



Assessorato  
Sistema della Logistica  
Sistema Portuale Regionale  
Sistema Gioia Tauro  
Delega Piano Regionale dei Trasporti

Dipartimento N. 6  
Infrastrutture, Lavori Pubblici, Mobilità  
Settore N. 3  
Pianificazione e Programmazione  
delle Infrastrutture di Trasporto

---

## PIANO REGIONALE DEI TRASPORTI

---

*Statale Jonica 106  
Tratto sud Catanzaro Lido - A3*

*Inserimento nella rete europea TEN-T  
comprehensive*

Rapporto di fattibilità



## Indice

Tesi .....	- 1 -
1. Stato attuale e classificazione .....	- 5 -
1.1 Il territorio attraversato .....	- 5 -
1.2 L'impatto dell'infrastruttura sul territorio attraversato .....	- 32 -
1.3 Caratteristiche dell'infrastruttura stradale.....	- 39 -
1.4 Classificazione nazionale .....	- 43 -
1.5 Classificazione UE.....	- 45 -
1.6 Classificazione UNECE (ONU) .....	- 47 -
1.7 Flussi attuali .....	- 48 -
1.8 Sicurezza attuale .....	- 51 -
1.9 La disomogeneità del tracciato.....	- 51 -
2. Obiettivi .....	- 55 -
2.1 Obiettivi di accessibilità .....	- 55 -
2.2 Obiettivi di sicurezza stradale .....	- 59 -
2.3 Road Safety.....	- 61 -
3. Necessità dell'inserimento nella rete europea Ten-T del tratto sud della SS 106 Jonica, da Catanzaro Lido al ricongiungimento con l'A3 .....	- 65 -
3.1 Accessibilità .....	- 68 -
3.2 Sicurezza stradale .....	- 71 -
3.3 Rilevanza sociale .....	- 76 -
Bibliografia .....	- 81 -
 Appendice I .....	- 85 -
Appendice II .....	- 89 -



## **Tesi**

La Strada Statale 106 Jonica è un asse longitudinale costiero della viabilità regionale calabrese di interesse europeo e nazionale, chiamato ad assicurare collegamenti rapidi internazionali, nazionali e interregionali.

Il tracciato si estende per 415 km all'interno della regione Calabria, 39 km in Puglia e 37 km in Basilicata attraversando complessivamente 85 Comuni, di cui 74 in Calabria, 6 in Basilicata e 5 in Puglia. La popolazione di questi Comuni è complessivamente di 1.112.113 abitanti (Anas SpA, 2005).

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (MIT, 2001) ha classificato la SS 106 nello SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti).

Il Regolamento Europeo 1315/2013 considera il tratto da Taranto a Catanzaro Lido appartenente alla rete comprehensive Ten-T; non inserisce il tratto sud, da Catanzaro Lido al ricongiungimento con l'autostrada A3 a Reggio Calabria (183 km), nelle reti comprehensive Ten-T.

Per raggiungere gli obiettivi che la stessa UE si è data, risulta condizione necessaria che il tratto della SS 106, che va da Catanzaro Lido al ricongiungimento con l'A3, sia inserito nel livello comprehensive delle reti europee TEN-T. Questa necessità viene evidenziata nel capitolo 4, misura 7.1 della Proposta Preliminare di Piano Regionale dei Trasporti (PRT) 2016 di cui alla DGR n. 150 del 29/04/2016:

**Interlocazione con la Commissione UE al fine dell'inserimento della Statale Jonica 106, tratto sud da Catanzaro Lido sino al ricongiungimento con l'A3, nella rete europea TEN-T comprehensive, questo tratto costituisce infrastruttura invariante per il Piano Regionale dei Trasporti.**

L'inserimento del tratto in esame nelle reti europee comprehensive comporta un aggiornamento delle reti TEN-T, necessario per adeguare il territorio ai target europei di sicurezza, accessibilità e integrazione, aggiornamento che in conformità con l'articolo 53 del Regolamento Europeo 1315/2013 può essere effettuato fino al 21 dicembre del 2018.

L'upgrade delle reti europee è richiesto anche dall'analisi dei dati di incidentalità del tratto di SS 106 oggetto di studio. Lo scenario allarmante è tale da richiedere un attento processo di verifica di sicurezza (Road Safety dei vari livelli), obbligatorio per le arterie stradali delle reti Ten-T.

Il presente rapporto è articolato in 3 sezioni.

La prima riporta una descrizione dello stato attuale della SS 106 Jonica, le caratteristiche, i collegamenti con il territorio e le classificazioni dell'infrastruttura. Sono presentati alcuni dati relativi ai flussi attuali; sono descritte le caratteristiche dell'infrastruttura relative alla sicurezza attuale e alla disomogeneità del suo tracciato.

Nella seconda sezione si propone una descrizione dei target europei e nazionali di accessibilità e sicurezza stradale.

Nella terza sezione sono esplicitate le motivazioni per cui risulta necessario l'inserimento della SS 106 Jonica, da Catanzaro Lido al ricongiungimento con l'A3, nelle reti TEN-T comprehensive. Nello specifico, tale sezione si sviluppa in tre parti:

- un'analisi di accessibilità, in cui sono valutati i tempi di accesso alla rete TEN-T da 33 zone (centroidi) della Regione Calabria, al fine di dimostrare l'impossibilità di perseguire i target europei nello stato dell'infrastruttura;
- un'analisi di sicurezza stradale, in cui dopo un'analisi di contesto area Calabria, è presentata un'analisi delle infrastrutture con un confronto degli indicatori di sicurezza della SS 106 sia con gli indicatori di autostrade e strade

extraurbane nazionali, che con quelli dell'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria;

- un'analisi di sostenibilità sociale, in cui sono esaminate le caratteristiche socio-economiche delle aree attraversate dal tratto di SS 106 interessato, nonché la richiesta collettiva degli enti locali e della società civile durante il percorso di public engagement.





## **1. Stato attuale e classificazione**

### *1.1 Il territorio attraversato*

Il tratto della SS 106 Jonica, da Catanzaro Lido sino al ricongiungimento con l'A3 a Reggio Calabria, attraversa alcune aree di notevole interesse della Calabria. Nello specifico, l'infrastruttura in esame serve l'Area dello Stretto, l'Area Grecanica, la Locride e le Serre Calabresi.

Nel seguito è presentata un'analisi territoriale sintetica delle aree calabresi attraversate.

#### *Area dello Stretto*

L'Area dello Stretto si estende per oltre 49.000 ettari nella parte Sud-Occidentale della Provincia di Reggio Calabria.

È composta da 13 Comuni (Fig. 1.1), 5 dei quali sono litoranei (Bagnara Calabra, Motta San Giovanni, Reggio di Calabria, Scilla, Villa San Giovanni), coprono il 74% della superficie e assorbono quasi il 95% della popolazione; 5 Comuni sono non costieri (Calanna, Cardeto, Laganadi, Sant'Alessio in Aspromonte, Santo Stefano in Aspromonte), coprono il 19% della superficie e il 2% della popolazione; infine, soltanto 3 Comuni (Campo Calabro, Fiumara e San Roberto) sebbene non litoranei hanno parte di territori entro 5 km dalla costa.



*Fig. 1.1 - I comuni dell'Area dello Stretto*

Dal punto di vista altimetrico, domina incontrastata la collina litoranea, che coinvolge 11 Comuni. Altri 2 Comuni (Cardeto e Santo Stefano in Aspromonte) sono classificati come montagna litoranea. Nessun Comune si caratterizza come montagna interna o collina interna.

Per ciò che concerne la superficie, il comune più esteso dell'Area dello Stretto è Reggio di Calabria, che con più di 239 kmq assorbe circa la metà dell'intera superficie territoriale, ed è anche il comune più popoloso con circa 184.000 abitanti (Tab. 1.1).

La cifra demografica dell'area uguale a 468 abitanti per Km<sup>2</sup> è molto alta rispetto a quella della provincia di Reggio Calabria (174 ab/Km<sup>2</sup>) ed allo stesso valore medio calabrese che, notoriamente, è particolarmente contenuto. L'Area dello Stretto non è comunque uniformemente abitata, il comune più densamente abitato è quello di Villa San Giovanni con 1.135 abitanti per Km<sup>2</sup>.

*Tab. 1.1 - Residenti nell'area dello Stretto*

Comuni	Superficie Totale (kmq)	Popolazione residente (ab.)	Densità abitativa (ab/kmq)
Bagnara Calabria	24,85	10.406	418,75
Calanna	10,97	938	85,51
Campo Calabro	8,01	4.518	564,04
Cardeto	37,27	1.705	45,75
Fiumara	6,59	1.019	154,63
Laganadi	8,19	408	49,82
Motta San Giovanni	46,48	6.205	133,50
Reggio di Calabria	239,04	183.974	769,64
San Roberto	17,8	1.229	69,04
Sant'Alessio in Aspromonte	34,64	1.774	51,21
S. Stefano in Aspromonte	3,99	347	86,97
Scilla	44,13	5.012	113,57
Villa San Giovanni	12,17	13.813	1.135,00
Area dello Stretto	494,13	231.348	468,19
Totale Provincia	3.210,37	557.993	173,81
Totale Regione	15.221,90	1.976.631	129,85

*Dati riferiti al 1° gennaio 2015. Fonte: Istat, 2016*

L'economia locale è abbastanza debole (scarse esportazioni, elevati tassi di disoccupazione totale e specifica, elevati livelli di insolvibilità, basso livello di produzione del valore aggiunto pro-capite) mentre il tessuto imprenditoriale numericamente non dissimile dalla media nazionale, ma estremamente gracile e con una distribuzione settoriale a basso valore aggiunto: un'economia prevalentemente terziaria, orientata ai servizi locali. Si può tuttavia rilevare che il numero delle imprese, comprese quelle artigiane, è in lenta ripresa a partire dal 2012.

L'area dello Stretto gode però di alcuni vantaggi comparati rispetto alla media nazionale: minore densità abitativa, migliore indice climatico, minore inquinamento, minore produzione di rifiuti urbani, un livello medio più elevato delle pensioni.

Un importante potenziale di sviluppo di quest'area è legato alla posizione strategica al centro del Mediterraneo, all'incrocio tra i grandi corridoi economici Nord-Sud -che attraversa l'Europa-, ed Est-Ovest che collega tre continenti. Lo Stretto è un importante centro dei commerci marittimi del Mediterraneo, che ha accresciuto la propria

importanza da quando sono attivi i porti di Gioia Tauro in Calabria e di Augusta in Sicilia.

Considerando il livello di occupazione dell'area (Tab. 1.2), l'ultimo censimento generale della popolazione dell'Istat del 2011 rivela che nei comuni dello Stretto la popolazione attiva è pari a 90.461 unità, pari ad un tasso di attività medio del 42%. Gli occupati, invece, risultano pari a 70.080. Il tasso di disoccupazione è 23%, mentre il tasso di disoccupazione giovanile è in media pari a 60%.

Il tasso di attività più elevato si riscontra nel comune di Reggio di Calabria (47%), mentre quello più basso si ha a Calanna (34%).

Il settore lavorativo nel comune di Reggio Calabria è più sviluppato poiché in esso si concentrano numerosi uffici ed istituzioni con una conseguente offerta di lavoro superiore a quella degli altri comuni.

*Tab. 1.2 - Indicatori di occupazione nell'area dello Stretto*

Comuni	Forze lavoro	Occup. di occup.	In cerca di occup.	Tasso occup. (%)	Tasso attività (%)	Tasso di disoccup. (%)	Tasso disoccup. giovanile (%)
Bagnara Calabra	3.589	2.527	1.062	28	40	30	65
Calanna	308	227	81	25	34	26	56
Campo Calabro	1.779	1.419	360	38	47	20	55
Cardeto	593	466	127	29	36	21	60
Fiumara	369	297	72	32	40	20	50
Laganadi	137	94	43	26	38	31	72
Motta San Giovanni	2.282	1.789	493	33	43	22	68
Reggio di Calabria	73.078	56.739	16.339	37	47	22	61
San Roberto	645	520	125	33	40	19	52
Sant'Alessio in Aspr.	128	96	32	33	44	25	69
S. Stefano in Aspr.	510	405	105	37	46	21	50
Scilla	1.972	1.454	518	33	45	26	65
Villa San Giovanni	5.071	4.047	1.024	35	44	20	58
Area dello Stretto	90.461	70.080	20.381	32	42	23	60
Totale Provincia	212.279	169.241	43.038	36	45	20	51
Totale Regione	763.081	614.501	148.580	37	45	19	50

*Fonte: Istat, Censimento generale della popolazione e delle abitazioni, 2011*

Per quanto riguarda la popolazione occupata per settore (Tab. 1.3), le attività terziarie assorbono la maggior parte della popolazione occupata dell'area. Infatti, l'81% degli occupati gravitavano nell'ambito dei servizi, un'incidenza elevatissima, più alta di quella provinciale e

regionale (67%). Il settore secondario assorbe circa il 13%; solo il 6% sono occupati nel settore agricolo, valore più basso rispetto al livello provinciale (19%) e regionale (17%).

Lo sviluppo del settore terziario dell'area è strettamente legato all'accentramento dei servizi terziari nell'area urbana reggina.

Dal punto di vista comunale, il comune più terziarizzato è Villa San Giovanni con l'84% degli occupati, segue Reggio Calabria con l'82%.

I comuni in cui il settore terziario ha meno occupati sono San Roberto (44%) e Cardeto (45%).

I comuni con maggiore presenza del settore secondario sono San Roberto (27%) e Laganadi (26%), mentre quelli in cui il settore secondario è meno sviluppato sono Reggio Calabria (12%) e Villa San Giovanni (12%).

Infine, Cardeto (38%) presenta il più alto livello di occupazione nel settore primario dell'Area, mentre Villa San Giovanni (4%), Campo Calabro (5%) e Reggio di Calabria (5%) mostrano quote insignificanti.

*Tab. 1.3 - Occupati per settore*

Tab. 1.5 Occupati per settore

Comuni	Settore primario		Settore secondario		Settore terziario		
	Numero Tot. Occupati	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%
Bagnara Calabra	2.527	335	13	419	17	1.773	70
Calanna	227	27	12	46	20	154	68
Campo Calabro	1.419	70	5	221	16	1.128	79
Cardeto	466	179	38	76	16	211	45
Fiumara	297	66	22	48	16	183	62
Laganadi	94	21	22	24	26	49	52
Motta San Giovanni	1.789	182	10	310	17	1.297	72
Reggio di Calabria	56.739	3.004	5	6.962	12	46.773	82
San Roberto	520	153	29	139	27	228	44
Sant'Alessio in Aspr.	96	28	29	16	17	52	54
S. Stefano in Aspr.	405	88	22	67	17	250	62
Scilla	1.454	179	12	298	20	977	67
Villa San Giovanni	4.047	146	4	495	12	3.406	84
Area dello Stretto	70.080	4.478	6	9.121	13	56.481	81
Totale Provincia	169.241	32.932	19	23.216	14	113.093	67
Totale Regione	614.501	105.560	17	98.740	16	410.201	67

*Fonte: Istat, Censimento generale della popolazione e delle abitazioni, 2011*

Un'analisi della struttura produttiva dell'area (Tab. 1.4) mostra che sono circa 8.941 le imprese attive, circa 6.426 sono operative nel

settore terziario (72%), 1.179 nel settore secondario (13%), una piccola aliquota, inferiore all'1%, opera nel settore agricolo. In quest'ultimo ambito non sono disponibili dati relativi ad alcuni comuni. Inoltre, alcune imprese considerate nel totale non sono state classificate per settore.

*Tab. 1.4 - Numero imprese attive per settore*

Comuni	Numero tot. imprese	Settore primario		Settore secondario		Settore terziario	
		Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%
Bagnara Calabria	360	13	4	67	19	245	68
Calanna	19			6	32	12	63
Campo Calabro	120			29	24	72	60
Cardeto	32	1	3	9	28	19	59
Fiumara	30			4	13	24	80
Laganadi	6	2	33	2	33	2	33
Motta San Giovanni	214	1	0	51	24	134	63
Reggio di Calabria	7.370	8	0	880	12	5.355	73
San Roberto	43	2	5	11	26	26	60
Sant'Alessio in Aspr.	8			5	63	3	38
S. Stefano in Aspr.	51			16	31	33	65
Scilla	187	7	4	33	18	125	67
Villa San Giovanni	501	1	0	66	13	376	75
Area dello Stretto	8.941	35	0	1.179	13	6.426	72
Totale Provincia	22.140	94	0	3.716	17	15.511	70
Totale Regione	81.487	437	1	14.185	17	56.584	69

*Fonte: Istat, Censimento Industria e Servizi 2011, Registro Statistico delle Imprese Attive (ASIA)*

### *Area Grecanica*

L'Area Grecanica si estende per quasi 52.000 ettari nella parte Sud della Provincia di Reggio Calabria. È composta da 12 comuni, 7 dei quali sono comuni costieri (Bova Marina, Brancaleone, Condofuri, Melito di Porto Salvo, Montebello Ionico, Palizzi, San Lorenzo), che coprono il 65% della superficie complessiva e assorbono il 91% della popolazione; 4 Comuni sono non costieri (Bagaladi, Bova, Roccaforte del Greco, Staiti), che coprono il 26% della superficie e il 6% della popolazione; infine, soltanto un comune (Roghudi: 9% del territorio e 3% della popolazione) sebbene non litoraneo ha parte di territori entro 5 km dalla costa (Fig. 1.2).

Dal punto di vista altimetrico, domina incontrastata la collina litoranea, che coinvolge 9 comuni (Bova, Staiti, Bova Marina, Brancaleone, Condofuri, Melito di Porto Salvo, Montebello Ionico, Palizzi, San Lorenzo); altri 3 comuni (Bagaladi, Roccaforte del Greco e Roghudi) sono classificati come montagna litoranea, mentre nessun comune si caratterizza come prevalentemente pianeggiante o collina interna o montagna interna.



*Fig. 1.2 - I comuni dell'Area Grecanica*

Dai dati ISTAT, riportati in Tab. 1.5, emerge che il comune più esteso è San Lorenzo, che con 64,52 km assorbe il 12% dell'intera superficie territoriale. I comuni meno estesi sono Staiti (3%) e Bova Marina (6%). In termini di popolazione residente, Melito di Porto Salvo è il comune più popoloso con 11.436 abitanti, pari al 29% di quella complessiva; segue Montebello Ionico con 6.259 abitanti.

*Tab. 1.5 - Residenti nell'Area Grecanica*

Comuni	Superficie	Popolazione	Densità abitativa (ab/kmq)
	Totale (kmq)	residente (ab.)	
Bagaladi	30,02	1.062	35,38
Bova	46,94	449	9,56
Bova Marina	29,50	4.207	142,61
Brancaleone	36,14	3.634	100,56
Condofuri	60,30	5.077	84,20
Melito di Porto Salvo	35,41	11.436	322,97
Montebello Ionico	56,45	6.259	110,87
Palizzi	52,62	2.366	44,97
Roccaforte del Greco	43,86	492	11,22
Roghudi	46,92	1.137	24,23
San Lorenzo	64,52	2.669	41,37
Staiti	16,31	256	15,70
Area Grecanica	518,98	39.044	75,23
Totale Provincia	3.210,37	557.993	173,81
Totale Regione	15.221,90	1.976.631	129,85

*Dati riferiti al 1° gennaio 2015. Fonte: Istat, 2016*

Tra i 10 comuni rimanenti solo Condofuri supera i 5.000 abitanti, mentre Roccaforte del Greco, Bova e Staiti contano meno di 1.000 residenti.

Nel complesso l'area mostra un deficit di agglomerazioni urbane.

La modesta cifra demografica dell'area è testimoniata dalla bassissima densità di popolazione per kmq, pari a circa 75 abitanti, valore molto basso rispetto alla provincia di Reggio Calabria e all'intera Regione. Solo Melito di Porto Salvo, evidenzia una più elevata densità abitativa (322,97 residenti per kmq); Bova Marina, con 142,61 abitanti per kmq ha un valore superiore alla media regionale ma comunque inferiore alla media provinciale; di contro, 8 comuni (Condofuri, San Lorenzo, Palizzi, Bagaladi, Roghudi, Staiti, Roccaforte del Greco e Bova) denunciano una densità inferiore a 100 abitanti per kmq.

Per ciò che concerne il livello di occupazione dell'area (Tab. 1.6), l'ultimo censimento generale della popolazione dell'Istat del 2011 mostra che l'area grecanica ha una popolazione attiva pari a 14.188 abitanti, pari ad un tasso di attività di 41%. Gli occupati, invece, sono 11.434; il tasso di disoccupazione è pari a 19%, mentre il tasso di



disoccupazione giovanile è in media pari a 50%. Bova presenta il tasso di attività più elevato (48%), mentre Palizzi quello più basso (36%).

