'Ambiente della Regione Calabria.</p>	<p>Le strategie del Piano sono ridare vitalità ai centri, valorizzare il paesaggio, ritrovare nuove connessioni tra le parti del territorio, scandagliare le occasioni di sviluppo, valutare le interazioni dei singoli interventi di trasformazione, adeguare la rete delle infrastrutture.</p>	<p>Il PSC di Campo Calabro, ancora in attesa di approvazione, fa esplicito riferimento al Ponte come facente parte delle linee di sviluppo sovra regionali e di area vasta. Nelle cartografie prodotte, infatti, gli interventi annessi alla realizzazione del Ponte sono segnalati come "collegamenti interregionali da realizzare" a dimostrazione del pieno recepimento del Progetto tra le linee di sviluppo del Piano.</p>
--	---------------------------------	---	--	---