*Tab. 1.6 - Indicatori di occupazione nell'area grecanica*

Comuni	Forze lavoro	Occup.	In cerca di occup.	Tasso occup. (%)	Tasso attività (%)	Tasso di disoccup. (%)	Tasso disoccup. giovanile (%)
Bagaladi	428	340	88	35	44	21	54
Bova	203	166	37	40	48	18	57
Bova Marina	1.480	1.243	237	34	41	16	49
Brancaleone	1.295	1.109	186	34	40	14	40
Condofuri	1.923	1.556	367	35	43	19	54
Melito di P.Salvo	4.251	3.361	890	35	45	21	58
Montebello Ionico	2.212	1.689	523	31	41	24	56
Palizzi	745	615	130	30	36	17	55
Roccaforte del g.	201	134	67	27	40	33	60
Roghudi	376	348	28	35	37	7	20
San Lorenzo	978	793	185	33	41	19	51
Staiti	96	80	16	31	37	17	50
Area dello Stretto	14.188	11.434	2.754	33	41	19	50
Totale Provincia	212.279	169.241	43.038	36	45	20	51
Totale Regione	763.081	614.501	148.580	37	45	19	50

*Fonte: Istat, Censimento generale della popolazione e delle abitazioni, 2011*

La Tab. 1.7 suddivide gli occupati per settore. Le attività terziarie presentano il 62% degli occupati; il settore secondario il 14%; il settore primario il 24%, un valore più alto rispetto alla media provinciale e regionale, dovuto alla caratteristica dell'area grecanica dedicata all'agricoltura, alla pastorizia ed all'artigianato.

Il comune in cui è più sviluppato (in termini occupazionali) il settore terziario è Melito Porto Salvo (72%), seguito da Bova Marina (71%); mentre Roccaforte del Greco presenta la più bassa percentuale (34%), di contro è il comune in cui l'agricoltura assorbe la più alta percentuale di occupati (52%).

*Tab. 1.7 - Occupati per settore*

Comuni	Numero	Settore primario		Settore secondario		Settore terziario	
	Tot. Occupati	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%
Bagaladi	340	142	42	45	13	153	45
Bova	166	59	36	17	10	90	54
Bova Marina	1.243	208	17	152	12	883	71
Brancaleone	1.109	251	23	142	13	716	65
Condofuri	1.556	446	29	269	17	841	54
Melito di Porto S.	3.361	455	14	479	14	2.427	72
Montebello Ionico	1.689	522	31	272	16	895	53
Palizzi	615	150	24	77	13	388	63
Roccaforte del G.	134	70	52	19	14	45	34
Roghudi	348	136	39	44	13	168	48
San Lorenzo	793	303	38	97	12	393	50
Staiti	80	16	20	11	14	53	66
Area Grecanica	11.434	2.758	24	1.624	14	7.052	62
Totale Provincia	169.241	32.932	19	23.216	14	113.093	67
Totale Regione	614.501	105.560	17	98.740	16	410.201	67

*Fonte: Istat, Censimento generale della popolazione e delle abitazioni, 2011*

Un'analisi delle imprese attive nell'area (Tab. 1.8) mostra che su 1.534 imprese attive, la maggior parte opera nel settore terziario (67%); 287 nel settore secondario (19%), una piccola aliquota nel settore agricolo. Occorre precisare che non sono noti molti dati per il settore primario e inoltre, alcune imprese considerate nel totale non sono state classificate per settore.

*Tab. 1.8 - Numero imprese attive per settore*

Comuni	Numero	Settore primario		Settore secondario		Settore terziario	
	tot. imprese	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%
Bagaladi	34			6	18	25	74
Bova	11			1	9	9	82
Bova Marina	190	1	1	33	17	132	69
Brancaleone	190			45	24	117	62
Condofuri	236	2	1	52	22	160	68
Melito di Porto S.	463	4	1	73	16	308	67
Montebello Ionico	187			42	22	127	68
Palizzi	104			14	13	78	75
Roccaforte del g.	10			2	20	7	70
Roghudi	9					6	67
San Lorenzo	87			15	17	58	67
Staiti	13			4	31	7	54
Area Grecanica	1.534	7	0	287	19	1.034	67
Totale Provincia	22.140	94	0	3.716	17	15.511	70
Totale Regione	81.487	437	1	14.185	17	56.584	69

*Fonte: Istat, Censimento Industria e Servizi 2011, Registro Statistico delle Imprese Attive (ASIA), 2011*

L'Area Grecanica si caratterizza per l'elevata concentrazione di siti di particolare pregio naturalistico (16 Siti di Importanza Comunitaria e una Zona di Protezione Speciale) e per il ricco patrimonio culturale dovuto alla presenza dei Greci di Calabria e al contatto con molteplici modelli culturali, tra cui la cultura bizantina e il Medioevo Normanno (GAL Area Grecanica, 2016).

L'aspetto più evidente di questa tradizione culturale è la lingua Greca di Calabria che lega le prime colonie greche agli ellenofoni dell'Aspromonte testimoniando una continuità storico-linguistica che sta tuttavia scomparendo.

L'importanza del periodo bizantino è testimoniata sia dall'elevato numero di monasteri basiliani, di cui rimangono solamente delle tracce sul territorio, sia dalla ricchissima agiografia monastica Calabrese.

La pervasività della tradizione grecanica è comunque tale che si è tramandata in tutte le espressioni della vita culturale: nella musica, nella danza, nella tradizione gastronomica ma anche nel patrimonio culturale materiale, nelle tecniche di costruzione e nella gestione del paesaggio.

Il quadro archeologico dell'area, legato alla fase magnogreca, è frammentario a causa della limitatezza di scavi scientifici e non risulta fruibile al pubblico.

Vera particolarità dell'area sono i centri storici che, sebbene di epoca bizantina, mantengono intatto l'impianto medievale originario.

Di contro, tutti i centri sono accomunati da una serie di problemi quali il progressivo abbandono, che rende spesso difficile il mantenimento e la cura dell'edificato; il deterioramento della struttura urbana originaria, dovuto allo sviluppo urbanistico degli anni '50.

La mancanza di adeguati strumenti per la pianificazione urbanistica rischia di compromettere ulteriormente la situazione esistente.

Un caso a parte costituiscono i cosiddetti “ghost villages”, centri definitivamente abbandonati negli anni ‘50 e ‘70 a causa di una serie di alluvioni che hanno compromesso la stabilità dei versanti.

La seconda caratteristica dell’area grecanica è la ricchezza di luoghi di culto legati al rito bizantino di cui oggi vi sono solamente i ruderi.

Degno di nota è il monastero italo-greco di Santa Maria di Tridetti, ubicato sulla strada per Staiti e risalente all’XI secolo, riconosciuto come Patrimonio dell’Umanità da parte dell’Unesco (GAL Area Grecanica, 2016).

L’area grecanica dispone anche di un significativo patrimonio di arte sacra conservato all’interno di chiese parrocchiali ed in buono stato di conservazione.

Se il patrimonio architettonico è stato oggetto di un’accurata programmazione incentrata sulla valorizzazione del territorio, non altrettanta attenzione è stata dedicata al patrimonio culturale immateriale legato alle tradizioni; sebbene si sia contrapposto l’interesse accademico verso la lingua grecanica che non è comunque servito ad arginare la scomparsa del greco di Calabria. Il greco di Calabria è oggi parlato solamente dalle fasce generazionali più anziane di Bova, ed in modo più diffuso a Galliciano e a Roghudi Nuovo (GAL Area Grecanica, 2016).

### *Locride*

La Locride si estende per 125.805 ettari collocandosi lungo la fascia ionica della Provincia reggina.

Dei 39 Comuni che compongono l’area in esame 20 sono costieri, mentre 5 Comuni, pur non essendo prettamente litoranei, presentano parti del territorio che non distano più di 5 km dalla costa, e 14 ricadono nell’entroterra (Fig. 1.3).



*Fig. 1.3 - I comuni della Locride*

Il territorio si divide fra la collina litoranea (54% della superficie) e la montagna litoranea (46%). I comuni il cui territorio è prevalentemente collinare sono Ardore, Benestare, Bianco, Bivongi, Bovalino, Bruzzano Zeffirio, Camini, Caraffa del Bianco, Casignana, Caulonia, Ferruzzano, Gioiosa Ionica, Locri, Marina di Gioiosa Ionica, Monasterace, Pazzano, Placanica, Portigliola, Roccella Ionica, Sant'Agata del Bianco, Sant'Ilario dello Ionio, Siderno, Stignano e Stilo. Questi comuni presentano 96.690 abitanti (Istat, 2016), pari al 77% dell'intera area (Tab. 1.9).

Va sottolineato che molte di queste comunità locali si compongono di due centri abitati: i centri storici nell'entroterra e i nuovi agglomerati sulla costa. Un fenomeno tipico del versante ionico calabrese che ha visto, negli ultimi anni, un continuo deflusso della popolazione dalle zone interne verso i nuovi centri abitati costieri.

*Tab. 1.9 - Residenti nella Locride*

Comuni	Superficie Totale (kmq)	Popolazione residente (ab.)	Densità abitativa (ab/kmq)
Africo	53,90	3.127	58,02
Agnana Calabria	8,49	564	66,45
Antonimina	22,91	1.330	58,06
Ardore	32,78	5.112	155,97
Benestare	18,72	2.556	136,57
Bianco	29,99	4.224	140,87
Bivongi	25,35	1.377	54,33
Bovalino	18,06	8.945	495,39
Bruzzano Zeffirio	20,74	1.139	54,91
Camini	17,41	752	43,19
Canolo	28,30	762	26,93
Caraffa del Bianco	11,46	539	47,02
Careri	38,16	2.380	62,36
Casignana	24,54	777	31,66
Caulonia	101,76	7.133	70,10
Cimina'	49,24	570	11,58
Ferruzzano	19,11	747	39,10
Gerace	28,99	2.690	92,80
Gioiosa Ionica	36,07	7.149	198,19
Grotteria	37,98	3.163	83,29
Locri	25,75	12.548	487,22
Mammola	81,07	2.874	35,45
Marina di Gioiosa Ionica	16,16	6.602	408,66
Martone	8,34	551	66,10
Monasterace	15,73	3.434	218,26
Pazzano	15,57	577	37,06
Placanica	29,51	1.207	40,90
Plati'	50,87	3.783	74,36
Portigliola	6,00	1.205	200,90
Riace	16,24	2.155	132,72
Roccella Ionica	37,82	6.571	173,74
Samo	50,22	818	16,29
San Giovanni di Gerace	13,57	496	36,56
San Luca	105,35	3.919	37,20
Sant'Agata del Bianco	20,20	614	30,40
Sant'Ilario dello Ionio	14,00	1.366	97,57
Siderno	31,86	18.120	568,74
Stignano	17,77	1.386	78,02
Stilo	78,11	2.610	33,41
Locride	1.258,05	125.872	100,05
Totale Provincia	3.210,37	557.993	173,81
Totale Regione	15.221,90	1976631	129,85

*Dati riferiti al 1° gennaio 2015. Fonte: Istat, 2016*

I comuni della “montagna litoranea” sono Africo, Agnana Calabria, Antonimia, Canolo, Careri, Ciminà, Gerace, Grotteria, Mammola, Martone, Platì, Samo, San Giovanni di Gerace e San Luca. Ad essi

corrisponde il 21% della popolazione dell'area, pari, in termini assoluti a 27.027 residenti.

I comuni più estesi sono San Luca (105,35 kmq), Caulonia (101,76 kmq), Mammola (81,07 kmq), Stilo (78,11 kmq), Africo (53,90 kmq), Platì (50,87 kmq), Samo (50,22 kmq) e Ciminà (49,24 kmq). Di contro, i comuni meno estesi sono Portigliola (6,00 kmq) e Agnana Calabria (8,89 kmq).

Siderno, con oltre 18.000 residenti pari al 14% degli abitanti complessivi, è il comune più popoloso dell'area. Seguono Locri con 12.548 residenti, Bovalino con circa 8.945 abitanti, Caulonia con 7.133 abitanti e Roccella Ionica con 6.571 residenti. Complessivamente gli abitanti che si addensano nei 5 Comuni più popolosi rappresentano il 42% dei residenti complessivi dell'area.

I suddetti Comuni, inoltre, sono tutti localizzati sulla costa, confermando così le modalità tipiche della dimensione abitativa regionale, che vede i comuni costieri come i principali centri di gravitazione dei residenti. Gioiosa Ionica, che registra comunque parti del territorio entro 5 km dalla costa, è l'unico, tra i comuni non prettamente costieri, con una popolazione di una certa rilevanza (7.149 abitanti).

Di contro sono 12 i comuni che non superano i 1.000 residenti e 25 quelli che non raggiungono la soglia dei 3.000. Tra questi i più piccoli sono San Giovanni di Gerace (496 ab.), Caraffa del Bianco (539 ab.), Martone (551 ab.), Agnana Calabria (564 ab.), Ciminà (570 ab.), Pazzano (577 ab.) e Sant'Agata del Bianco (614 ab.).

L'area sembra essere dotata di un'armatura urbana che si sviluppa prevalentemente attraverso gli addensamenti abitativi della fascia costiera. In particolare, di una certa entità risulta l'agglomerato riconducibile alla contiguità spaziale dei comuni di Locri, Siderno, Marina di Gioiosa, Gioiosa Ionica, Roccella Ionica e Caulonia nella fascia centro settentrionale dell'area, che presentano un totale di 58.123 abitanti. Sul versante meridionale, invece, è la vicinanza di

Bovalino, Bianco e Ardore che consente di formare un minimo bacino aggregativo di 18.281 abitanti.

La densità di popolazione è pari a 100 abitanti per kmq; un valore al di sotto delle medie provinciali (174) e regionali (130).

È ovvio che la densità abitativa presenta scarti estremamente rilevanti fra le diverse comunità locali. In particolare, sono i comuni più popolosi (e costieri) a registrare alti tassi di densità abitativa: Siderno (568,74), Bovalino (495,39), Locri (487,22) e Marina di Gioiosa Ionica (408,66). Al contrario 14 Comuni registrano una densità abitativa inferiore a 50 abitanti per kmq e, fra questi, vi sono comuni con valori molto bassi come Ciminà (11,58) e Samo (16,29).

Per ciò che concerne il livello di occupazione dell'area (Tab. 1.10), dall'ultimo censimento generale della popolazione dell'Istat del 2011, emerge che nei comuni della Locride la popolazione attiva è 46.873 abitanti, pari ad un tasso di attività medio del 43%. Gli occupati, invece, risultano pari a 39.533. Il tasso di disoccupazione è 15%, mentre il tasso di disoccupazione giovanile è in media pari a 39%.

Il tasso di attività più elevato si riscontra nel comune di San Luca (53%), seguito da Platì (53%); mentre quello più basso si ha a Bruzzano Zeffirio (29%).

La distribuzione settoriale degli occupati è tale che le attività terziarie abbiano il 56% degli occupati (contro il 67% circa del livello provinciale e regionale). Il settore secondario assorbe il 14% degli occupati; valore molto vicino alla percentuale regionale e provinciale. Il settore primario, con una percentuale degli occupati pari a 30%, ha un'incidenza maggiore di quella provinciale (19%) e regionale (17%) (Tab. 1.11).

Il comune più terziarizzato è Roccella Ionica, che assorbe nei servizi l'81% degli occupati, Locri (72%), Siderno (71%). Al contrario, una scarsa quota di occupati nel terziario caratterizza le economie di Platì (15%), San Luca (21%), Careri (26%) e Benestare (29%).



A Platì (78%), San Luca (72%) e Careri (68%), il settore primario è il principale bacino di occupazione. Le aliquote più basse si registrano a Roccella Ionica (7%) e Siderno (13%).

*Tab. 1.10 - Indicatori di occupazione nella Locride*

Comuni	Forze lavoro	Occup.	In cerca di occup.	Tasso occup. (%)	Tasso attività (%)	Tasso di disoccup. (%)	Tasso disoccup. giovanile (%)
Africo	1.266	1.143	123	43	47	10	22
Agnana Calabra	210	171	39	35	42	19	32
Antonimina	535	464	71	40	46	13	43
Ardore	1.838	1.547	291	37	44	16	37
Benestare	971	859	112	43	49	12	38
Bianco	1.639	1.463	176	42	47	11	38
Bivongi	466	409	57	33	38	12	43
Bovalino	3.618	3.156	462	42	48	13	33
Bruzzano Zeffirio	314	299	15	27	29	5	24
Camini	212	180	32	28	34	15	54
Canolo	309	250	59	34	43	19	50
Caraffa del Bianco	233	203	30	43	50	13	32
Careri	961	854	107	43	48	11	24
Casignana	313	269	44	42	49	14	30
Caulonia	2.362	1.904	458	31	38	19	45
Cimina'	253	201	52	38	47	21	59
Ferruzzano	274	235	39	35	41	14	57
Gerace	1.177	897	280	37	49	24	53
Gioiosa Ionica	2.478	1.859	619	32	43	25	51
Grotteria	1.054	866	188	31	37	18	46
Locri	5.086	4.354	732	41	47	14	38
Mammola	1.060	932	128	36	41	12	38
Marina di Gioiosa I.	2.263	1.862	401	34	41	18	42
Martone	195	139	56	29	41	29	61
Monasterace	1.232	1.052	180	36	43	15	45
Pazzano	184	168	16	29	32	9	27
Placanica	416	312	104	28	37	25	64
Plati'	1.513	1.417	96	49	53	6	10
Portigliola	395	361	34	34	38	9	15
Riace	680	524	156	35	45	23	58
Roccella Ionica	2.419	1.977	442	35	43	18	52
Samo	320	303	17	39	41	5	15
San Giovanni di G.	162	117	45	25	34	28	73
San Luca	1.737	1.592	145	49	53	8	18
Sant'Agata del B.	257	246	11	42	44	4	12
Sant'Ilario dello I.	461	423	38	37	40	8	22
Siderno	6.522	5.264	1.258	37	46	19	47
Stignano	510	358	152	30	43	30	58
Stilo	978	903	75	40	44	8	22
Locride	46.873	39.533	7.340	43	47	10	22
Totale Provincia	212.279	169.241	43.038	36	45	20	51
Totale Regione	763.081	614.501	148.580	37	45	19	50

*Fonte: Istat, Censimento generale della popolazione e delle abitazioni, 2011*

*Tab. 1.11 - Occupati per settore*

Tab. 1.11 Occupati per settore

Comuni	Settore primario			Settore secondario		Settore terziario	
	Tot. Occupati	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%
Africo	1.143	620	54	101	9	422	37
Agnana Calabria	171	41	24	50	29	80	47
Antonimina	464	221	48	62	13	181	39
Ardore	1.547	461	30	208	13	878	57
Benestare	859	505	59	105	12	249	29
Bianco	1.463	540	37	129	9	794	54
Bivongi	409	95	23	78	19	236	58
Bovalino	3.156	1.022	32	383	12	1.751	55
Bruzzano Zeffirio	299	96	32	24	8	179	60
Camini	180	47	26	37	21	96	53
Canolo	250	121	48	39	16	90	36
Caraffa del Bianco	203	91	45	28	14	84	41
Careri	854	584	68	50	6	220	26
Casignana	269	106	39	23	9	140	52
Caulonia	1.904	377	20	330	17	1.197	63
Cimina'	201	92	46	18	9	91	45
Ferruzzano	235	82	35	13	6	140	60
Gerace	897	233	26	156	17	508	57
Gioiosa Ionica	1.859	312	17	313	17	1.234	66
Grotteria	866	238	27	195	23	433	50
Locri	4.354	729	17	497	11	3.128	72
Mammola	932	423	45	123	13	386	41
Marina di Gioiosa I.	1.862	377	20	294	16	1.191	64
Martone	139	38	27	18	13	83	60
Monasterace	1.052	291	28	147	14	614	58
Pazzano	168	35	21	24	14	109	65
Placanica	312	87	28	59	19	166	53
Plati'	1.417	1.112	78	99	7	206	15
Portigliola	361	140	39	52	14	169	47
Riace	524	91	17	88	17	345	66
Roccella Ionica	1.977	136	7	248	13	1.593	81
Samo	303	136	45	17	6	150	50
San Giovanni di G.	117	19	16	19	16	79	68
San Luca	1.592	1.152	72	105	7	335	21
Sant'Agata del B.	246	135	55	27	11	84	34
Sant'Ilario dello I.	423	132	31	55	13	236	56
Siderno	5.264	672	13	860	16	3.732	71
Stignano	358	65	18	95	27	198	55
Stilo	903	371	41	171	19	361	40
Locride	39.533	12.025	30	5.340	14	22.168	56
Totale Provincia	169.241	32.932	19	23.216	14	113.093	67
Totale Regione	614.501	105.560	17	98.740	16	410.201	67

*Fonte: Istat, Censimento generale della popolazione e delle abitazioni, 2011*

La maggior quota di occupati nell'industria si riscontra ad Agnana Calabria (29%), Stignano (27%) e Grotteria (23%). I comuni con minore vocazione industriale sono Ferruzzano (6%), Samo (6%) e Careri (6%).

Un'analisi della struttura produttiva dell'area (Tab. 1.12) mostra che sono circa 5.275 imprese attive; 3.640 operative nel settore terziario; 1.032 nel settore secondario; 12 operano nel settore agricolo.

*Tab. 1.12 - Numero imprese attive per settore*

Comuni	Settore primario			Settore secondario		Settore terziario	
	Numero tot. imprese	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%
Africo	46			6		13	32
Agnana Calabra	18			10		56	7
Antonimina	38	1	3	13		34	21
Ardore	205			50		24	129
Benestare	64			29		45	29
Bianco	247			41		17	173
Bivongi	56	1	2	13		23	40
Bovalino	443	1	0	64		14	315
Bruzzano Zeffirio	36			8		22	25
Camini	21			5		24	15
Canolo	33	1	3	10		30	22
Caraffa del Bianco	16			4		25	10
Careri	50			15		30	32
Casignana	21			5		24	10
Caulonia	315	1	0	61		19	212
Cimina'	13	1	8	5		38	7
Ferruzzano	18			5		28	12
Gerace	81			22		27	52
Gioiosa Ionica	378	1	0	63		17	282
Grotteria	147	1	1	39		27	95
Locri	644			88		14	481
Mammola	80	1	1	11		14	58
Marina di Gioiosa I.	350			66		19	248
Martone	19			3		16	14
Monasterace	183	1	1	27		15	132
Pazzano	24			4		17	17
Placanica	29			9		31	17
Plati'	67			31		46	32
Portigliola	30			11		37	13
Riace	75	1	1	29		39	39
Roccella Ionica	309			41		13	220
Samo	24			8		33	13
San Giovanni di G.	13			2		15	8
San Luca	52			12		23	37
Sant'Agata del B.	27			11		41	15
Sant'Illario dello I.	39			12		31	19
Siderno	922	1	0	167		18	657
Stignano	49			10		20	36
Stilo	93			22		24	64
Locride	5.275	12	0	1.032		20	3.640
Totale Provincia	22.140	94	0	3.716		17	15.511
Totale Regione	81.487	437	1	14.185		17	56.584

*Fonte: Istat, Censimento Industria e Servizi 2011, Registro Statistico delle Imprese Attive (ASIA), 2011*

Il territorio della Locride presenta un patrimonio storico, artistico ed ambientale tra i più suggestivi e ricchi della regione, con un potenziale di attrazione sicuramente di livello internazionale.

La zona costiera, anche se oggetto di una pressione turistico-insediativa non particolarmente qualificata e rispettosa delle valenze ambientali dell'area, conserva ancora ampie zone del litorale (Eco della Locride, 2016).

I nuclei storici, ubicati prevalentemente sulle pendici delle valli che fiancheggiano le fiumare, si pongono tra l'inestimabile contesto paesaggistico del Parco Nazionale dell'Aspromonte e di quello Regionale delle Serre e l'ampio arco della costa ionica.

Nella Locride, accanto alle eccellenze di assoluto rilievo nazionale e internazionale collegate alle risorse archeologiche superstiti della Magna Grecia e dell'epoca romana, sopravvivono importanti e diffuse testimonianze storico-artistiche e architettoniche della cultura e della spiritualità del periodo bizantino e normanno.

Di contro, la Locride si trova in condizioni sociali e di sviluppo economico particolari a causa dello spopolamento demografico.

Il territorio in esame ha, infatti, perso dal secondo dopoguerra a oggi circa un terzo della sua popolazione condizionando così sia la crescita e lo sviluppo che la struttura stessa della popolazione, che oggi presenta indici di invecchiamento tali da preoccupare per la tenuta complessiva di molti comuni.

### *Le Serre Calabresi*

Le Serre Calabresi si estendono per oltre 50.000 ettari nella parte Sud-orientale della Provincia di Catanzaro. L'area è composta da 25 Comuni, 11 dei quali sono litoranei (Badolato, Davoli, Guardavalle, Isca sullo Ionio, Montauro, Montepaone, San Sostene, Santa Caterina dello Ionio, Sant'Andrea Apostolo dello Ionio, Satriano e Soverato), che coprono circa il 59% della superficie complessiva e assorbono il

65% della popolazione; 12 Comuni sono interni (Amaroni, Argusto, Cardinale, Cenadi, Centrache, Chiaravalle Centrale, Gagliato, Olivadi, Palermi, San Vito sullo Ionio, Torre di Ruggero, Vallefiorita), con oltre un terzo della superficie e il 30% della popolazione; infine, solo Gasperina e Petrizzi, sebbene non litoranei hanno parte di territori entro 5 km dalla costa (Fig. 1.4).



*Fig. 1.4 - I comuni delle Serre Calabresi*

Dal punto di vista altimetrico, domina la collina, in particolare quella litoranea; 11 comuni sono classificati come collina interna; solo Cardinale risulta montano; mentre nessun comune è prevalentemente pianeggiante.

Tranne Soverato, il cui centro è sul livello del mare, tutti i nuclei storici dei comuni sono situati in collina.

Come mostra la Tab. 1.13, il comune più esteso è Guardavalle, con 60,27 kmq (12% dell'intera superficie territoriale); mentre i comuni meno estesi sono Gasperina (6,78 kmq), Argusto (6,88 kmq), Gagliato

(7,04 kmq), Olivadi (7,17 kmq), Soverato (7,79 kmq) e Centracche (7,96 kmq).

*Tab. 1.13 - Residenti nelle Serre Calabresi*

Comuni	Superficie	Popolazione	Densità abitativa (ab/kmq)
	Totale (kmq)	residente (ab.)	
Amaroni	9,88	1.859	188,10
Argusto	6,88	530	77,04
Badolato	37,07	3.134	84,55
Cardinale	30,12	2.223	73,81
Cenadi	11,92	569	47,75
Centracche	7,96	408	51,27
Chiaravalle Centrale	23,83	5.839	245,08
Davoli	25,03	5.631	225,01
Gagliato	7,04	516	73,32
Gasperina	6,78	2.139	315,40
Guardavalle	60,27	4.618	76,63
Isca sullo Ionio	23,56	1.623	68,90
Montauro	11,74	1.729	147,27
Montepaone	16,85	5.223	309,97
Olivadi	7,17	550	76,72
Palermi	18,38	1.227	66,74
Petrizzi	21,90	1.139	52,01
San Sostene	32,49	1.363	41,96
San Vito sullo ionio	17,17	1.821	106,05
Santa Caterina dello Ionio	40,69	2.109	51,82
Sant'Andrea Apostolo dello I.	21,43	1.970	91,91
Satriano	21,16	3.462	163,64
Soverato	7,79	9.219	1.183,06
Torre di Ruggiero	25,37	1.060	41,78
Vallefiorita	13,88	1.787	128,76
Serre Calabresi	506,34	61.748	121,95
Totale Provincia	2.415,45	363.707	150,58
Totale Regione	15.221,90	1976631	129,85

*Dati riferiti al 1° gennaio 2015. Fonte: Istat, 2016*

Il comune con maggiore popolazione residente è Soverato (9.219 ab.), pari al 15% di quella complessiva; segue Chiaravalle Centrale (5.839 ab., 10%). Insieme questi due comuni coprono oltre un quarto della popolazione residente nell'area. Solo Montepaone e Davoli superano i 5.000 ab.; mentre Argusto, Cenadi, Centracche, Gagliato e Olivadi contano meno di 1.000 residenti.

La densità abitativa dell'area è pari ad 122 ab.; solo Soverato, a ragione della sua modesta estensione territoriale ed elevata popolazione residente, evidenzia un'elevata densità abitativa (1.183

residenti per kmq); di contro 15 comuni denunciano una densità inferiore a 100 ab. per kmq.

Al censimento generale della popolazione dell'Istat del 2011, nell'area il complesso della popolazione attiva ammonta a 22.685 unità (Tab. 1.14), con un tasso di attività pari a 41%. Gli occupati sono 18.453, con un tasso di occupazione pari al 33%. Il tasso di disoccupazione è 19%, mentre il tasso di disoccupazione giovanile è 47%.

*Tab. 1.14 - Indicatori di occupazione nelle Serre Calabresi*

Comuni	Forze lavoro	Occup.	In cerca di occup.	Tasso occup. (%)	Tasso attività (%)	Tasso di disoccup. (%)	Tasso disoccup. giovanile (%)
Amaroni	625	503	122	31	38	20	54
Argusto	142	128	14	28	31	10	31
Badolato	1.117	937	180	33	40	16	39
Cardinale	856	650	206	32	42	24	49
Cenadi	262	207	55	39	49	21	33
Centrache	103	96	7	25	27	7	n.d.
Chiaravalle Centr.	2.243	1.889	354	37	44	16	38
Davoli	2.192	1.807	385	39	47	18	47
Gagliato	196	159	37	35	43	19	57
Gasperina	671	509	162	27	36	24	47
Guardavalle	1.793	1.348	445	34	45	25	58
Isca sullo Ionio	558	441	117	32	40	21	51
Montauro	627	535	92	38	44	15	47
Montepaone	1.844	1.594	250	40	46	14	39
Olivadi	200	155	45	29	37	23	44
Palermiti	382	296	86	26	33	23	59
Petrizzi	434	326	108	31	42	25	56
San Sostene	488	368	120	33	43	25	52
San Vito sullo I.	709	589	120	36	44	17	40
Santa Caterina I.	751	609	142	33	41	19	44
Sant'Andrea Ap. I.	715	583	132	31	38	18	37
Satriano	1.354	1.059	295	38	48	22	53
Soverato	3.460	2.871	589	37	44	17	57
Torre di Ruggiero	406	325	81	32	41	20	39
Vallefiorita	557	469	88	29	34	16	43
Serre Calabresi	22.685	18.453	4.232	33	41	19	47
Totale Provincia	142.202	116.057	26.145	37	46	18	47
Totale Regione	763.081	614.501	148.580	37	45	19	50

*Fonte: Istat, Censimento generale della popolazione e delle abitazioni, 2011*

Il tasso di attività più elevato si riscontra a Cenadi (49%), Satriano (48%) e Davoli (47%); mentre quello più basso caratterizza Centrache (27%).

Il tasso di occupazione dell'area è particolarmente basso, vi sono 33 occupati ogni 100 residenti. Tassi di occupazione leggermente superiori alla media regionale si riscontrano a Montepaone (40%), Davoli (39%), Cenadi (39%), Montauro (38%), Soverato (36,68%) e San Vito sullo Ionio (36%).

Sono in cerca di occupazione 4.232 abitanti; il tasso di disoccupazione più elevati si hanno a Petrizzi (25%), Guardavalle (24%), San Sostene (25%), Gasperina (24%) e Cardinale 24%. Il tasso di disoccupazione giovanile più elevato si ha a Palermiti con il 59, %.

Per quanto riguarda la popolazione occupata per settore (Tab. 1.15), le attività terziarie assorbono la maggior parte della popolazione occupata dell'area. Infatti, il 68% degli occupati gravitavano nell'ambito dei servizi; il 18% degli occupati operano nel settore secondario; il 14% sono occupati nel settore agricolo, valore pressoché pari alla provincia catanzarese (14%), più basso rispetto alla media regionale (17%).

Il comune più terziarizzato è Soverato, con l'85% degli occupati; mentre quello in cui il settore terziario presenta la più bassa percentuale di occupati è Torre di Ruggero (47%). Di contro, quest'ultimo insieme ad Argusto, risulta il comune il cui il settore secondario assorbe la maggior parte degli occupati.

Inoltre, Torre di Ruggiero è anche uno dei comuni in cui l'occupazione è maggiormente assorbita dal settore agricolo (29%), insieme a Guardavalle (27%), Santa Caterina dello Ionio (23%), Cardinale (22%), Cenadi (22%) e Badolato (20%). I Comuni viceversa che mostrano quote insignificanti di occupati in agricoltura sono Sant'Andrea Apostolo sullo Ionio (5%) e Soverato (5%).



*Tab. 1.15 - Occupati per settore*

Comuni	Numero	Settore primario		Settore secondario		Settore terziario	
	Tot. Occupati	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%
Amaroni	503	88	17	109	22	306	61
Argusto	128	10	8	33	26	85	66
Badolato	937	192	20	181	19	564	60
Cardinale	650	144	22	150	23	356	55
Cenadi	207	45	22	34	16	128	62
Centrache	96	10	10	20	21	66	69
Chiaravalle Centr.	1.889	358	19	392	21	1.139	60
Davoli	1.807	157	9	408	23	1.242	69
Gagliato	159	21	13	30	19	108	68
Gasperina	509	77	15	111	22	321	63
Guardavalle	1.348	367	27	274	20	707	52
Isca sullo Ionio	441	48	11	72	16	321	73
Montauro	535	53	10	64	12	418	78
Montepaone	1.594	132	8	241	15	1.221	77
Olivadi	155	20	13	25	16	110	71
Palermi	296	54	18	60	20	182	61
Petrizzi	326	46	14	69	21	211	65
San Sostene	368	58	16	83	23	227	62
San Vito sullo I.	589	107	18	115	20	367	62
Santa Caterina I.	609	142	23	102	17	365	60
Sant'Andrea Ap. I.	583	30	5	122	21	431	74
Satriano	1.059	69	7	171	16	819	77
Soverato	2.871	146	5	286	10	2.439	85
Torre di Ruggiero	325	93	29	80	25	152,00	47
Vallefiorita	469	74	16	66	14	329,00	70
Serre Calabresi	18.453	2.541	14	3.298	18	12.614	68
Totale Provincia	116.058	13.847	12	20.362	18	81.849	71
Totale Regione	614.501	105.560	17	98.740	16	410.201	67

*Fonte: Istat, Censimento generale della popolazione e delle abitazioni, 2011*

Un'analisi della struttura produttiva dell'area (Tab. 1.16) mostra che è attivo un numero molto esiguo di imprese. Sono, infatti, 2.969 imprese attive; 1.977 nel settore terziario (67%), 646 nel settore secondario (22%), una piccola aliquota, inferiore all'1%, opera nel settore agricolo. In quest'ultimo ambito non sono disponibili dati relativi ad alcuni comuni. Inoltre, alcune imprese considerate nel totale non sono state classificate per settore.

*Tab. 1.16 - Numero imprese attive per settore*

Comuni	Settore primario		Settore secondario		Settore terziario	
	Numero tot. imprese	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto
Amaroni	47			17	36	26
Argusto	19			10	53	9
Badolato	149			35	23	98
Cardinale	78			18	23	44
Cenadi	29	1	3	4	14	24
Centrache	15			3	20	11
Chiaravalle Centr.	324	5	2	76	23	209
Davoli	284			74	26	179
Gagliato	18			7	39	8
Gasperina	72			19	26	45
Guardavalle	233	4	2	62	27	152
Isca sullo Ionio	75			19	25	50
Montauro	63			12	19	45
Montepaone	210			34	16	155
Olivadi	32			6	19	25
Palermiti	47			15	32	29
Petrizzi	65			15	23	47
San Sostene	50			23	46	26
San Vito sullo I.	89	2	2	24	27	51
Santa Caterina I.	89			21	24	57
Sant'Andrea Ap. I.	101			24	24	60
Satriano	160			41	26	106
Soverato	611			53	9	457
Torre di Ruggiero	49	1	2	21	43	23
Vallefiorita	60			13	22	41
Serre Calabresi	2.969	13	0	646	22	1.977
Totale Provincia	15.839	50	0	2804	18	10984
Totale Regione	81.487	437	1	14.185	17	56.584

Fonte: Istat, Censimento Industria e Servizi 2011, Registro Statistico delle Imprese Attive (ASIA), 2011

L'area delle Serre Calabresi è caratterizzata da una catena costituita da due lunghe successioni parallele di rilievi montuosi e collinari. La vetta più elevata (1.423 metri) è il monte Pecoraro.

Fino al secolo scorso le Serre erano ricoperte da una foresta fitta e impenetrabile e, ancora oggi, questi luoghi sono caratterizzati dalla presenza di estesi boschi che si estendono fino a valle, attraversati da un labirinto di corsi d'acqua (Terre del mediterraneo, 2016).

Da un punto di vista geologico le Serre calabresi fanno parte delle cosiddette “*Alpi calabresi*”. Di particolare interesse è la struttura calcareo dolomitica del monte Mammicomito, simile a quella che caratterizza l'Appennino ma completamente differente da quella caratteristica delle Alpi calabresi; il rilievo è ricco di grotte, doline e

inghiottitoi, fenomeni carsici assenti nella restante parte del territorio.

L'area in esame ricade nel Parco Regionale delle Serre, in cui vi sono numerose aree di elevata valenza naturalistica, ambientale, paesaggistica e storico-culturale.

Il versante ionico delle Serre calabresi è caratterizzato dalla presenza di numerose fiumare; una grande quantità di corsi d'acqua minori scorrono spesso in strette forre dando origine a cascate; le più imponenti sono quelle del Marmarico, con un salto complessivo di oltre 100 metri.

Nella vallata della fiumara Stilaro, per oltre 2.000 anni, è stata attiva una delle più importanti industrie di siderurgia e di metallurgia del sud Italia, favorita dalla ricchezza mineraria del sottosuolo e dalle condizioni morfologiche ed idriche del bacino dello Stilaro, che consentivano una facile trasformazione e lavorazione in loco dei minerali e dei metalli.

La presenza di tali industrie nell'area, ha attirato una nutrita schiera di maestranze e tecnici specializzati e numerosi imprenditori, provenienti dai distretti minerari europei (in particolare da Francia, Belgio, Austria, Spagna) e italiani (da Toscana, bergamasco e bresciano).

Le tracce più interessanti di questo ricco passato industriale risalgono al periodo della dominazione spagnola e della dominazione borbonica.

Da qualche anno sono iniziati i lavori per il recupero dei manufatti legati all'industria mineraria e siderurgica, in particolare nel territorio del Comune di Bivongi.

Degno di nota è il vasto complesso della Ferdinandea, una tenuta di circa 3600 ettari, compresa nei territori dei Comuni di Stilo, Bivongi, Brognaturo, Mongiana e Serra San Bruno, quasi interamente coperta da boschi di alto fusto, trasformata da tenuta di caccia dei Borbone a centro siderurgico.

## *1.2 L'impatto dell'infrastruttura sul territorio attraversato*

L'attrattività e la competitività di un territorio ed il suo potenziale di sviluppo sono notevolmente influenzate dalla dotazione di infrastrutture economiche, prime tra tutte quelle relative alla mobilità, che, insieme alla localizzazione geografica e alla struttura del sistema produttivo, accrescono la produttività dei fattori della produzione, ne abbattano i costi di acquisizione e assumono un ruolo di esternalità positive per lo sviluppo economico dell'area.

### *Il sistema agroalimentare della Calabria*

La SS 106 influenza in maniera decisiva il sistema agroalimentare della Calabria, il comparto economico più importante della Regione che rappresenta un'aliquota considerevole delle importazioni totali pari al 42% nel 2011 (Infocamere, 2013).

L'agricoltura in Calabria ha un peso rilevante sulla formazione del PIL regionale, pari al 4,1% che rappresenta il doppio della media nazionale ed è superiore anche alla media delle regioni del Mezzogiorno. L'industria alimentare calabrese è il primo settore nel comparto manifatturiero, con un valore aggiunto pari a circa il 23% del totale.

Le imprese attive dell'industria alimentare calabrese costituiscono il 26,6% delle imprese manifatturiere regionali (Infocamere, 2013), quota superiore alla media nazionale (10,9%) e hanno garantito in Calabria occupazione a circa 10.000 addetti, pari al 26,4% dell'occupazione dell'industria manifatturiera, l'incidenza più alta registrata fra le regioni italiane e di gran lunga superiore a quella media nazionale ed anche ai valori, pure elevati, delle altre regioni meridionali (Sardegna 24,5%, Sicilia 23,8%, Molise 22,9%, Campania 18,3%).

In Calabria, l'agroindustria regionale produce quasi il 7% del valore aggiunto del comparto del Mezzogiorno e poco più dell'1,3% del valore aggiunto dell'agroindustria nazionale.

Le specificità più evidenti della composizione della produzione agroalimentare regionale riguardano il peso della filiera olivicola-oleicola e dell'agrumicoltura seguite dai comparti della cerealicoltura e prodotti da forno, della zootecnia e della vitivinicoltura. In particolare, in Calabria, nelle aree specializzate, si produce più della metà delle clementine prodotte in Italia, più di un terzo delle arance, più di un quarto dei mandarini, la totalità dei bergamotti e dei cedri e circa un quarto delle olive da mensa e dei fichi freschi.

Nell'agroindustria, l'analisi delle imprese per gruppi di attività economica, condotta sulla base dei dati Infocamere riferiti al 2010, evidenzia come il settore sia dominato prevalentemente da due segmenti produttivi: il primo è quello della produzione di prodotti da forno e farinacei, che assorbe il 44,6% delle imprese agroindustriali, mentre il secondo è quello della produzione di oli e grassi vegetali e animali, a cui afferisce oltre un quarto delle aziende del settore e a maggiore proiezione sui mercati extraregionali. Sono in numero inferiore le imprese attive nella lavorazione di frutta e ortaggi (8,2%), nella lavorazione e conservazione di carne e prodotti a base di carne (5,2%), nella produzione lattiero-casearia (4,6%), nella produzione di bevande (3,4%), nella lavorazione delle granaglie e produzione di amidi (2,2%), nella lavorazione e conservazione di pesce, crostacei e molluschi (1,7%).

Sebbene i dati dimostrino che lo sviluppo del settore agro-alimentare costituisca uno degli elementi più importanti per le prospettive dell'economia calabrese, nei territori attraversati dalla SS 106 Jonica tratto Sud, l'agro-alimentare non è ancora una componente forte del sistema produttivo. Questo è dimostrato anche dalla poca presenza di imprese operative nel settore primario come è riportato nella Tab. 1.17.

*Tab. 1.17 - Numero imprese attive per settore*

	Settore primario			Settore secondario		Settore terziario	
	Numero tot. imprese	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%
Area dello Stretto	8.941	35	0,39	1.179	13,19	6.426	71,87
Area Grecanica	1.534	7	0,46	287	18,71	1034	67,41
Locride	5.275	12	0,23	1.032	19,56	3.640	69,00
Serre Calabresi	2.969	13	0,44	646	21,76	1.977	66,59
Totale Regione	81.487	437	0,54	14.185	17,41	56.584	69,44

*Fonte: Istat, Censimento Industria e Servizi 2011, Registro Statistico delle Imprese Attive (ASIA)*

Uno dei motivi più importanti può essere ricondotto alle condizioni di accessibilità offerte dalla strada statale in esame che rappresenta un freno allo sviluppo economico della regione, per i costi elevati e le utilità estremamente basse rispetto ad altri sistemi territoriali.

#### *Le coste e il turismo della Calabria*

Le infrastrutture dei trasporti, come la SS 106, costituiscono l'elemento fondamentale per l'accessibilità dall'esterno di tutti i territori della Regione. Il *miglioramento dell'accessibilità di un'area in termini sia di tempo sia di costo promuove infatti un maggior grado di inclusione sociale delle popolazioni interessate e favorisce lo sviluppo locale attraverso l'aumento della domanda turistica* (Banca d'Italia, 2013).

Il turismo è uno dei principali fattori di sviluppo della Regione Calabria. Recenti studi (Banca d'Italia, 2013) affermano che l'impatto complessivo degli afflussi turistici addizionali sull'economia regionale è pari al 10% circa della loro spesa.

La principale risorsa turistica calabrese è il mare, con una lunghissima costa affacciata su tre mari (Tirreno, Ionio e Stretto), una particolare ricchezza della fauna ittica italiana, in un paesaggio che alterna spiagge e scogliere. Il settore costiero rappresenta un importante elemento di sviluppo, configurandosi come il principale catalizzatore di flussi turistici e, dunque, come generatore di reddito.

Il mare rappresenta uno spazio di riferimento di grande interesse per un insieme crescente di attività legate alla soddisfazione di motivazioni turistiche e sportive. Alla tradizionale vacanza balneare si sono affiancate, nel corso del tempo, altre attività quali, ad esempio, l'ittiturismo, il pescaturismo, le regate e le manifestazioni veliche a scopo turistico, mentre si sono consolidate le attività rientranti nel settore del turismo nautico quali il charterismo (noleggio e locazione), la crociera, e così via.

In Calabria, nonostante negli ultimi anni abbia registrato apprezzabili tassi di crescita degli arrivi e delle presenze, il settore turismo esibisce molte criticità strutturali: è prevalentemente di tipo balneare ed è caratterizzato da una forte stagionalità. Le prospettive di crescita di questo comparto sembrano incoraggianti dato il patrimonio ambientale (coste, aree protette, paesaggio rurale, ecc.) e culturale (siti archeologici, musei, monumenti, centri storici, minoranze linguistiche, ecc.), che, se adeguatamente valorizzato, può fornire un apporto rilevante alla crescita e alla qualificazione delle attività turistiche e, più in generale, allo sviluppo economico della regione (POR FESR 2007-2013).

Nell'ultimo decennio (2003-2013) la Calabria ha registrato una crescita lenta e costante nel numero degli arrivi (13,23%) e delle presenze (9,12%). Un turismo, quello regionale, che secondo i dati forniti dal Sistema Informativo Turistico (SIT) regionale (Tab. 1.18) ha realizzato nel 2013 quasi un milione e mezzo di arrivi e poco più di otto milioni di presenze, facendo registrare, come traguardo storico, più di un milione e seicentomila presenze straniere.

La provenienza dei turisti stranieri è caratterizzata da una presenza massiccia (circa il 75%) di cittadini europei. Il 95,7% dei pernottamenti di turisti stranieri si registra sulle coste, di cui circa il 77% sulla costa Tirrenica e il 19% su quella Ionica. Dei pernottamenti che avvengono sulla costa tirrenica, il 74% avviene in strutture ricettive ubicate nella Provincia di Vibo Valentia ed il 16% nella Provincia di Catanzaro,

proprio nei pressi dell'Aeroporto di Lamezia Terme. Tale aeroporto, secondo i dati forniti dal SIT regionale, riesce ad intercettare circa il 90% delle presenze straniere sulla costa tirrenica.

*Tab. 1.18 - Arrivi, presenze e permanenza media negli esercizi ricettivi. Anno 2013*

	Italiani			Stranieri			Totale		
	Arrivi*	Presenze*	Perman. Media <sup>(1)</sup>	Arrivi*	Presenze*	Perman. Media <sup>(1)</sup>	Arrivi*	Presenze*	Perman. Media <sup>(1)</sup>
Entroterra	158,9	386,6	2,43	17,5	49,4	2,83	176,4	436,1	2,47
Ionio	433,0	3.000,7	6,93	43,5	316,1	7,27	476,5	3.316,8	6,96
Tirreno	535,6	2.734,3	5,11	187,4	1.276	6,81	723	4.010,2	5,55
Montagna	90,6	217,8	2,40	5,9	21,9	3,69	96,5	239,7	2,48
Calabria	1.218,1	6.339,4	5,20	254,3	1.663,4	6,54	1.472,5	8.002,8	5,43

(\*) valori espressi in migliaia - (1) Permanenza media = Presenze/Arrivi (giornate)

Fonte: Elaborazioni e dati Sistema Informativo Turistico - Regione Calabria, 2014

Considerando la capacità ricettiva (uno dei principali rilevatori di accoglienza di un Paese, misurata in termini di posti letto disponibili rapportati alla popolazione residente), secondo i dati Istat (Istat, 2012) la Calabria con 99 posti letto per ogni mille abitanti si piazza al secondo posto tra le regioni del Mezzogiorno, dietro solo alla Sardegna (124,8), con valori superiori alla media meridionale (58,9) e nazionale (80). Il dato è interessante in relazione alla possibilità di incremento del PIL pro-capite, ma è poco significativo a causa della ridotta popolazione presente rispetto alle altre regioni meridionali.

La permanenza media (pari al rapporto tra il numero di notti trascorse e quello dei clienti residenti all'estero arrivati nelle strutture ricettive) negli esercizi ricettivi è di circa 6 giorni (5,54), dato superiore a quanto avviene nel Sud (4,15) e nel Paese (3,67); i clienti di nazionalità straniera, infine, risulterebbero sostare 1,4 giorni in più rispetto a quelli italiani.

Focalizzando l'attenzione sul territorio attraversato dalla SS 106, ed in particolare sulle aree ioniche della Provincia di Reggio Calabria, dai dati reperiti dal Tredicesimo Rapporto sul Turismo della Regione Calabria (Regione Calabria, 2014) emerge che la distribuzione dei



turisti è molto limitata (Tab. 1.19). Gli arrivi costituiscono solo il 3,69% del totale, mentre le presenze il 3,04%.

Il mancato sviluppo del sistema turistico nelle aree considerate è da ricondurre ai problemi di accessibilità legati alla SS 106 che, non consentendo il facile raggiungimento dei luoghi di attrazione, indirizzano la domanda verso altre mete nonostante il territorio sia caratterizzato da un ricco patrimonio naturale, culturale-artistico.

*Tab. 1.19 - Arrivi, presenze e permanenza media negli esercizi ricettivi nei territori attraversati dalla SS 106. Anno 2013*

	Italiani			Stranieri			Totale		
	Arrivi*	Pres.	PM <sup>(1)</sup>	Arrivi*	Pres.*	PM <sup>(1)</sup>	Arrivi*	Pres.*	PM <sup>(1)</sup>
Prov. RC Ionio	46,7	210,4	4,50	7,6	33,5	4,41	54,3	243,9	4,49
Calabria Ionica	433,0	3.000,7	6,93	43,5	316,1	7,27	476,5	3.316,8	6,96
Calabria	1.218,1	6.339,4	5,20	254,3	1.663,4	6,54	1.472,5	8.002,8	5,43

(\*) valori espressi in migliaia - (1) PM Permanenza media = Presenze/Arrivi (giornate)

Fonte: Elaborazioni e dati Sistema Informativo Turistico - Regione Calabria, 2014

L'inserimento dell'infrastruttura oggetto di studio nelle reti europee è necessario per evitare che il territorio attraversato si abissi nelle condizioni di marginalità e di abbandono in cui già versa, e deve essere effettuato tempestivamente affinché il flusso turistico non subisca ulteriori riduzioni rispetto a quelle già registrate negli ultimi anni.

Analizzando, infatti, la variazione della domanda turistica negli anni 2012/2013 (Tab. 1.20), si evince una diminuzione del totale degli arrivi del 10,8% e delle presenze del 14,7%.

Risulta che gli italiani più degli stranieri hanno abbandonato le coste ioniche del Sud come meta turistica.

*Tab. 1.20 - Variazioni % di arrivi e presenze, differenze assolute di Permanenza Media (PM) negli esercizi ricettivi. Provincia Reggio Calabria. Anni 2012/2013*

	Italiani			Stranieri			Totale		
	Arrivi	Pres.	PM	Arrivi	Pres.	PM	Arrivi	Pres.	PM
Zona Ionica	-11,9	-15,3	-0,2	-3,6	-10,4	-3,6	-10,8	-14,7	-0,2

Fonte: Elaborazioni e dati Sistema Informativo Turistico, 2014

### *Il sistema mare della Calabria*

Il sistema mare, inteso come il sistema produttivo che basa il proprio sviluppo sulla risorsa “mare”, riveste un ruolo chiave nel processo economico della Calabria. In particolare, il contributo delle filiere riconducibili all'economia del mare ammontava, nel 2011, a 1,1 miliardi di euro, con un'incidenza sul totale della capacità di produrre ricchezza pari al 3,7%, a fronte di un valore medio nazionale del 2,9% (UnionCamere, 2013).

All'economia del mare sono riconducibili:

- Filiera ittica;
- Industria delle estrazioni marine;
- Filiera della cantieristica;
- Movimentazione di merci e passeggeri via mare;
- Servizi di alloggio e ristorazione;
- Ricerca, regolamentazione e tutela ambientale;
- Attività sportive e ricreative.

In particolare, molta importanza riveste il settore della pesca che interessa un insieme di attività dalla produzione del pescato (e degli allevamenti in acque dolci e salate) alla lavorazione e trasformazione dei prodotti ittici.

La filiera della pesca è quella che ha registrato i più evidenti cambiamenti negli ultimi anni, come conseguenza del processo di industrializzazione che la sta interessando e che vede sempre più consistente la quota di produzione generata dall'acquacoltura. L'apporto della Calabria alla formazione del valore aggiunto della pesca nazionale risulta pari al 3,1% (in crescita rispetto al 2000), collocando la regione al 12-esimo posto della graduatoria nazionale.

Sebbene i dati dimostrano che il settore della pesca nel territorio calabrese sia in evoluzione, ad oggi, nei territori attraversati dal tratto Sud della SS 106 Jonica, lo sviluppo di tale filiera non è percettibile,

nonostante il mare sia una risorsa fondamentale del patrimonio naturale della penisola calabrese.

La filiera della pesca potrebbe costituire un grosso potenziale per l'economia calabrese ma attualmente rappresenta una componente debole del sistema produttivo.

Il motivo è riconducibile alle condizioni di accessibilità offerte dalla SS 106 che a causa delle forti problematiche che la caratterizzano rappresenta un freno allo sviluppo economico della regione.

Il poco sviluppo della filiera della pesca è dimostrato anche dall'esigua presenza di imprese operative nel settore, come è riportato nella Tab. 1.21.

Dai dati emerge che, nei territori attraversati, il numero di imprese attive nella pesca e nell'acquacoltura è minimo, eccetto nell'Area dello Stretto in cui il contributo maggiore è dato dai comuni tirrenici quali Bagnara Calabria e Scilla, non interessati dallo studio in esame.

*Tab. 1.21 - Numero imprese attive e addetti per il settore della pesca e dell'acquacoltura*

	Pesca		Acquacoltura	
	N. Imprese	N Addetti	N. Imprese	N Addetti
Area dello Stretto	30	152	2	
Area Grecanica	3	6		
Locride	4	31		
Serre Calabresi	3	58	1	
Totale Regione	134	1.017	11	5

*Fonte: Istat, Censimento Industria e Servizi 2011, Registro Statistico delle Imprese Attive (ASIA)*

### *1.3 Caratteristiche dell'infrastruttura stradale*

La SS 106 Jonica ha origine a Reggio Calabria e termina a Taranto, dopo un percorso di 491 km. L'arteria collega le Regioni della Calabria, della Basilicata e della Puglia, attraverso i loro territori costieri.

Il tracciato della S.S. 106 (Fig. 1.5) si sviluppa per la maggior parte della sua estensione lungo la costa jonica e attraversa numerosi centri

costieri con una prevalente vocazione turistica ed agricola ed una maggiore disponibilità di risorse territoriali rispetto ai centri più interni.



*Fig. 1.5 - Carta della Strada Statale 106 (Tratto calabrese)*

Il tratto di SS 106, da Catanzaro Lido al ricongiungimento con l'A3, attraversa 42 comuni per un totale di circa 366.971 abitanti, di cui 28 comuni ricadono all'interno della provincia di Reggio Calabria, 14 nella provincia di Catanzaro (Tab. 1.22). Sono circa 44 i comuni che pur non essendo attraversati dal tracciato costituiscono una fascia nell'immediato retroterra (Tab. 1.23).

Lo sviluppo degli insediamenti abitativi lungo la SS 106 ha attribuito alla strada in esame una funzione di asse portante e di supporto alla urbanizzazione costiera sovrapponendosi al ruolo, da sempre svolto di grande itinerario nazionale ed internazionale. Questo ha favorito l'addensamento di interventi urbanistici intorno alla sede attuale che assume, per lunghi tratti, anche la funzione di arteria urbana.

Allo stato attuale, il tratto stradale in esame, svolge le seguenti funzioni:

- Arteria stradale di grande comunicazione che garantisce i collegamenti della Calabria e della Sicilia con il resto dell'Italia e tramite l'adriatica con la penisola balcanica e tramite la SS 113 con la penisola iberica;
- Unica arteria di accesso al territorio descritto per eventuali problemi di rischio a carattere nazionale;
- Collegamento per i traffici in provenienza dall'aeroporto di Reggio Calabria e di Crotone e, per quanto attiene ai traffici merci, dai Porti di Gioia Tauro verso i centri della litoranea, tutti di grande importanza turistica e con significative presenze industriali sia attuali che in programma;
- Strada di collegamento interregionale e di interconnessione della rete trasversale di primo e secondo livello verso i centri dell'interno;
- Strada di scorrimento urbano, spesso in condizioni di forte congestione, soprattutto durante il periodo estivo e di massima presenza turistica.
- Asse portante dello sviluppo urbanistico, turistico ed economico dell'intera costiera jonica.

*Tab. 1.22 - Comuni attraversati dalla SS 106 Jonica tratto Sud*

Comune	Provincia	Popolazione	Comune	Provincia	Popolazione
Africo	RC	449	Riace	RC	2.155
Ardore	RC	5.112	Roccella Jonica	RC	6.571
Bianco	RC	4.224	Roghudi	RC	1.137
Bova marina	RC	4.207	San Lorenzo	RC	2.669
Bovalino	RC	8.945	Sant'Ilario	RC	1.366
Brancaleone	RC	3.634	Siderno	RC	18.120
Bruzzano Zeff.	RC	1.139	Stignano	RC	1.386
Camini	RC	752	Stilo	RC	2.010
Casignana	RC	777	Badolato	CZ	3.134
Caulonia	RC	7.133	Borgia	CZ	7.602
Condofuri	RC	5.077	Davoli	CZ	5.631
Ferruzzano	RC	747	Guardavalle	CZ	4.618
Grotteria	RC	3.163	Isca sullo Ionio	CZ	1.623
Locri	RC	12.548	Montauro	CZ	1.729
Marina di Gioiosa	RC	6.602	Montepaone	CZ	5.223
Melito Porto S.	RC	11.436	San Sostene	CZ	1.363
Monasterace	RC	3.434	Santa Caterina I.	CZ	2.109
Montebello I.	RC	6.259	Sant'Andrea A. I.	CZ	1.970
Motta San Giov.	RC	6.205	Satriano	CZ	3.462
Palizzi	RC	2.366	Soverato	CZ	9.219
Portigliola	RC	1.205	Squillace	CZ	3.621
Reggio Calabria	RC	183.974	Staletti	CZ	2.451

*I dati di popolazione sono stati reperiti da Istat, 2015*

*Tab. 1.23 - Comuni non attraversati ma serviti dalla SS 106 Jonica tratto Sud*

Comune	Provincia	Popolazione	Comune	Provincia	Popolazione
Africo	RC	449	San Luca	RC	3.919
Agnana calabra	RC	3.127	Sant'Agata del B.	RC	614
Antonimina	RC	564	Staiti	RC	256
Bagaladi	RC	1.330	Stilo	RC	2.010
Benestare	RC	1.062	Amaroni	CZ	1.859
Bivongi	RC	2.556	Argusto	CZ	530
Bova	RC	1.377	Cardinale	CZ	2.223
Canolo	RC	762	Cenadi	CZ	569
Caraffa del B.	RC	539	Centrache	CZ	408
Cardeto	RC	1.705	Chiaravalle C.	CZ	5.839
Careri	RC	2.380	Cortale	CZ	2.140
Ciminà	RC	570	Gagliato	CZ	516
Gerace	RC	2.690	Gasperina	CZ	2.139
Gioiosa Ionica	RC	7.149	Girifalco	CZ	6.008
Mammola	RC	2.874	Jacurso	CZ	628
Martone	RC	551	Olivadi	CZ	550
Pazzano	RC	577	Palermi	CZ	1.227
Placanica	RC	1.207	Petrizzi	CZ	1.139
Platì	RC	3.783	San Floro	CZ	731
Roccaforte del G.	RC	492	San Vito I.	CZ	1.821
Roghudi	RC	1.137	Torre di Rugg.	CZ	1.060
Samo	RC	818	Vallefiorita	CZ	1.787
San Giovanni G.	RC	496			

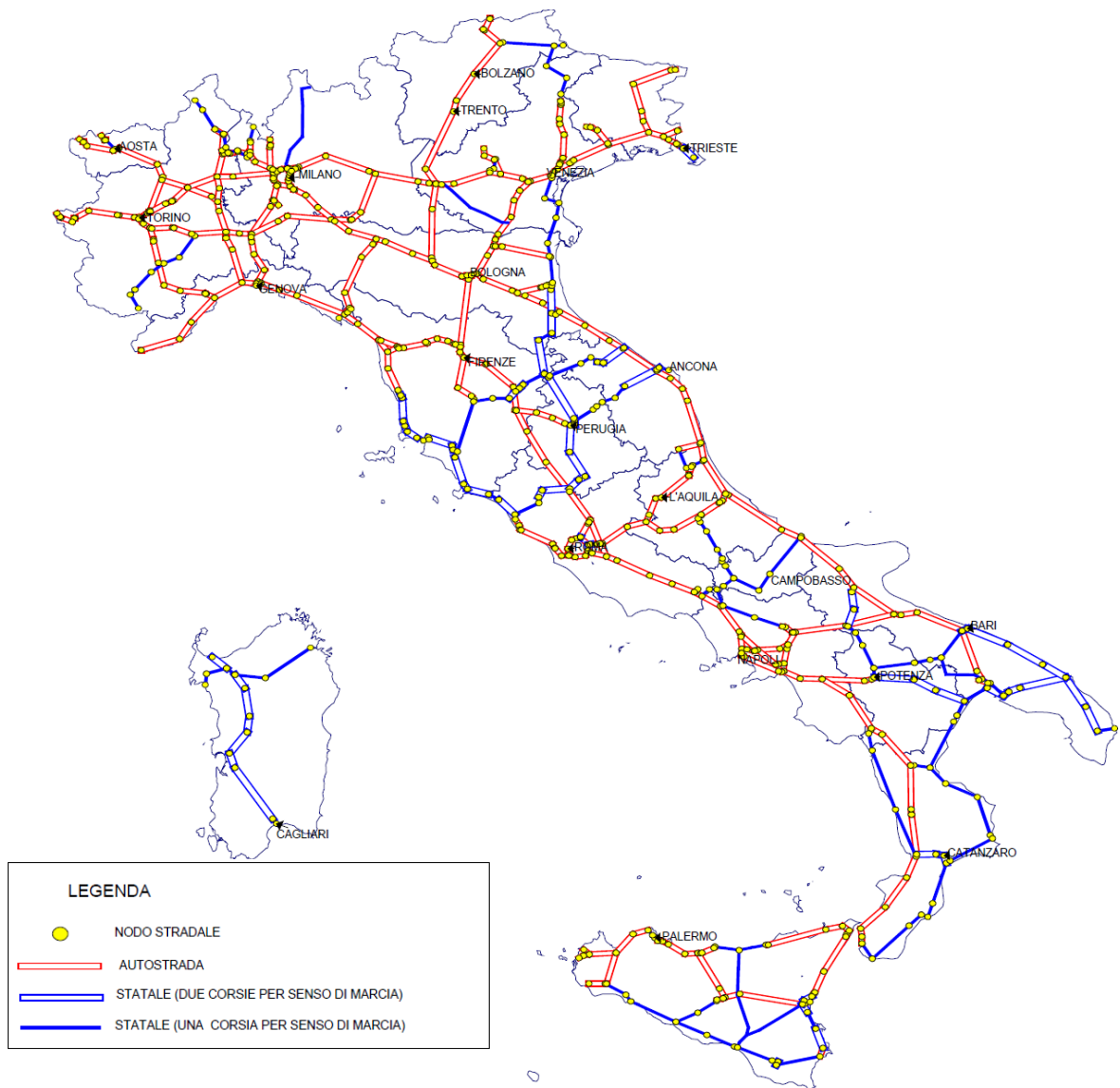
*I dati di popolazione sono stati reperiti da Istat, 2015*

#### *1.4 Classificazione nazionale*

Il Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001, ha definito un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) attuale al fine di analizzare le principali caratteristiche del sistema di infrastrutture di trasporto di rilevanza nazionale e per individuarne le criticità.

La rete stradale dello SNIT attuale è costituita dalle autostrade e dalle strade che restano di competenza dello Stato dopo il conferimento a Regioni ed Enti locali delle funzioni in materia di viabilità. L'estensione della rete è di 23.808 km (rete stradale e autostradale nazionale) e comprende 13 valichi alpini. All'interno di tale rete è stata individuata una sottorete, denominata rete stradale SNIT di primo livello, formata dagli assi della rete portante del Paese (assi stradali ed autostradali che collegano fra loro le varie Regioni e queste con la rete viaria degli Stati limitrofi), la cui estensione è di circa 11.000 km.

LA SS 106 Jonica appartiene alla rete di primo livello dello SNIT come è riportato in Fig. 1.6.



*Fig. 1.6 - Rete stradale calabrese dello SNIT attuale di primo livello  
(Fonte: PGTL, 2001)*



### *1.5 Classificazione UE*

Il Regolamento Europeo n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti definisce una rete articolata in una maglia "a doppio strato" costituita da una rete centrale (Core network) e una rete globale (Comprehensive network).

La rete globale è costituita da tutte le infrastrutture di trasporto, esistenti e pianificate, della rete transeuropea dei trasporti, nonché da misure che ne promuovono l'uso efficiente e sostenibile sul piano sociale e ambientale. La rete centrale consiste di quelle parti della rete globale che rivestono la più alta importanza strategica ai fini del conseguimento degli obiettivi per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti.

La rete Ten-T consiste in larga parte di infrastrutture esistenti, che devono essere ripristinate e ammodernate attraverso misure che ne promuovano l'uso efficiente sotto il profilo delle risorse, e deve essere sviluppata attraverso la creazione di nuove infrastrutture di trasporto.

La SS 106 Jonica è inserita nella rete comprehensive, nel tratto da Taranto sino a Catanzaro Lido (Fig. 1.7), mentre non è inserita nel tratto da Catanzaro Lido a Reggio Calabria.



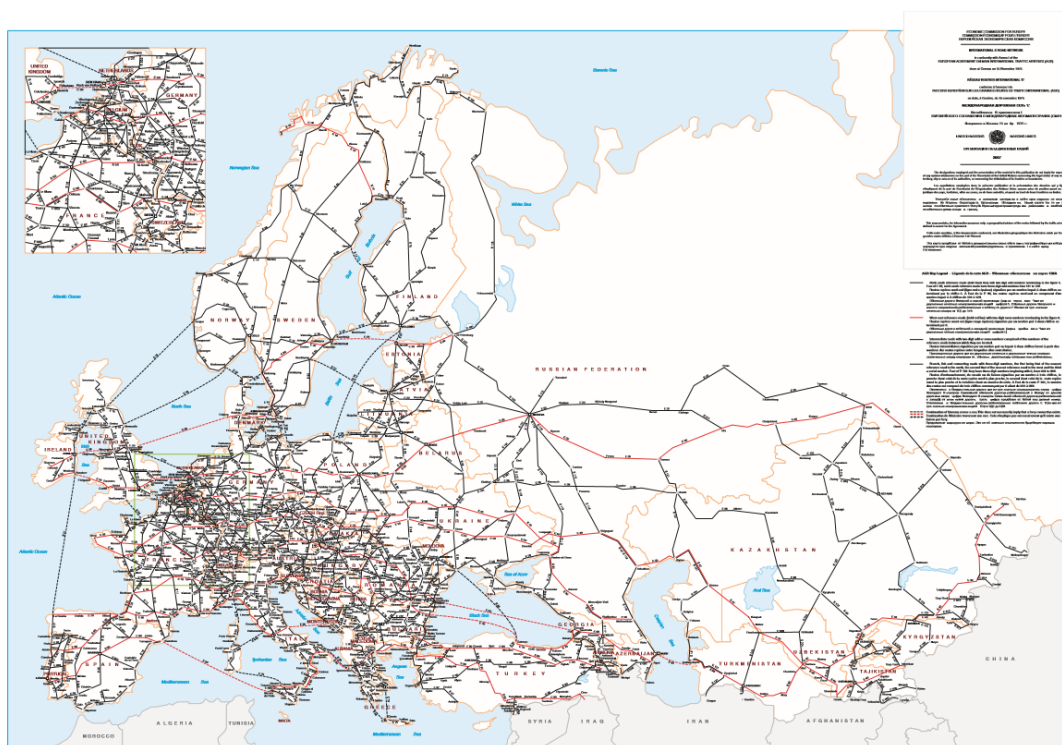
*Fig. 1.7 - Rete TEN-T stradale globale e centrale*

## 1.6 Classificazione UNECE (ONU)

A livello europeo, esiste un'ulteriore classificazione, l'*International E-road network*, che individua tutte le strade che attraversano i confini nazionali in Europa e ricadono sotto la responsabilità della Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE, 2007). In Fig. 1.8 è riportata una mappa con tutte le strade appartenenti all'International E-road network.

La Strada Statale 106 Jonica da Reggio di Calabria a Taranto fa parte della strada europea E90, una strada di classe A della dorsale ovest-est che si estende da Lisbona (Portogallo) fino a Habur (Turchia) ai confini con l'Iraq, attraversando 5 Paesi europei.

La Fig. 1.9 riporta uno zoom sull'itinerario della E90.



*Fig. 1.8 - Mappa dell'International E-road network  
(Fonte: UNECE, 2007)*



*Fig. 1.9 – International E-road network, Zoom sulla E90  
(Fonte: UNECE, 2007)*

L'inserimento della SS 106 nell'International E-road network evidenzia il ruolo dell'infrastruttura nei grandi collegamenti internazionali ed intercontinentali tra Est ed Ovest, essendo parte decisiva del percorso europeo E-O più a Sud. L'infrastruttura in esame è riconosciuta e classificata come strada E90, e assume una rilevanza europea, ma allo stesso tempo non è considerata nel nuovo assetto TEN-T.

### *1.7 Flussi attuali*

La domanda di mobilità sulla SS 106 è stata ottenuta facendo riferimento ai conteggi di traffico effettuati dalla società TPS PTV Visum (PRT, 2016).

I rilievi di traffico TPS PTV Visum sono stati effettuati su alcune sezioni stradali bidirezionali. I conteggi veicolari sono stati effettuati nelle giornate da venerdì 7 a mercoledì 12 giugno 2013 in 24 ore consecutive. Per l'esecuzione delle indagini di traffico sono stati utilizzati due diversi sistemi automatici di rilevamento scelti per ogni sezione in base alla reale possibilità di installazione dell'apparecchiatura in condizioni di sicurezza e alle caratteristiche della carreggiata:

- contatori/analizzatori di traffico ad induzione magnetica, il cui funzionamento si basa sulla possibilità di rilevare la distorsione magnetica subita quando un veicolo transita sopra o in prossimità del sensore posizionato sulla sede stradale

permettendo di rilevare il volume di traffico, la velocità (max 15 classi) e la lunghezza (max 8 classi) dei veicoli, il tempo di occupazione, la temperatura e le condizioni della superficie stradale (asciutto/bagnato);

- rilevatori elettronici a sensore Radar, il cui funzionamento sfrutta l'effetto Doppler, ovvero la variazione di frequenza della radiazione elettromagnetica osservata dal dispositivo installato a bordo strada su qualsiasi supporto esistente (pali della segnaletica stradale, illuminazione, ecc.), permettendo di rilevare, per ogni veicolo all'interno del fascio radar, la velocità, la lunghezza ed il gap temporale tra un veicolo e il successivo.

Le sezioni della SS 106 esaminate (Fig. 1.10) sono le seguenti:

- Provincia di Catanzaro: da Marincoli a Catanzaro Marina (1), da Catanzaro Marina a Marincoli (2), da Satriano Marina a Davoli Marina (3), da Davoli Marina a Satriano Marina (4);
- Provincia di Reggio Calabria: da Marina di Gioiosa a Siderno (5), da Siderno a Marina di Gioiosa (6), da Ravagnese a Pellaro (7), da Pellaro a Ravagnese (8).



*Fig. 1.10 - Sezioni di rilievo dei flussi*

In Tab. 1.24 sono riportati i flussi veicolari rilevati nella provincia di Catanzaro (PRT, 2016), mentre la Tab. 1.25 mostra i dati relativi alle sezioni della SS 106 nella provincia di Reggio Calabria (Delfino et al., 2011)

*Tab. 1.24 - Flussi veicolari rilevati su alcune sezioni della SS 106, anno 2013*

Sez.	Tot. Veic. Legg.	TOT Veic. Pesanti	Volume AM Leggeri	Volume NON Leggeri	Volume PM Leggeri	Volume AM Pesanti	Volume NON Pesanti	Volume PM Pesanti
1	4.088	307	343	268	349	44	24	30
2	4.599	324	277	304	425	27	30	29
3	10.370	262	753	808	826	26	24	19
4	10.625	190	1.037	652	812	22	22	12

Fonte: PRT, 2016

*Tab. 1.25 - Flusso veicolare giornaliero sulle sezioni della SS 106 (16 ore)*

Sezione	Autovetture	Furgoni	Camion	Autobus	Motocicli
5	10.350	885	334	102	176
6	10.048	852	392	110	179
5+6	20.398	1.737	726	212	355
7	19.285	932	1.064	82	628
8	19.812	839	1.071	115	606
7+8	39.097	1.771	2.135	197	1.234

Fonte: Delfino et al., 2011

### *1.8 Sicurezza attuale*

La SS 106 Jonica è stata indicata come una delle strade più pericolose d'Italia e spesso viene definita come "strada della morte" (*Union Camere Calabria, 2016*), data l'alta percentuale di incidenti e scontri dovuti alle cattive condizioni della strada.

Si tratta, infatti, di un'infrastruttura con un tracciato molto tortuoso e che nel tempo non ha subito importanti interventi di manutenzione.

Queste problematiche sono aggravate dall'edificazione incontrollata lungo estesi tratti stradali che ha trasformato nel tempo l'infrastruttura, in molti tratti, in un'arteria urbana, in cui i flussi veicolari sono spesso interrotti e rallentati dalla presenza di accessi secondari, di attività locali a margine, di semaforizzazioni, con riflessi negativi sul viaggiatore e sugli stessi ambiti urbani, particolarmente accentuati nella stagione turistica estiva.

Particolarmente grave è la situazione del raccordo tra S.S. 106 e A3, che vede la tangenziale di Reggio Calabria tra le strade con i più gravi problemi di sicurezza d'Italia e tutto il tratto da Villa San Giovanni a Pellarò con sistematica congestione in tutte le ore diurne.

Durante la stagione estiva e in concomitanza di eventi calamitosi anche leggeri (come pioggia), le condizioni di circolazione peggiorano ulteriormente, penalizzando di fatto la qualità della vita locale, ma anche i flussi turistici e gli scambi commerciali.

### *1.9 La disomogeneità del tracciato*

Come già detto in precedenza, la SS 106 Jonica svolge diverse funzioni, è un asse portante internazionale, un'arteria di collegamento nazionale ed interregionale, una infrastruttura di supporto alla urbanizzazione costiera.

Questa molteplicità di funzioni che si assommano su un solo itinerario ha determinato una rilevante serie di criticità che insieme a

problematiche legate alle caratteristiche geometriche dell'infrastruttura costituiscono un serio ostacolo allo sviluppo civile ed economico di tutto il versante jonico della Calabria (Anas SpA, 2005).

La disomogeneità del tracciato riguarda sia la domanda di mobilità che l'offerta infrastrutturale.

La SS 106 costituisce un'arteria principale per l'accessibilità locale in alcuni tratti; attraversa numerosi centri comunali nei quali adegua la geometria quasi alla funzione di strada urbana.

È inoltre utilizzata come via di collegamento dalle numerose attività produttive insediate lungo il suo tracciato, per il trasporto di prodotti ortofrutticoli, dell'edilizia e dell'industria manifatturiera.

Il traffico è promiscuo comprendendo flussi intra-regionali, interregionali e internazionali.

Il tratto in esame attraversa numerosi centri di interesse regionale (procedendo da nord verso sud, Sibari, Crotone, Catanzaro Lido, Soverato, Roccella Jonica, Marina di Gioiosa Jonica, Siderno, Locri, Bovalino Marina, Melito Porto Salvo, Reggio Calabria) e costituisce il collettore di molte arterie di fondovalle che raccordano le aree collinari e montane alla costa jonica.

La SS 106 assolve anche ruolo di strada di accesso alla regione; è un connettore di notevole importanza tra la Calabria e il resto d'Italia e, inoltre, è fondamentale per il collegamento della Sicilia con le altre regioni italiane ionico-adriatiche.

L'infrastruttura assume un ruolo strategico di collegamento internazionale; connette la Regione Calabria e la Sicilia ai Balcani attraverso il versante adriatico e verso la Penisola Iberica, come prima visto.

Per ciò che concerne l'offerta di trasporto, il tracciato della SS 106 presenta forti problematiche sia per le caratteristiche tecniche della carreggiata che per l'andamento piano - altimetrico.



Si riscontrano diversi tipi di sezione stradale, per cui si alternano tratti con sezioni ridotte e tratti con sezioni allargate.

Il tracciato della SS 106 nella regione Calabria si presenta quasi tutto a singola carreggiata, tranne che nel tratto più a nord del territorio, e nel comune di Crotona, nella Locride e nell'attraversamento di Reggio Calabria, in cui sono presenti due carreggiate separate con due corsie per senso di marcia (Union Camere Calabria, 2016).

Anche il tracciato planimetrico alterna tronchi ammodernati (con ampi raggi di curvatura e buona visibilità) e tronchi vetusti, nella concezione progettuale.

Le due condizioni determinano situazioni di criticità ad ogni restringimento della carreggiata (che sono diffuse lungo tutto il percorso). Le criticità sono, inoltre, incrementate dai numerosi incroci a raso (con strade provinciali e comunali) e dagli attraversamenti dei centri abitati.

La SS 106 si presenta dunque, oggi, con caratteristiche di tracciato fortemente discontinue, tali da non porre certo le premesse – sotto i determinanti profili dell'accessibilità e della sicurezza, per l'armonico sviluppo territoriale dell'intera zona, così come è previsto dai documenti di programmazione Europei, Nazionali e Regionali.



## 2. Obiettivi

Gli obiettivi posti a livello internazionale, europeo e nazionale mirano ad agevolare lo sviluppo per una crescita intelligente, sostenibile e solidale.

Con il Regolamento UE n. 1315/2013 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che abroga la decisione n. 661/2010/UE, viene superata la precedente impostazione basata sui progetti prioritari per passare ad una visione sistemica di rete (Core network, Comprehensive network).

*L'obiettivo finale è fare in modo che progressivamente, entro il 2050, la grande maggioranza dei cittadini e delle imprese europei non disti più di 30 minuti di viaggio dalla rete principale come riporta il documento della Commissione Europea "La nuova politica delle infrastrutture dei trasporti dell'UE - Informazioni di base" (Commissione Europea, 2014).*

Affinché questo sia possibile risulta necessario l'inserimento della Strada Statale Jonica, tratto Sud da Catanzaro Lido sino al ricongiungimento con l'A3, nella rete europea TEN-T comprehensive.

### 2.1 Obiettivi di accessibilità

In materia di accessibilità, secondo il Regolamento UE 1315/2013, la rete Ten-T rappresenta uno strumento fondamentale per la coesione economica e territoriale dei Paesi europei e per l'efficienza e la sostenibilità del sistema dei trasporti.

Nuovi servizi e nuove infrastrutture potranno essere realizzati e inseriti nelle reti europee attraverso progetti di interesse comune che costituiscono la chiave del Meccanismo per Collegare l'Europa - MCE - (Regolamento UE 1316/2013). L'MCE contribuisce allo sviluppo economico e sostenibile attraverso l'efficientamento delle reti transeuropee.

- Articolo 4, Reg. UE 1315/2013 - Obiettivi della rete transeuropea dei trasporti

*La rete transeuropea dei trasporti rafforza la coesione sociale, economica e territoriale dell'Unione e contribuisce alla creazione di uno spazio unico europeo dei trasporti, efficiente e sostenibile, aumenta i vantaggi per gli utenti e sostiene una crescita inclusiva. Essa dimostra il valore aggiunto europeo contribuendo agli obiettivi definiti nelle quattro categorie di seguito elencate:*

- a) la coesione, attraverso: ...i) **l'accessibilità e la connettività di tutte le regioni dell'Unione, comprese le regioni remote, ultraperiferiche, insulari, periferiche e montane e le zone scarsamente popolate.***

....

- Articolo 3, Reg. UE 1316/2013 - Obiettivi generali:

*L'MCE (Meccanismo per collegare l'Europa) rende possibili la preparazione e la realizzazione di progetti di interesse comune nel quadro della politica in materia di reti transeuropee nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia. In particolare, l'MCE sostiene la realizzazione dei progetti di interesse comune finalizzati allo sviluppo e alla costruzione di nuovi servizi e infrastrutture o all'adeguamento di servizi e infrastrutture esistenti nei settori dei trasporti, delle telecomunicazioni e dell'energia...*

*Gli obiettivi generali ... :*

- a) **contribuire a una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, conformemente alla strategia Europa 2020**, attraverso lo sviluppo di reti transeuropee moderne e ad alta efficienza che tengano conto dei flussi di traffico futuri previsti, assicurando in questo modo benefici per l'intera Unione in termini di miglioramento della competitività nel mercato mondiale e di coesione economica, sociale e territoriale nel mercato interno e creando un contesto più propizio agli investimenti privati, pubblici o pubblico-privati per mezzo di una combinazione di*

*strumenti finanziari e sostegno diretto dell'Unione cosicché i progetti possano beneficiare di tale combinazione di strumenti e sfruttando altresì adeguatamente le sinergie tra i diversi settori. ...;*

- b) consentire all'Unione di raggiungere i propri obiettivi in termini di sviluppo sostenibile, tra cui una riduzione minima del 20 % delle emissioni di gas a effetto serra rispetto ai livelli del 1990 e un miglioramento del 20 % dell'efficienza energetica, nonché un aumento del 20 % della quota delle energie rinnovabili entro il 2020, contribuendo così agli obiettivi di decarbonizzazione dell'Unione a medio e a lungo termine, garantendo al tempo stesso una maggiore solidarietà tra gli Stati membri;*

– *Articolo 4, Reg. UE 1316/2013 - Obiettivi settoriali specifici*

*1. ...*

*2. Nel settore dei trasporti, fornire sostegno ai progetti di interesse comune ... che perseguono gli obiettivi indicati di seguito ... :*

*a) eliminare le strozzature, accrescere l'interoperabilità ferroviaria, realizzare i collegamenti mancanti e, in particolare, migliorare le tratte transfrontaliere...*

*b) garantire nel lungo periodo sistemi di trasporto sostenibili ed efficienti, al fine di prepararsi ai futuri flussi di trasporto previsti e di consentire la decarbonizzazione di tutti i modi di trasporto mediante la transizione verso tecnologie di trasporto innovative a basse emissioni di carbonio ed efficienti sul piano energetico, ottimizzando nel contempo la sicurezza. Il conseguimento di questo obiettivo si misura in base:*

*i. ...*

*ii. ...*

*iii. **alla riduzione del numero di vittime sulla rete stradale nell'Unione;***

*...*

A livello nazionale, nell'allegato al DEF 2016 (Documento di Economia e Finanza), dedicato alle "Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica", sono descritte le strategie concernenti le diverse modalità di trasporto e si sottolinea il cambio di impostazione legato alla nuova disciplina del codice degli appalti ed al collegato superamento della Legge Obiettivo per la definizione degli investimenti infrastrutturali.

Nelle politiche infrastrutturali, importanza viene data alla garanzia dei livelli minimi di accessibilità anche nelle aree più periferiche, obiettivo che si va ad aggiungere al collegamento con il Mediterraneo e con le reti TEN-T. Per il completamento della rete core entro il 2020 si evidenzia la necessità di uno sforzo specifico per l'efficientamento dei collegamenti ferroviari e stradali e per i collegamenti di ultimo miglio a porti e aeroporti.

L'allegato, a differenza dei DEF precedenti, ha l'obiettivo di garantire l'accessibilità ai principali poli del sistema nazionale (aree urbane e metropolitane, poli manifatturieri, centri turistici e culturali) e connettersi, tramite questi, ai corridoi europei.

Vi sono delle criticità che però risiedono nello squilibrio modale e nella scarsa capacità di intercettare la domanda, sia per problemi di accessibilità ai nodi che per la difficoltà dei collegamenti ultimo miglio.

Il secondo obiettivo consiste nel riequilibrio modale a favore di modalità di trasporto sostenibili con la riduzione della mobilità su gomma attraverso misure mirate all'incremento dell'offerta e della qualità dei servizi.

Viene fissato altresì un target di accessibilità: *+30% popolazione servita dall'alta velocità entro il 2030 e massimo 2h per accedere a porti ed aeroporti della rete core.*

Infine, il terzo obiettivo mira a puntare sulle aree urbane e sulla qualità della vita al fine di migliorare l'accessibilità e la mobilità interna, garantendo contestualmente adeguati collegamenti alle

periferie ed alle aree marginali, puntando sui sistemi di trasporto metropolitano.

## *2.2 Obiettivi di sicurezza stradale*

Per ciò che concerne la sicurezza stradale, il PNSS Orizzonte 2020 propone due livelli di obiettivi: obiettivi generali, per la riduzione dell'incidentalità con conseguenze sul numero di decessi sulle strade; obiettivi specifici, per particolari categorie a maggior rischio come pedoni, ciclisti, motociclisti, utenti coinvolti in incidenti in itinere e bambini.

- Obiettivi generali, riferiti al livello di sicurezza dell'intero sistema stradale e rappresentanti l'obiettivo finale che ci si prefigge di raggiungere in termini di riduzione del numero di morti;
  - L'Italia contribuirà al raggiungimento del target europeo fissando come obiettivo generale la riduzione del 50% del numero dei decessi sulle strade entro il 2020, rispetto al totale dei decessi registrato nel 2010. Di conseguenza, per raggiungere l'obiettivo prefissato il numero di morti sulle strade in Italia nel 2020 dovrà essere non superiore a 2.045 decessi.
- Obiettivi specifici, definiti per le categorie di utenza che hanno evidenziato maggiori livelli di rischio, in termini di riduzione del numero di morti per ciascuna categoria.
  - La identificazione delle categorie a maggior rischio è basata su una analisi che ha tenuto conto, per ciascuna categoria, di:
    - Numero totale di morti e feriti
    - Trend storico del numero di morti e feriti (alcune categorie mostrano trend di diminuzione più contenuti di altre, o, addirittura, trend di aumento)

- Confronto con la situazione negli altri Paesi europei
- Livello specifico di rischio (per unità di spostamento)

Le analisi svolte sulla base di tali criteri hanno portato ad identificare le seguenti categorie a maggior rischio:

- Pedoni
- Ciclisti
- Utenti delle 2 Ruote a motore (Motociclisti e Ciclomotoristi)
- Utenti coinvolti in incidenti in itinere
- Alle categorie identificate sulla base dell'analisi, è aggiunta quella dei bambini, per la loro particolare valenza sociale.

Per monitorare il progresso dei risultati raggiunti è utile definire degli “obiettivi intermedi” di medio termine. Si tratta di obiettivi che rendono più flessibile l'approccio del Piano. Consentono, infatti, di verificare l'andamento del livello di sicurezza a intervalli prestabiliti e ricalibrare eventualmente la strategia di azione, laddove i risultati si scostino da quanto previsto. L'obiettivo nel medio termine (2017) è quello di **una riduzione di circa il 38% del numero di decessi rispetto al 2010**. In valori assoluti, significa un numero di decessi al 2017 pari a 2.542.

Per la categoria degli utenti delle 2 Ruote a motore, caratterizzata dalla combinazione di due trend diversi, quello dei motociclisti in fase di stabilizzazione e quello dei ciclomotori in diminuzione, l'obiettivo intermedio è posto a - 35%; **per le categorie a rischio dei pedoni e dei ciclisti, l'obiettivo per il 2017 è posto a -45%; per la categoria dei bambini l'obiettivo intermedio è del 55%; per gli utenti coinvolti in incidenti in itinere, l'obiettivo al 2017 è posto a -35%.**



### 2.3 Road Safety

*I controlli della sicurezza stradale sui progetti e le ispezioni di sicurezza sulle infrastrutture esistenti, definiti complessivamente “analisi di sicurezza stradale”, sono un processo di tipo preventivo, tendente ad individuare le situazioni potenzialmente generatrici di incidenti, finalizzato alla verifica di sicurezza dei progetti stradali, sia di nuove infrastrutture sia di interventi di adeguamento di strade esistenti, ed alla verifica delle caratteristiche delle strade esistenti in esercizio (MIT, 2012).*

#### *Quadro normativo italiano*

In Italia non è univocamente definito il quadro normativo per ciò che concerne i controlli di sicurezza stradale, bensì il sistema italiano in materia è caratterizzato da una molteplicità di documenti non ancora conclusi.

In ambito di sicurezza stradale, il primo regolamento di tipo cogente per la progettazione delle strade è stato introdotto con il D.M. n. 6792 del 5/11/2001 che nella sua prima stesura prevedeva l'applicazione sia per il progetto di nuovi tratti di strada, sia per l'adeguamento di strade esistenti. Successivamente è stata effettuata una modifica dello stesso attraverso l'emanazione del D.M. n. 67/s del 22/04/2004 che ha limitato l'applicazione del D.M. 6792 solo al progetto delle strade di nuova costruzione affermando, comunque, che il D.M. 6792 deve essere assunto come riferimento per i progetti di adeguamento dell'esistente in attesa di una futura norma al riguardo. Il D.M. 6792 a tal proposito prescrive, all'art. 4, che nelle more dell'approvazione della futura norma, gli interventi di adeguamento devono essere accompagnati da una *“specifica relazione dalla quale risultino analizzati gli aspetti connessi con le esigenze di sicurezza attraverso la dimostrazione che l'intervento, nel suo complesso, è in grado di*

*produrre, oltre che un miglioramento funzionale della circolazione, anche un innalzamento del livello di sicurezza, fermo restando la necessità di garantire la continuità di esercizio della infrastruttura."*

Considerata la vetusta progettazione delle infrastrutture italiane la norma non cogente per la realizzazione della relazione della sicurezza era costituita, fino all'emanazione del D.Lgs. n. 35 del 15 marzo 2011, dalla Circolare n. 3699 dell'8 giugno 2001, recante "Linee guida per le analisi di sicurezza delle strade", pubblicata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale, sulla base di un documento approvato dalla Commissione di studio per le norme relative ai materiali stradali e progettazione, costruzione e manutenzione strade del CNR. Pertanto, la maggior parte degli interventi di adeguamento è stata effettuata, per circa 10 anni, con le norme CNR non cogenti per le quali i progettisti non hanno avuto l'obbligo di uniformarsi.

Il D.Lgs 35/11 recepisce la Direttiva 2008/96/CE che, attraverso l'obbligo di alcune procedure di sicurezza, si prefigge l'obiettivo di migliorare il livello di sicurezza delle strade appartenenti alla rete stradale transeuropea (TEN-T) nelle diverse fasi di pianificazione, progettazione, realizzazione e gestione.

Il D.Lgs 35/11 introduce un'estensione dell'ambito di applicazione della direttiva europea, nello specifico, a decorrere dal 1° gennaio 2016, si applica anche *"alle strade appartenenti alla rete di interesse nazionale, individuata dal decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 461, e successive modificazioni, non comprese nella rete stradale transeuropea, siano esse, a quella data, in fase di pianificazione, di progettazione, in costruzione o già aperte al traffico" ed è stata altresì prevista la possibilità di prorogare tale decorrenza, non oltre il 1° gennaio 2021.*

Il D.Lgs 35/11 attribuisce alle Regioni ed alle province autonome la responsabilità di dettare entro il 2020 la disciplina riguardante la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali di competenza

delle Regioni e degli enti locali. Nel rispetto delle norme di principio contenute nel D.Lgs n. 35/11 e nei decreti attuativi da esso previsti, le Regioni e le province autonome devono provvedere a disciplinare, per le strade ricadenti sul loro territorio, ma non comprese nella TEN e nella rete di interesse nazionale: gli ambiti di applicazione, intesi come le reti e le tipologie di strade su cui applicare le disposizioni del D.Lgs n. 35/11 e dei relativi decreti attuativi, anche gradualmente nel tempo; le modalità e i tempi di attuazione delle disposizioni da loro dettate; i criteri e le modalità di individuazione dei relativi Organi Competenti.

Dall'analisi dell'incidentalità del tratto di SS 106 in esame emerge la necessità di migliorare il livello di sicurezza attraverso le procedure del Road Safety. La strada oggetto dello studio non è inserita nelle reti TEN-T quindi non può avvalersi di questo strumento di controllo secondo la Direttiva 2008/96/CE. Inoltre, sebbene la SS 106 ricada nella rete di interesse nazionale, la non chiusura del quadro normativo italiano vigente in materia è tale da non chiarire univocamente gli ambiti e gli obblighi di applicazione delle analisi di sicurezza.

### *Procedure di Road Safety*

Lo strumento a cui è affidato il compito di valutare le prestazioni in termini di sicurezza delle infrastrutture stradali è rappresentato dalla tecnica delle analisi di sicurezza (Road Safety).

Le analisi di sicurezza sono un processo di tipo preventivo, tendente ad individuare le situazioni potenzialmente generatrici di incidenti, prima che questi si manifestino. Esse vengono sviluppate affrontando il problema dal punto di vista dell'utenza e cercando di indagare, attraverso un processo di confronto fra i giudizi espressi da un gruppo di esperti, le modalità con cui lo spazio stradale viene

percepito, interpretato ed utilizzato dai diversi utenti che ne fruiscono nei diversi modi.

Le caratteristiche peculiari delle analisi preventive di sicurezza, che ne distinguono i campi di applicazione rispetto a quelli propri degli studi di sicurezza stradale, sono la rapidità d'esecuzione (un'analisi può richiedere per il suo sviluppo, a seconda dei casi, da 3 a 7 giorni), la relativa semplicità d'esecuzione (non richiede l'effettuazione di rilievi strumentali, prove o complesse analisi fisiche e statistiche) e, come conseguenza, il basso costo.

Il gruppo di esaminatori che effettua le analisi di sicurezza opera applicando i principi della sicurezza stradale secondo una prospettiva multidisciplinare, tenendo conto cioè di ogni tipo di utente: automobilisti, motociclisti, ciclisti, pedoni, anziani, bambini, portatori di handicap, ecc.. L'operato del gruppo di esaminatori si estrinseca nella redazione di un rapporto d'analisi il cui aspetto conclusivo riguarda l'individuazione di provvedimenti per migliorare le caratteristiche di sicurezza del tracciato in esame.

- Le analisi di sicurezza possono essere svolte nelle fasi di progetto di una nuova opera, **Road Safety Audit**, con l'obiettivo di identificare preventivamente i potenziali rischi per gli utenti;
- Le analisi di sicurezza nel caso delle infrastrutture esistenti, **Road Safety Review**, hanno lo scopo di individuare gli aspetti di pericolosità associati ai vari elementi che compongono le infrastrutture medesime.
- Le analisi di sicurezza possono inoltre essere finalizzate ad un monitoraggio sistematico, **Road Safety Inspection**.

La loro finalità è quella di proporre adeguate raccomandazioni in merito alla predisposizione di azioni e di interventi diretti al miglioramento complessivo del livello di sicurezza.

### 3. Necessità dell'inserimento nella rete europea Ten-T del tratto sud della SS 106 Jonica, da Catanzaro Lido al ricongiungimento con l'A3

Il tratto sud della SS 106 Jonica, da Catanzaro Lido al ricongiungimento con l'A3, deve essere inserito nella rete Ten-T comprehensive come mostra la Fig. 3.1.



Fig. 3.1 - Aggiornamento reti stradali Ten-T

Tale inserimento risulta fondamentale per le sue funzioni di arteria stradale di grande comunicazione che garantisce i collegamenti interni ed esterni della Regione Calabria al centro del Corridoio Europeo E-O Meridionale.

Inoltre, è un asse notevole per lo sviluppo turistico ed economico dell'intera costiera jonica.

Il tratto della SS 106 in esame costituisce un elemento fondamentale della dorsale jonica Taranto - Reggio Calabria. La strada collega aree italiane ad elevata valenza economica, la pianura pugliese la Calabria jonica e la Sicilia con i Balcani e la Penisola Iberica.

Inoltre, assume notevole importanza per i collegamenti con i centri di interesse regionale e interregionale. Infatti, lungo il tracciato si incontrano: Sibari (porto), Crotone (area industriale, porto ed aeroporto), Melito Porto Salvo (porto), Saline Joniche (porto) e Reggio Calabria (porto ed aeroporto).

L'aggiornamento delle reti Ten-T è necessario per adeguare il territorio ai target europei di sicurezza, accessibilità e integrazione e deve essere effettuato attraverso un atto delegato da parte della Commissione europea al fine di aggiornare le mappe stradali delle europee Ten-T in conformità con l'art. 49 del Reg. EU 1315/2013:

*4. Fatto salvo l'articolo 172, secondo comma, alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati in conformità dell'articolo 53 del presente regolamento per quanto riguarda l'adeguamento degli allegati I e II per tener conto delle possibili modifiche derivanti dalle soglie quantitative stabilite agli articoli 14, 20, 24 e 27 del presente regolamento. Nell'adeguare tali allegati la Commissione:*

*a) include le piattaforme logistiche, i terminali merci, i terminali ferroviario-stradali, i porti interni, i porti marittimi e gli aeroporti nella rete globale, se è dimostrato che la media del loro volume di traffico degli ultimi due anni supera la soglia pertinente;*

*b) esclude le piattaforme logistiche, i terminali merci, i terminali ferroviario-stradali, i porti interni, i porti marittimi e gli aeroporti dalla rete globale, se è dimostrato che la media del loro volume di traffico degli ultimi sei anni è inferiore alla soglia pertinente;*

*c) adegua le mappe relative all'infrastruttura stradale, ferroviaria e della navigazione interna limitandosi rigorosamente a rispecchiare i progressi compiuti nel completamento della rete. Nel modificare tali mappe, la Commissione non ammette correzioni nel tracciato della rotta oltre quanto è consentito dalla relativa procedura di autorizzazione del progetto.*

*Gli adeguamenti di cui alle lettere a) e b) si basano sulle ultime statistiche disponibili pubblicate da Eurostat o, qualora tali statistiche non siano disponibili, dagli uffici statistici nazionali degli Stati membri.*

*....*

Considerando che gli atti delegati possono essere adottati fino al 21 dicembre del 2018 in conformità all'art. 53 dello stesso Regolamento, comma 4: *il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 49, paragrafi 4 e 6, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da 21 dicembre 2013;* ed inoltre che entro il 31 dicembre del 2023 è possibile procedere ad un riesame della rete europea centrale come è espresso dall'art. 54 del Reg. EU 1315/2013, comma 1: *Entro il 31 dicembre 2023 la Commissione, se del caso previa consultazione degli Stati membri e con l'assistenza dei coordinatori europei, procede a un riesame della realizzazione della rete centrale.*

### 3.1 Accessibilità

Per l'analisi di accessibilità, i 409 comuni della Calabria sono stati accorpati in 33 zone. Di ogni zona è stato scelto come centroide il comune con popolazione maggiore (secondo dati ISTAT 2015). Nella Tab. 3.1 è riportata la zonizzazione.

*Tab. 3.1 - Zonizzazione e comune di riferimento per zona*

Zona	Comune	Superficie [km <sup>2</sup> ]	Popolazione al 2015 [abit.]	Densità [abit./km <sup>2</sup> ]
1	Reggio di Calabria	239,04	183.974	769,63
2	Melito di Porto Salvo	35,41	11.436	322,97
3	Bovalino	18,06	8.945	495,39
4	Villa San Giovanni	12,17	13.813	1.134,55
5	Palmi	32,12	19.024	592,25
6	Gioia Tauro	39,87	19.802	496,69
7	Siderno	31,86	18.120	568,74
8	Rosarno	39,56	14.949	377,90
9	Caulonia	101,76	7.133	70,10
10	Serra San Bruno	40,57	6.773	166,93
11	Mileto	35,65	6.794	190,55
12	Soverato	7,79	9.219	1.183,06
13	Vibo Valentia	46,57	33.897	727,84
14	Borgia	42,38	7.602	179,40
15	Curinga	52,53	6.778	129,04
16	Catanzaro	112,72	90.840	805,86
17	Lamezia Terme	162,43	70.515	434,13
18	Sellia Marina	41,46	7.475	180,31
19	Cirò Marina	41,68	14.973	359,22
20	Crotone	182,00	61.131	335,89
21	Cutro	133,69	10.533	78,79
22	San Giovanni in Fiore	282,53	17.501	61,94
23	Rossano	150,92	36.889	244,44
24	Corigliano Calabro	195,64	40.479	206,90
25	Cassano all'Ionio	159,07	18.587	116,85
26	Castrovillari	130,64	22.284	170,58
27	Scalea	22,56	10.952	485,55
28	Cetraro	66,14	10.135	153,23
29	San Marco Argentano	80,50	7.417	92,14
30	Montalto Uffugo	76,67	19.517	254,55
31	Paola	42,88	16.214	378,11
32	Cosenza	37,86	67.679	1.787,56
33	Gizzeria	37,19	4.829	129,83

*Comuni con maggior numero di popolazione all'interno delle zone scelte.*

*Fonte: Elaborazione su dati Istat, 2016*

Sono stati analizzati i tempi di accesso alla rete TEN-T considerando come punto origine l'i-esimo comune rappresentante la zona e come



punto di destinazione il punto più vicino sulla rete. Sono stati utilizzati i dati ottenuti dalle elaborazioni del sito *www.viamichelin.it*. Il sito ha elaborato il minimo percorso per raggiungere la destinazione D a partire dall'origine O ed ha restituito come output le lunghezze dei percorsi ed i tempi impiegati.

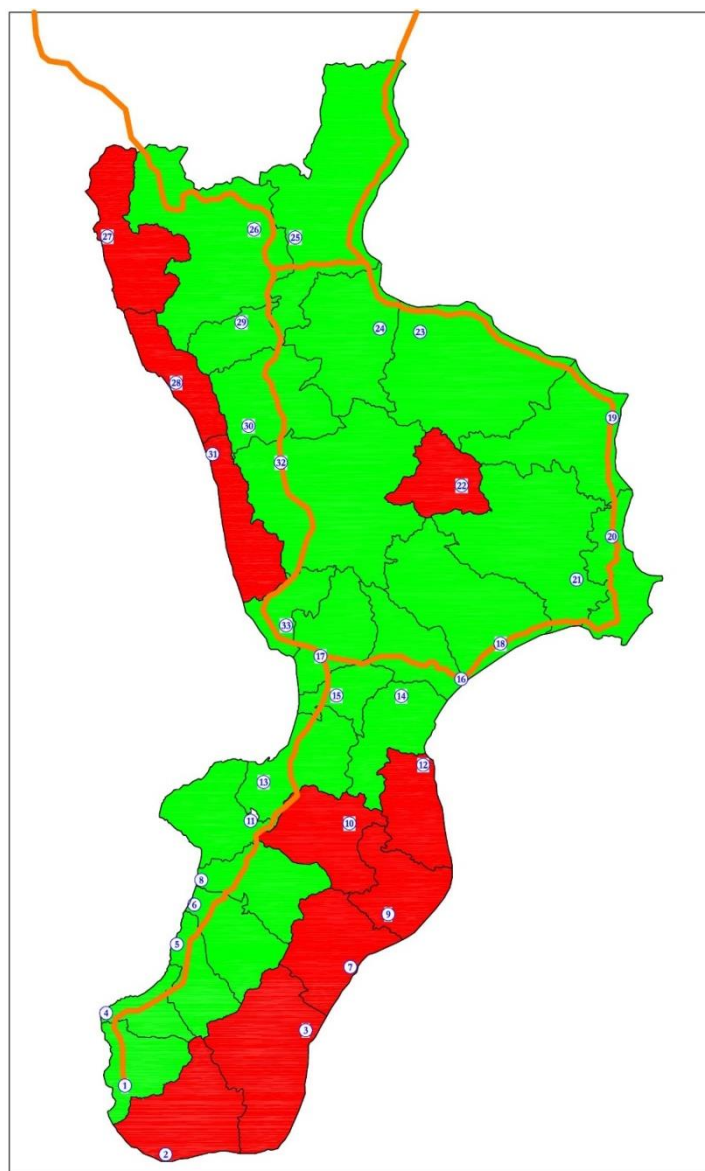
Le distanze temporali risultanti sono stati riportati nella Tab. 3.2.

In verde sono evidenziati i tempi di accesso alla rete TEN-T inferiori o uguali ai 30 minuti, in rosso invece quelli superiori ai 30 minuti.

Un'illustrazione topologica dei risultati è riportata nella Fig. 3.2.

*Tab. 3.2- Analisi di accessibilità*

Zona	Comune	Superficie [km <sup>2</sup> ]	Popolazione [abit.]	Densità [abit./km <sup>2</sup> ]	d [km]	t [min]
1	Reggio di Calabria	239,04	183.974	769,63	2,00	8
2	Melito di Porto Salvo	35,41	11.436	322,97	33,00	49
3	Bovalino	18,06	8.945	495,39	97,00	130
4	Villa San Giovanni	12,17	13.813	1.134,55	2,00	4
5	Palmi	32,12	19.024	592,25	3,00	7
6	Gioia Tauro	39,87	19.802	496,69	4,00	7
7	Siderno	31,86	18.120	568,74	43,00	48
8	Rosarno	39,56	14.949	377,90	4,00	7
9	Caulonia	101,76	7.133	70,10	71,00	63
10	Serra San Bruno	40,57	6.773	166,93	26,00	38
11	Mileto	35,65	6.794	190,55	9,00	13
12	Soverato	7,79	9.219	1.183,06	29,00	36
13	Vibo Valentia	46,57	33.897	727,84	8,00	13
14	Borgia	42,38	7.602	179,40	9,00	12
15	Curinga	52,53	6.778	129,04	13,00	20
16	Catanzaro	112,72	90.840	805,86	4,00	8
17	Lamezia Terme	162,43	70.515	434,13	2,00	2
18	Sellia Marina	41,46	7.475	180,31	25,00	30
19	Cirò Marina	41,68	14.973	359,22	2,00	4
20	Crotone	182,00	61.131	335,89	2,00	5
21	Cutro	133,69	10.533	78,79	10,00	16
22	San Giovanni in Fiore	282,53	17.501	61,94	47,00	44
23	Rossano	150,92	36.889	244,44	6,00	12
24	Corigliano Calabro	195,64	40.479	206,90	7,00	11
25	Cassano all'Ionio	159,07	18.587	116,85	10,00	20
26	Castrovillari	130,64	22.284	170,58	7,00	12
27	Scalea	22,56	10.952	485,55	39,00	64
28	Cetraro	66,14	10.135	153,23	46,00	58
29	San Marco Argentano	80,50	7.417	92,14	13,00	20
30	Montalto Uffugo	76,67	19.517	254,55	12,00	22
31	Paola	42,88	16.214	378,11	28,00	32
32	Cosenza	37,86	67.679	1.787,56	4,00	7
33	Gizzeria	37,19	4.829	129,83	18,00	24



*Fig. 3.2- Tempi di accesso alla rete TEN-T: in verde i tempi inferiori o uguali a 30 minuti, in rosso quelli maggiori di 30 minuti*

Nella parte Sud della Calabria le zone sul versante ionico hanno tutte tempi di accesso superiori ai 30 minuti, in particolare sono le zone 2, 3, 7, 9, 10 e 12 (Melito di Porto Salvo, Bovalino, Siderno, Caulonia, Serra San Bruno e Soverato). Queste zone comprendono il 54% dei comuni della Città Metropolitana di Reggio Calabria che quindi risultano con tempi di accesso alla rete TEN-T superiori ai 30 minuti, non rientrando negli obiettivi fissati.

L'inserimento del tratto oggetto di studio nella rete europea comprehensive Ten-T consente di perseguire anche altri target di preposti dalla comunità europea.

Infatti, l'intervento produce un miglioramento dell'accessibilità calabrese che risulta fondamentale per i collegamenti intra-regionali, interregionali e internazionali, rafforzando così la coesione sociale, economica e territoriale della Calabria e quindi dell'intera Comunità Europea, come previsto dall'art. 4 del Reg. UE 1315/2013.

Inoltre, contribuisce ad una crescita intelligente, sostenibile e inclusiva, conformemente agli obiettivi generali e specifici del MCE previsto dal Reg. UE 1316/2013.

Infine, risulta importante anche per gli obiettivi posti a livello nazionale che mirano a migliorare l'accessibilità e la mobilità interna, garantendo contestualmente adeguati collegamenti alle periferie ed alle aree marginali, come previsto dal DEF 2016.

### *3.2 Sicurezza stradale*

La sicurezza stradale costituisce una delle problematiche principali della SS 106 denominata anche "strada della morte".

Questo è confermato dai dati ACI-ISTAT (ACI-ISTAT, 2015) che hanno registrato, nel 2014, un numero elevato di incidenti con danni alle persone (345) provocando 14 morti e 672 feriti.

Emerge che il tratto di SS 106 che attraversa Crotone presenta il più alto indice di mortalità (8,5 decessi ogni 100 incidenti), seguita da Cosenza (8,1), Catanzaro (2,4) e Reggio Calabria (1,4). Corigliano risulta essere il comune con il più alto numero di incidenti (30) e feriti (75).

Tra tutti, il dato più allarmante, è relativo alla dinamica del sinistro; il 44% degli incidenti avviene con uno scontro frontale-laterale,

riconducibile agli innumerevoli accessi lungo l'infrastruttura o da uno scontro frontale-laterale che provoca l'80% degli incidenti mortali.

Per ciò che concerne il tratto di SS 106 nella provincia di Reggio Calabria, il tronco che comprende il raccordo autostradale presenta una media di 40 incidenti a chilometro per anno, con una punta di 55 nel tratto di San Sperato (Russo, 2014).

Nel tratto della SS 106, nella località di Pellaro, sono conteggiati 32 incidenti a chilometro per anno; nel tratto di Condofuri Marina 20 incidenti, all'incrocio con l'Amendolea 21.

Questi dati di incidentalità sono significativi e sono tali da richiedere l'obbligo di un attento processo di verifica di sicurezza della strada in esame (Road Safety).

### *Analisi contesto infrastrutture*

#### Condizioni generali

Nel 2014 l'autostrada A3, la SS 106 e la SS 18 sono risultate nei primi 15 posti in termini di incidenti e feriti rispetto al contesto delle autostrade e strade extraurbane del territorio nazionale, Tab. 3.3. Sempre nell'anno 2014, l'autostrada A3 è risultata all'ottavo posto come numero di morti.

Nel contesto del territorio calabrese, in termini di incidenti e feriti la SS 106 la A3, e la SS 18 occupano le prime tre posizioni.

Le serie storiche degli ultimi cinque anni riferita all'A3, Tab. 3.4, ed alla SS 106, Tab. 3.5, nel territorio calabrese, evidenziano che, complessivamente, si sono verificati circa 2.700 incidenti stradali. Questi hanno avuto come conseguenze circa 150 morti e circa 5.100 feriti.

*Tab. 3.3 - Incidenti stradali nelle autostrade e strade extraurbane nazionali*

Strada	Incidenti (posiz class)	Feriti (posiz class)	Morti (posiz class)
SS 016 - Adriatica	1343	2256	49
SS 001 - Aurelia	1203	1647	22
A 01 - Milano-Roma-Napoli	1129	2037	51
A 04 - Torino-Trieste	902	1616	35
A 90 - Grande Racc Anulare Roma	678	951	10
A 14 - Bologna-Taranto	625	1135	33
SS 011 - Padana Superiore	615	916	20
SS 007 - Appia	527	931	28
SS 009 - Emilia	512	806	10
SS 012 - 'Abetone e Brennero	481	735	18
SS 036 - Lago di Como- Spluga	369	556	6
SS 010 - Padana Inferiore	355	549	14
SS 106 - Jonica	337 (13°)	644 (11°)	13 (13°)
A 03 - Salerno-Reggio Calabria	333 (14°)	605 (12°)	18 (8°)
SS 018 - Tirrena Inferiore	327 (15°)	561 (13°)	13 (12°)

Fonte: ACI-ISTAT, 2015

*Tab. 3.4 - Incidenti stradali su autostrada A3 (tratto calabrese), anni 2010 ÷ 2014*

	Anno					
Evento	2010	2011	2012	2013	2014	Totale
Incidenti	297	266	179	215	185	1.142
Morti	12	11	8	10	12	53
Feriti	582	497	324	362	339	2.104

Fonte: ACI-ISTAT, 2015

*Tab. 3.5 - Incidenti stradali su SS 106 (tratto calabrese), anni 2010 ÷ 2014*

	Anno					
Evento	2010	2011	2012	2013	2014	Totale
Incidenti	335	286	309	313	303	1.546
Morti	26	24	22	16	8	96
Feriti	627	594	624	637	576	3.058

Fonte: ACI-ISTAT, 2015

Come è possibile evincere dalle Tabelle, nell'A3 gli incidenti e i feriti si sono ridotti notevolmente, mentre nella SS 106 si sono verificati solo modeste riduzioni. La riduzione del numero di morti potrebbe essere non stabile dato che la quantità complessiva di incidenti non si è ridotta.

### Condizioni particolari

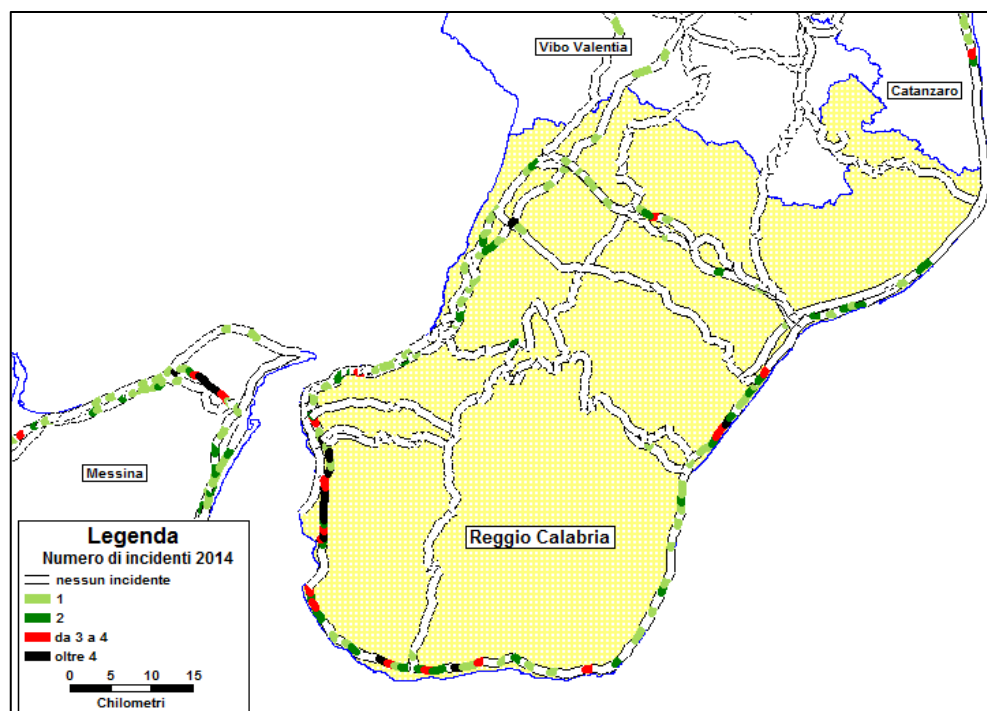
Relativamente al tratto considerato della SS 106 l'analisi dell'indicatore del numero di incidenti per chilometro di estensione ha evidenziato valori superiori a quattro incidenti al chilometro relativamente alle seguenti progressive chilometriche.

– Reggio Calabria, Fig. 3.3:

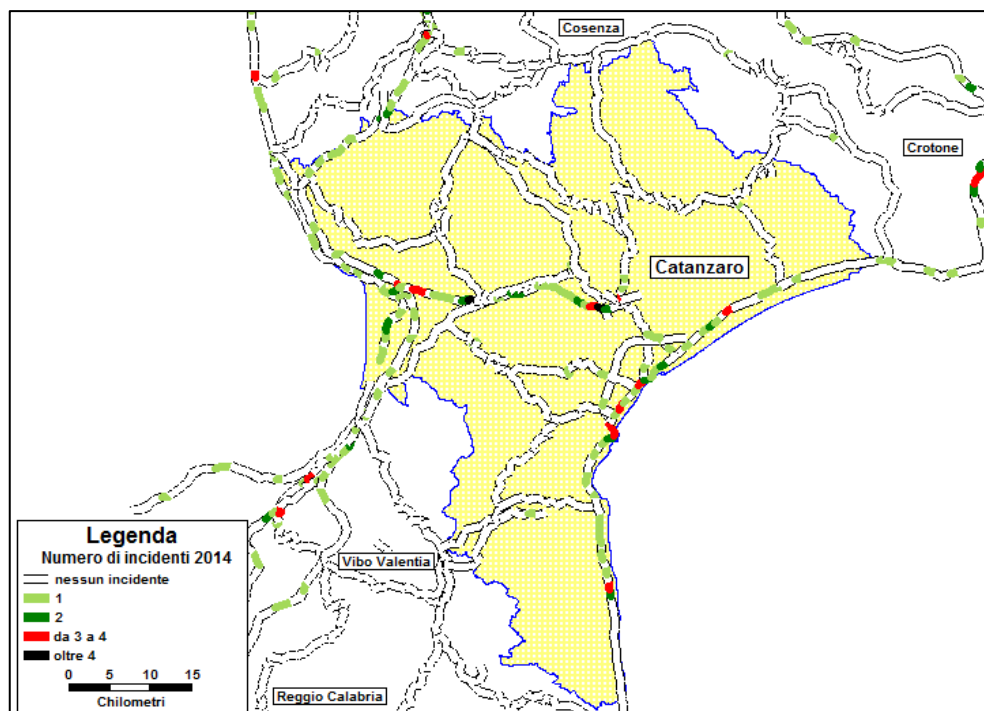
- 21 ÷ 22, comune di Montebello Jonico;
- 31 ÷ 32, comune di Melito Porto Salvo;
- 87 ÷ 89, comuni di Bovalino e Ardore.

– Catanzaro, Fig. 3.4:

- 174 ÷ 176, comuni di Staletti e Squillace;
- 182 ÷ 183, comuni di Borgia e Catanzaro.



*Fig. 3.3 - Incidenti a chilometro su SS106 nella prov. di Reggio Calabria, 2014  
(Fonte: ACI-ISTAT 2015)*



*Fig. 3.4 - Incidenti a chilometro su SS106 nella prov. di Catanzaro, 2014  
(Fonte: ACI-ISTAT 2015)*

- Raccordo SS 106 - A3

Si evidenzia per la provincia di Reggio Calabria, un elevato valore dell'indicatore incidenti a chilometro relativamente al Raccordo Autostradale di Reggio Calabria con un valore pari a 9,64 che lo colloca al secondo posto della classifica delle autostrade e strade statali extraurbane a livello nazionale.

La SS106 ter (prosecuzione Raccordo Autostradale di Reggio Calabria) presenta un valore pari a 4,50, secondo posto della classifica delle autostrade e strade statali extraurbane nella regione Calabria.

L'inserimento del tratto Sud della SS 106, da Catanzaro Lido sino al ricongiungimento con l'A3 a Reggio Calabria, risulta fondamentale per perseguire i target di sicurezza previsti dalla Comunità Europea.

È necessario per la riduzione del numero di vittime sulla rete stradale calabrese che si ripercuote sull'intero territorio europeo, come previsto dall'art. 4 del Reg. UE 1316/2013;

Inoltre, essendo una strada caratterizzata da un elevato livello di incidentalità, è decisiva sul perseguimento degli obiettivi generali e specifici previsti dal PNSS Orizzonte 2020 in merito alla riduzione del numero dei decessi sulle strade entro il 2020.

### *3.3 Rilevanza sociale*

Le problematiche della S.S. 106 Jonica hanno generato una forte pressione da parte degli Enti Territoriali che auspicano a un miglioramento dello stato attuale dell'infrastruttura.

Nello specifico, il tema della SS 106, di notevole attualità e di forte ricaduta sociale, è stato affrontato attivamente da numerose associazioni di volontariato, dalle Onlus, dalle forze sociali e sindacali, dalle associazioni di categoria, dai comitati civici e da parte di molti comuni attraversati.

La sicurezza è oggetto principale del lavoro di molti volontari che attraverso manifestazioni, convegni e altre iniziative mantengono alta attenzione sui temi costituzionali di diritto alla mobilità e di tutela degli utenti sulle strade.

Si richiamano di seguito alcune fra le più attive associazioni calabresi sul tema della SS 106:

#### *Basta vittime sulla SS 106*

L'Associazione "Basta Vittime Sulla Strada Statale 106" *non ha scopo di lucro e confida sulle prestazioni personali, spontanee e gratuite dei propri aderenti e di quanti liberamente e gratuitamente perseguono esclusivamente finalità di solidarietà sociale* (Basta vittime sulla 106, 2016).

L'Associazione si prefigge di promuovere ogni attività a tutela dei diritti del Cittadino al fine di fermare la strage stradale sulla SS 106



Jonica calabrese e dare conforto ai familiari delle vittime; promuove l'individuazione dei problemi generali e particolari dell'incidentalità stradale; di sensibilizzare su qualsiasi tema inerente alla sicurezza stradale; di tutelare i cittadini per la difesa dei loro diritti.

Questi costituiscono gli obiettivi che hanno spinto il presidente dell'associazione nell'elaborazione di un libro che descrive, in modo dettagliato, dati storie e drammi legati alla SS 106 (Pugliese, 2015).

Il libro ha ottenuto il consenso di numerosi lettori tanto che nel 2012 è giunto alla sua seconda edizione.

L'Associazione ha tre canali di informazione:

- il Gruppo "Basta Vittime Sulla S.S.106", presente in facebook dal 7 maggio 2014, consente a chiunque di accedere alle ultime e sempre più aggiornate informazioni. Il Gruppo è pubblico e ad oggi conta circa 43.000 membri;
- il Blog "Basta Vittime Sulla S.S.106", presente da settembre 2014, consente a chiunque di poter accedere liberamente e senza alcun filtro a tutte le ultime informazioni relative alla S.S. 106 o alla vita dell'Associazione;
- il Sito Web [www.bastavittime106.it](http://www.bastavittime106.it), il sito web ufficiale dell'Associazione dove è possibile reperire informazioni e dove è possibile rintracciare i collegamenti necessari a stabilire un accesso diretto ai canali di informazione.

Inoltre, utilizza una casella di posta elettronica per diramare informazioni e comunicati stampa.

### *Amici di Danilo*

L'associazione "Amici di Danilo" nasce a Badolato (CZ) con lo scopo di ricordare, attraverso azioni concrete, un giovane motociclista di 27 anni che ha perso la vita in un incidente stradale sulla SS 106.

L'associazione promuove attivamente una battaglia di civiltà che si pone un obiettivo molto chiaro: l'urgente e necessaria messa in sicurezza della S.S. 106 ed il suo generale ammodernamento.

L'associazione presenta un canale informativo via facebook che conta oltre 3.000 membri.

#### *Amici di Raffaele Caserta*

L'associazione "Amici di Raffaele Caserta" nasce a Melito Porto Salvo nell'ottobre del 2013 dopo un incidente mortale che ha coinvolto un giovane del luogo. L'associazione conta circa 65 soci fondatori e 300 soci ordinari e si batte per mettere in sicurezza la SS 106 attraverso numerose segnalazioni e denunce alle autorità preposte al fine di intervenire per limitare il numero di incidenti stradali.

L'Associazione consente di condividere tutte le informazioni attraverso un gruppo facebook che conta circa 3.000 iscritti.

#### *ANCADIC Onlus*

"ANCADIC" è l'Associazione Nazionale di Ispirazione Cattolica per i diritti di Cittadinanza Onlus che ha una sede territoriale presso Motta San Giovanni. L'associazione, a differenza delle altre citate, si occupa di una vasta gamma di problematiche del territorio quali la tutela dei consumatori, dei cittadini con disabilità, del diritto del lavoro, ecc.

Molta attenzione è posta al tema della sicurezza stradale con particolare riferimento alla SS 106.

#### *Amici del lupo*

"Amici del lupo" è un'associazione nata a Polistena nel 2015 per ricordare la memoria di un ragazzo scomparso in un incidente stradale sulla ionio-tirreno. L'associazione, attraverso l'informazione e l'attivazione di iniziative, propone campagne di sensibilizzazione sul tema della sicurezza.

È fortemente attiva e collabora sistematicamente con le scuole per i temi relativi alla sicurezza stradale.

Nell'ultimo anno ha organizzato alcuni eventi teatrali con compagnie di rilievo nazionale sul tema della sicurezza stradale.

L'associazione ha una pagina facebook seguita da quasi 2.500 followers.

L'attenzione sulla 106 è altissima da parte dei sindacati dei lavoratori che sono ripetutamente intervenuti nella questione sia nell'interesse delle singole categorie di lavoratori che sono costretti ad utilizzare la 106 appunto per recarsi al lavoro, sia nell'interesse di tutta la collettività territoriale.

L'attenzione sulla 106 è costante da parte di tutti i comuni attraversati. Molteplici iniziative sono state nel tempo avviate. Si richiama qui solo quella avviata nell'estate-autunno 2014 che ha visto tutti i comuni dell'alto Jonio della Calabria adottare la stessa delibera relativa alla "Problematica della Statale 106".

È in corso una presa di posizione di tutti i comuni sul tema specifico dell'inserimento nella rete TEN-T.



## Bibliografia

- ACI-ISTAT, (2015). *Localizzazione degli incidenti stradali 2014*. A cura dell'Area Professionale Statistica ACI, Roma.
- Anas SpA, (2005). *Lavori di costruzione della S.S. 106 Jonica - Cat. B - Megalotto 5*. Quadro di riferimento programmatico.
- Associazione Basta Vittime Sulla Strada Statale 106, (2014). *Proposte ai Candidati Presidenti della Regione Calabria*.
- Banca d'Italia, (2013). *Il turismo internazionale in Italia: dati e risultati*, Seminari e convegni, n. 12, marzo. [https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/collana-seminari-convegni/2013-0012/n.12\\_turismo\\_internazionale.pdf](https://www.bancaditalia.it/pubblicazioni/collana-seminari-convegni/2013-0012/n.12_turismo_internazionale.pdf).
- Commissione Europea, (2014). *La nuova politica delle infrastrutture dei trasporti dell'UE — Informazioni di base*. [http://europa.eu/rapid/press-release\\_MEMO-14-525\\_it.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-14-525_it.htm).
- Delfino G., Iannò D., Rindone C., Vitetta A., (2011). *Stretto di Messina: uno studio della mobilità intermodale per i passeggeri*, AlfaGì Edizioni.
- Eco della Locride, (2016) ultimo accesso. *Locride (rc) si torna a parlare di distretto culturale della Locride*. <http://www.ecodellalocride.it/news/locride-rc-si-torna-a-parlare-di-distretto-culturale-della-locride/>.
- GAL (Gruppo di Azione Locale) Area Grecanica s.c. a r. l., (2016) ultimo accesso. *Schema di presentazione dei piani di sviluppo locale PSR Calabria 2007-2013*. Allegato 1. <http://www.reterurale.it/>.
- Istat, (2010). *Censimento generale dell'agricoltura*. <http://dati-censimentoagricoltura.istat.it/Index.aspx?lang=it>
- Istat, (2011). *Censimento generale della popolazione e delle abitazioni*. <http://dati-censimentopopolazione.istat.it/?lang=it>

- Istat, (2011). *Censimento Industria e Servizi 2011, Registro Statistico delle Imprese Attive (ASIA)*. <http://dati-censimentoindustriaeservizi.istat.it/Index.aspx?lang=it>
- Istat, 2016. *Popolazione e famiglie*, <http://dati.istat.it/>
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - MIT, (2001). *Decreto Ministeriale 5 novembre 2001, n. 6792, Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*. (S.O. n.5 alla G.U. n.3. del 4.1.02), [http://www.mit.gov.it/mit/mop\\_all.php?p\\_id=1983](http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=1983)
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - MIT, (2001). *Piano Generale dei Trasporti e della Logistica*, Roma.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - MIT, (2004). *Decreto 22 aprile 2004, n.67/S. Modifica al decreto 5 novembre 2001, n. 6792, recante "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade*. G.U. n. 147 del 25/06/2004, [http://www.mit.gov.it/mit/mop\\_all.php?p\\_id=1638](http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=1638).
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - MIT, (2012). *Linee guida per la gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali*. [http://www.mit.gov.it/mit/mop\\_all.php?p\\_id=12878](http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=12878)
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - MIT, (2014). *Piano nazionale della sicurezza stradale orizzonte 2020*. Direzione Generale per la Sicurezza Stradale.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, (2011). *Decreto Legislativo 15 marzo 2011, N. 35, Attuazione della direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali*. (G.U. n. 81 del 08.04.11).
- Parlamento Europeo e Consiglio, (2013). *Regolamento (UE) n. 1315/2013 - Orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti*. 11 dicembre 2013, (GU L 348 del 20 dicembre 2013), pagg. 1-128.

- Parlamento Europeo e Consiglio, (2013). *Regolamento (UE) n. 1316/2013 - Meccanismo per collegare l'Europa*. 11 dicembre 2013, (GU L 348 del 20 dicembre 2013), pagg. 129-171.
- Presidente del Consiglio, Ministro dell'Economia e delle Finanze, (2016). *Documento di Economia e Finanza 2016 (DEF 2016). Allegato "Strategie per le infrastrutture di trasporto e logistica"*, presentato su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, deliberato dal Consiglio dei Ministri - Aprile 2016.
- Pugliese F., (2015). *Chi è stato? Un rapporto inchiesta sulla Strada Statale 106 Ionica Calabrese*. Seconda Edizione, <http://www.chiestato.it/chiestato2015.pdf>.
- Regione Calabria, (2007). *Programma Operativo Regione Calabria (POR Calabria) FESR (Fondo Europeo Sviluppo Regionale) 2007-2013* (CCI N° 2007 IT 161 PO 008). Approvato dalla Commissione Europea con Decisione C(2007) 6322 del 07/12/2007.
- Regione Calabria, (2014). *Tredicesimo rapporto sul turismo*. [http://www.turiscalabria.it/documents/10180/15382/Tredicesimo\\_Rapporto\\_sul\\_Turismo\\_](http://www.turiscalabria.it/documents/10180/15382/Tredicesimo_Rapporto_sul_Turismo_)
- Regione Calabria, (2016). *Proposta Preliminare del Piano Regionale dei Trasporti*. Approvato con DGR n. 150 del 29/04/2016.  
<http://urp.regione.calabria.it/website/organizzazione/dipartimento6/PRT/>
- Russo F., (2014). *106, il nastro insanguinato che lega la Calabria orientale*. ZoomSud, <http://www.zoomsud.it/index.php/cronaca/70714-106-il-nastro-insanguinato-che-lega-la-calabria-orientale-russo.html>
- Terre del Mediterraneo, (2016) ultimo accesso. *Le Serre Calabresi*.  
<http://www.terredelmediterraneo.org/itinerari/serre.htm>.

- UNECE - United Nations Economic Commission for Europe, (2007). *International E Road Network*, <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/MapAGR2007.pdf>.
- Union Camere Calabria, (2016 ua). *SS 106 Jonica (tratta calabrese)*. [http://calabria.portale-infrastrutture.it/infrastruttura\\_scheda.asp?id=123](http://calabria.portale-infrastrutture.it/infrastruttura_scheda.asp?id=123)
- Unioncamere, (2013). Stati generali delle camere di commercio sull'economia del mare. <http://www.unioncamere.gov.it/download/4034.html>
- Unioncamere-Infocamere (2013). *Movimprese*, Statistiche on line. <http://www.infocamere.it/movimprese?pGeoTk=R18&pTipTk=I&pPerTk=A2013>
- Unione Europea, (2008). *Direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali*, [http://www.mit.gov.it/mit/mop\\_all.php?p\\_id=12855](http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=12855).

### **Link utili**

- Amici di Danilo, <https://www.facebook.com/groups/61943131320>
- Amici di Raffaele Caserta, <https://www.facebook.com/groups/548231688585718/>
- Associazione Amici del lupo, <https://www.facebook.com/Gliamicidellupo9/>
- Associazione basta vittime sulla 106, [www.bastavittime106.it](http://www.bastavittime106.it)

Delibere dei comuni della Calabria



## **Appendice I**

### **Proposta Preliminare del Piano Regionale dei Trasporti – Capitolo 4 adottata con DGR n. 150 del 29/04/2016**

*Obiettivo 7: Offerta infrastrutturale nodale e lineare*

*Azione 7: Misure per il potenziamento infrastrutturale del sistema dei trasporti e della logistica*

#### *7.1 Infrastrutture di interesse UE Piano TEN-T, e di interesse nazionale nodale Piano Nazionale Strategico della Portualità e della Logistica, Piano Nazionale Aeroporti*

Le Infrastrutture previste nel Piano europeo TEN-T (PTENT-T), nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica (PSNPL), Piano Nazionale Aeroporti (PNA), sono infrastrutture invarianti per il Piano Regionale Trasporti della Calabria a partire dal Piano Direttore.

Avanzamento delle fasi di progettazione e realizzazione delle infrastrutture definite nell'ambito delle reti europee TEN-T di livello core e di livello comprehensive, e delle infrastrutture previste nel PSNPL e nel PNA. Monitoraggio, da parte della Regione tramite l'istituenda Unità Organizzativa Autonoma "Piano Regionale dei Trasporti", dello sviluppo del corridoio europeo TEN-T 5 sia in relazione ai successivi avanzamenti da parte degli specifici Piani di Azione curati dal Corridor Forum, sia in relazione all'azione che le aziende di stato, che operano per la realizzazione delle infrastrutture lineari stradali (ANAS) e ferroviarie (RFI), e comunque le aziende a partecipazione pubblica interessate devono portare avanti nei loro programmi per la realizzazione del Piano europeo e dei piani nazionali di tutte le modalità comprensive di strade e ferrovie.

È necessaria una forte presenza della Regione nei tavoli delle scelte sopranazionali del governo dei grandi flussi di merci e persone (Reti TEN-T, Autostrade del Mare, ecc.). È fondamentale agganciare i

processi di sviluppo dei nodi e delle reti su scala nazionale e internazionale, mettendo a coerenza quanto previsto dai processi regionali, al fine di pervenire nel breve a condizioni di accessibilità equilibrate e coerenti con le esigenze di mobilità.

Interlocazione con la Commissione UE al fine dell'inserimento della Statale Jonica 106, tratto sud da Catanzaro Lido sino al ricongiungimento con l'A3, nella rete europea TEN-T comprehensive, questo tratto costituisce infrastruttura invariante per il Piano Regionale dei Trasporti.

Occorre considerare le potenzialità della strategia EUSAIR.

Interlocazione con la Commissione UE al fine dell'inserimento della linea ferroviaria Jonica nella rete europea TEN-T comprehensive, questo tratto costituisce infrastruttura invariante per il Piano Regionale dei Trasporti.

Interlocazione con la Commissione UE al fine dell'upgraded a modulo 1000 e sagoma PC80 della tratta ferroviaria Paola-Cosenza-Sibari, questo tratto costituisce infrastruttura invariante per il Piano Regionale dei Trasporti.

Monitoraggio relativo alla 106: della realizzazione del macrolotto 3 fornito di finanziamento, dei macrolotti successivi già forniti di progettazione definitiva; della progettazione definitiva del collegamento A3-106 da Villa San Giovanni a Reggio, a Melito.

Realizzazione di un rapporto di fattibilità per la linea ferroviaria Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria con caratteristiche di tipo AV e specifiche tecniche di tipo lean, specificazione delle caratteristiche tecniche in relazione ai costi medi di realizzazione negli altri paesi europei di AV sia per l'infrastruttura che per il materiale rotabile, introducendo ipotesi di realizzazione alternativa sulla direttrice tirrenica, sulla direttrice ionica e su quella mediana della Calabria. Interlocazione con la Commissione UE e con il Governo Nazionale sulla base del Rapporto di Fattibilità.

Realizzazione dello studio di fattibilità della linea AV, in relazione anche alle caratteristiche tecniche specificate nel rapporto di fattibilità. Realizzazione del progetto della linea AV in relazione allo studio di fattibilità.

Interlocuzione con la Commissione UE al fine dell'inserimento del nodo aeroportuale di Lamezia nella rete TEN T core, in relazione alle indicazioni del Piano nazionale aeroporti. Predisposizione dello studio di fattibilità, e dell'eventuale progetto per le opere relative all'interconnessione diretta dell'aerostazione di Lamezia con la nuova stazione ferroviaria sottostante all'aerostazione, realizzando il nuovo tracciato ferroviario con ridisegno del macronodo di Lamezia nelle varie direttrici.

È utile sviluppare il tema del Piano Euro Mediterraneo dei Trasporti (PTMN-T).



## **Appendice II**

### **Esempio di intervento di rilevanza sociale**

*Proposte ai Candidati Presidenti della Regione Calabria*

Associazione Basta Vittime Sulla Strada Statale 106, Anno 2014



#### *Introduzione*

Il Sistema Statistico Nazionale di Localizzazione degli Incidenti Stradali a cura della Direzione Studi e Ricerche ACI ci riferisce che dal 1996 fino ad oggi la strada Statale 106 ionica in Calabria ha provocato 9.000 sinistri, 24.000 feriti e 482 vittime.

Tuttavia, questo dato, è parziale poiché l'ACI rileva solo i decessi sul colpo: non rileva, invece, quanti purtroppo perdono la vita dopo ore, giorni oppure mesi dall'incidente. Assumendo tutte le vittime della S.S.106 andiamo (nella ipotesi migliore), ad oltre 600 oppure (nel caso peggiore), ad oltre 700. Inoltre, questo dato, comunque è riferito al periodo che va dal 1996 fino ad oggi. È evidente, quindi, che se potessimo ottenere il dato complessivo (ovvero le vittime della S.S.106 da sempre), questo dato crescerebbe a dismisura.

La strada Statale 106 ionica in Calabria, quindi, non solo è senza ombra di dubbio la strada più pericolosa d'Italia ma è anche la più grande "Strage di Stato" della storia della nostra Repubblica.

L'ANIA è l'associazione che rappresenta le imprese di assicurazione operanti in Italia. Gli studi condotti dall'ANIA attribuiscono la responsabilità dei sinistri in Italia per l'80% al comportamento del conducente. Il restante 20% di incidenti è invece riconducibile a variabili esterne.

Tali valori, tuttavia, riassumono dei valori medi. Sulla S.S.106, infatti, le percentuali cambiano incredibilmente: il 60% dei sinistri avviene per il comportamento del conducente ed il 40% è causato da variabili esterne (aumento del doppio rispetto alla media nazionale).

Quali sono le ragioni di tutto ciò? L'inadeguatezza di una strada ormai inadatta a gestire gli attuali volumi di traffico è senza dubbio una prima causa. Tuttavia, ad essa, occorre aggiungere le tante criticità infrastrutturali presenti nel tracciato della strada Statale 106 ionica in Calabria, gli accessi abusivi ed irregolari, i guard-rail completamente fuori norma, la cartellonistica che versa in condizioni di degrado, una carente illuminazione, una pessima manutenzione del manto stradale, le diverse e svariate criticità riscontrate nei centri urbani attraversati dalla S.S.106, ecc.

Quanto detto concorre ad evidenziare e confermare la specificità della S.S.106 rispetto al resto delle strade italiane (dove pure si muore), ponendo due ovvie possibilità:

- 1) Siamo di fronte ad una strada attraversata da una grande percentuale di pessimi autisti?
- 2) Siamo di fronte ad una strada che dovremmo opportunamente considerare una "trappola?"

I numeri ed i dati analizzati, ci spingono purtroppo verso la seconda opzione.

Un altro elemento di riflessione, certamente non meno importante, riguarda invece il mancato sviluppo, il processo di spopolamento e di impoverimento in atto sulla jonica calabrese, la perdita di modernità e di comunità, l'impoverimento culturale e la fine di ogni futuro.

Per capire quanto tutto ciò sia drammaticamente vero basterebbe leggere il rapporto Svimez del 2013, le diverse relazioni sul tema che spaziano dalla CGIL alla Confindustria oppure più semplicemente valutare il modello del traffico in Europa per verificare che esso non è intenso solo in pochissime aree del vecchio continente e tra queste c'è la costa jonica calabrese: un'area che presenta una delle peggiori viabilità del Paese e dell'Europa.

Per queste ragioni, peraltro tutte importanti, la nostra Associazione ha inteso dar vita, subito dopo la fase di ricerca ed analisi dei dati, a delle proposte che intendiamo far sottoscrivere ai candidati alla presidenza della Regione Calabria.

Le nostre proposte, come sarà possibile valutare, non sono assolutamente demagogiche e sono, inoltre, frutto del lavoro che la nostra Associazione ha voluto elaborare in sinergia con il mondo dell'Università e della Ricerca.

Siamo convinti che tutti i candidati possono e debbono sottoscrivere un impegno prima di tutto di civiltà e di buon senso nei confronti dei calabresi circa le questioni che riguardano la strada Statale 106 ionica in Calabria e confidiamo nell'impegno responsabile e serio che vorranno assumere per l'interesse generale della nostra regione.

Fabio Pugliese

Presidente Associazione "Basta Vittime Sulla Strada Statale 106"

### *Premessa*

La situazione dei trasporti in Calabria è al collasso. Infrastrutture e Servizi abbattano ogni giorno l'accessibilità della gran parte del territorio, distruggendo la possibilità sia del rilancio economico, sia del mantenimento del minimo di qualità della vita che si dovrebbe avere in relazione al valore medio europeo.

Su questa premessa drammaticamente poco rappresentativa di quanto è sotto gli occhi di tutti ogni giorno, si sottopongono ai candidati Presidenti, alcune riflessioni di base: sul sistema di trasporti complessivo, con particolare riferimento ad una delle arterie viarie più rappresentative in termini di abbandono e degrado, la S.S.106 appunto, sottoponendo infine alcune proposte di breve e medio termine per il miglioramento del degrado attuale.

### *Il sistema dei trasporti della Calabria*

In Calabria non si pianifica lo sviluppo del sistema dei trasporti con metodi e strumenti che ormai si vanno diffondendo ovunque. L'analisi scientifica delle problematiche, l'esame del rapporto fra domanda di mobilità e offerta di trasporto, l'applicazione di modelli di simulazione e valutazione d'impatto, riducono fortemente le tentazioni della vecchia politica, focalizzando l'attenzione sugli obiettivi dichiarati, trasparenti e soggetti quindi al controllo continuo dei cittadini, mediante la partecipazione, così come previsto dalla delibera di Giunta Regionale del 14/12/2009, in cui la partecipazione è uno degli obiettivi principali da perseguire con la programmazione e la realizzazione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto.

L'ultimo Piano Regionale dei Trasporti risale al 1997 e non è mai stato aggiornato nonostante specifiche richieste ministeriali di renderlo coerente con le esigenze di programmazione comunitaria e nazionale.

La Giunta Regionale della Calabria, Presidente Loiero, con Deliberazione del 14/12/2009 n. 834, ha approvato il Documento di riferimento per la pianificazione dei trasporti a scala regionale Indirizzi tecnici, con Appendice: dati di riferimento per la specificazione degli obiettivi nella situazione attuale, documenti costituenti gli "Indirizzi tecnici" per la pianificazione dei trasporti a scala regionale. Le successive Linee Guida del 2013, Presidente Scopelliti, hanno mantenuto gli stessi obiettivi.



Gli obiettivi della Calabria, di cui agli Indirizzi tecnici del 2009, si allineano a quelli nazionali, espressi dal Piano Generale della Mobilità del 2007, ed a quelli della politica dei trasporti UE, e possono sintetizzarsi in sviluppo sostenibile, in cui la sostenibilità deve essere sociale economica ed ambientale per la sostenibilità sociale e per quella economica, viene definito in primo luogo l'obiettivo sicurezza. Nell'ambito degli Indirizzi tecnici e nelle Linee Guida l'obiettivo sicurezza e quello accessibilità vengono specificati con particolare attenzione, anche nelle azioni di piano.

Con deliberazione n.165 del 27 febbraio 2010 sono stati approvati dalla Giunta Regionale i Progetti Pilota nel settore dei trasporti per la sperimentazione di modelli e sistemi di mobilità sostenibili. Tra i predetti progetti pilota ne è presente uno per l'intervento immediato per l'eliminazione dei punti di massima incidentalità.

Non è accettabile la discriminazione in atto che ha portato a concentrare le risorse su grandi opere al Nord d'Italia a vantaggio di una parte già privilegiata – sia in termini di infrastrutture che di servizi – della popolazione italiana.

E' in atto un processo di abbandono del sistema dei trasporti della Calabria jonica, dalla ferrovia (con l'eliminazione sistematica dei raddoppi di binari nelle stazioni che consentono le precedenza e quindi permettono una buona funzionalità anche ad una linea a singolo binario), ai porti (con il deserto e l'abbandono di quei due giganti che dovrebbero essere i porti di Corigliano e di Crotone), all'aeroporto (con la riduzione sistematica dei voli giornalieri), che riduce drasticamente sempre più l'accessibilità dei passeggeri e delle merci. Per questo motivo e per ogni modalità di trasporto, i Comuni hanno aperto un confronto con gli interlocutori nazionali e regionali, su cui attendono precise risposte.

*La SS 106, elemento emblematico dello stato dei trasporti in Calabria*

La SS106 è ad oggi uno degli elementi più emblematici dello stato di abbandono dei trasporti in Calabria, e, allo stesso tempo, del disinteresse dei governi nazionali e regionali.

La strada Statale 106 ionica calabrese – come peraltro riferisce Fabio Pugliese nel libro “Chi è Stato?”, un racconto-inchiesta sulla tristemente nota “strada della morte” – dal 1996 ad oggi ha provocato oltre 600 vittime, 24.000 feriti e circa 9.000 sinistri (dati acquisiti dal Sistema Statistico Nazionale di Localizzazione degli Incidenti Stradali dell’Automobile Club Italia).

Le riconosciute potenzialità e le vocazioni che esprime questa parte di territorio calabrese sono puntualmente frenate ed annullate da una viabilità che contribuisce in modo determinante, stante la mancanza di ferrovia, a far arretrare la fiorente realtà imprenditoriale con conseguenze negative in termini di produzione, di ricchezza e di occupazione (come dimostrano il rapporto Svimez del 2013 e le molteplici relazioni ed analisi di CGIL Calabria e Confindustria), provocando l’aumento esponenziale della disoccupazione e dello spopolamento dei territori.

Non è più tollerabile che intere popolazioni siano tenute nel sottosviluppo per via di infrastrutture che impediscono ogni forma di progresso.

Gli utenti della S.S. 106 in Calabria vivono quotidianamente in uno stato di forte pericolo così come i cittadini non-utenti stradali che abitano nelle comunità attraversate da questa importante arteria viaria, vessata ormai da decenni di completo abbandono e di mancanza di manutenzione, oltre che dal degrado del manto stradale e dagli accessi – spesso abusivi – che mettono a rischio, appunto, la vita degli automobilisti e dei cittadini non automobilisti.

L’ultimo tentativo organico di ammodernare la S.S. 106 in Calabria risale al 2007 quando il Prefetto Lisi, il 27 ottobre del 2007 in una risposta “all’Associazione delle istituzioni della Calabria del nord-est per rivendicare pari dignità con il resto dell’Italia e il diritto ad avere

infrastrutture civile e moderne” in riferimento alla problematica della S.S. 106 ionica (Prot. N° 428446 2007/20.1/Prot. Civ.), dichiarava per conto del Segretario Generale della Presidenza della Repubblica una serie svariata di interventi che il Ministero delle Infrastrutture, appositamente interessato dal predetto Segretario Generale, avrebbe intrapreso in favore di un ammodernamento della strada Statale 106 ionica calabrese che ad oggi risultano ancora tutti non realizzati.

Lo stato comatoso in cui versa la strada Statale 106 ionica calabrese accentua ogni giorno di più la marginalizzazione economica e sociale della Calabria ionica aumentando drammaticamente il processo di impoverimento dei nostri territori che peraltro è già in corso.

Le domande che sorgono sono allora: che fare? In che tempi? Dalle risposte che si danno si può verificare la volontà di affrontare in modo adeguato i problemi della Calabria Jonica. Per questo la nostra Associazione formula tre tipologie di proposte aggregate secondo i tempi necessari al raggiungimento dell’obiettivo finale.

Segue un insieme di proposte per il breve, medio e lungo termine.