



REGIONE
CALABRIA

1

REGIONE CALABRIA
Dipartimento Territorio e Tutela dell'Ambiente
Settore 5: Parchi ed Aree Naturali Protette

**PROGRAMMA REGIONALE CALABRIA
FESR/ FSE 2021-2027**

Obiettivo specifico (RSO2.7)

Rafforzare la biodiversità, le infrastrutture verdi nell'ambiente urbano e ridurre l'inquinamento

Azione 2.7.1

Azioni di tutela, conservazione valorizzazione e fruizione del sistema delle aree protette, della Rete Natura 2000 e delle infrastrutture verdi

SCHEDA TECNICA PROGETTUALE

(FASE PRELIMINARE)

A) TITOLO DEL PROGETTO

**I PERCORSI DELLA SOSTENIBILITÀ
“CICLOVIA SOVERATO CHIARAVALLE CENTRALE”**

B) AMMINISTRAZIONE PROPONENTE

ENTE PARCO NATURALE REGIONALE DELLE SERRE
Via Santa Rosellina n. 2
89822 Serra San Bruno (VV)
C.F. 96017470798
PEC parcodelleserre@pec.it
Mail info@parcodelleserre.it

2

C) FINALITA' PROGETTUALE

Il progetto mira al recupero del tracciato delle Ferrovie Calabro Lucane Soverato-Chiaravalle Centrale, che rappresentava il collegamento stabile tra i comuni costieri e l'entroterra, creando un sistema di piste ciclabili che si innesti sul tracciato principale della Ciclovía dei Parchi.

Si tratta di tracciati ferroviari d'interesse storico-turistico-culturale a scartamento ridotto (950mm) privi di rotaie a causa della loro dismissione.

La Soverato-Chiaravalle venne costruita dalla Mediterranea Calabro Lucane nell'ambito del suo vasto progetto di costruzioni ferroviarie tra Puglia, Lucania e Calabria che era stato approvato dal governo con la legge 580 del 21 luglio 1910; i lavori tuttavia, iniziati molto più tardi, andarono a rilento e venne aperta soltanto il 15 dicembre 1923.

La tratta in questione era infatti parte del più ampio progetto di costruzione di una linea trasversale che, attraverso il percorso Vibo Valentia-Mileto-Soriano-Simbario-Chiaravalle-San Vito sullo Ionio-Soverato, con diramazione a Simbario per Serra San Bruno e Mongiana, avrebbe congiunto i due mari, Tirreno e Jonio, innestandosi sulle stazioni delle due grandi direttrici ferroviarie nazionali tirrenica e jonica; era inoltre previsto l'impianto di una terza rotaia tra Soverato e Catanzaro Lido, per collegare la linea alla costruenda ferrovia per Cosenza.

Al tempo in cui venne ideata era notevole la richiesta di trasporto merci (soprattutto del legname dei boschi delle Serre e del quarzo estratto a Davoli, trasportato dalla cava alla stazione con una teleferica) e di trasporto passeggeri. Venne però realizzato solo il tronco d'inizio dai due lati e in forte ritardo sull'occorrente, mentre rimase priva del tronco centrale, Mileto-Chiaravalle, perché alla fine degli anni venti il governo bloccò ogni ulteriore realizzazione. Anche a causa di ciò, non ha mai rappresentato un adeguato servizio, data la scarsa popolazione dei centri attraversati e la loro esigua economia. Gli anni trenta portarono il miglioramento delle condizioni di esercizio con l'immissione in servizio delle automotrici Emmine, che ridussero anche i tempi di percorrenza rispetto ai treni a vapore. Verso la fine degli anni sessanta venne istituito un servizio automobilistico integrativo della Gestione commissariale governativa delle Ferrovie Calabro Lucane che il 1 settembre 1969, con la chiusura della linea e la sua dismissione, divenne interamente sostitutivo.

Il progetto rappresenta uno strumento “polivalente” grazie al quale conservare gli elementi di naturalità esistenti, ripristinare quelli degradati, crearne di nuovi in luogo a precedenti sfruttamenti antropici, mitigare le opere di nuovo impianto, ma anche valorizzare le risorse storico-culturali, economiche e sociali, innescando processi virtuosi di gestione territoriale.

L'obiettivo fondamentale di tale Progetto strategico è quello di tutelare e valorizzare i paesaggi e migliorare la qualità dell'ambiente nel suo complesso attraverso la messa a sistema delle "eccellenze" territoriali in una logica di relazione-integrazione dei diversi luoghi (aree agricole di pregio, grandi attrattori culturali, beni paesaggistici regionali, grandi fiumi e fiumare e aree naturali protette).

La linea Soverato- Chiaravalle Centrale rappresenterà una strategica via di congiunzione tra la Costa Ionica e il Parco delle Serre attraverso la congiunzione di tale tracciato all'asse principale della Ciclovia dei Parchi.

Le opere architettoniche presenti lungo il tracciato, soprattutto i ponti in ferro e le gallerie, costituiscono un'interessante espressione dell'ingegneria di inizio '900. È da scongiurare che possano diventare un esempio di archeologia industriale.

Il recupero del tracciato ferroviario per trasformarlo in una ciclovia è un progetto che può portare a numerosi benefici, inclusi quelli legati alla promozione di uno stile di vita attivo, alla mobilità sostenibile e al miglioramento delle aree circostanti. Ecco come il recupero di un tracciato ferroviario in una ciclovia può contribuire a promuovere uno stile di vita attivo:

- **Ciclismo e attività fisica:** La creazione di una ciclovia su un tracciato ferroviario offre un ambiente sicuro e dedicato per il ciclismo, il jogging e la passeggiata. Queste attività promuovono l'attività fisica, migliorando la salute generale e incoraggiando uno stile di vita attivo tra i residenti locali.
- **Accessibilità:** Le piste ciclabili convertite da tracciati ferroviari sono spesso progettate per essere accessibili a persone di diverse età e livelli di abilità. Questo le rende disponibili per un'ampia gamma di utenti, contribuendo a includere più persone nell'attività fisica.
- **Sicurezza:** Le piste ciclabili separate dal traffico veicolare aumentano la sicurezza per i ciclisti e gli altri utenti della pista. Questo può incoraggiare più persone a utilizzare la ciclovia, in particolare famiglie con bambini.
- **Comunità attiva:** Le piste ciclabili su tracciati ferroviari trasformati in ciclovia possono diventare punti di incontro per la comunità locale. Questi spazi promuovono lo spirito di comunità e la socializzazione, incoraggiando le persone a partecipare a eventi e attività fisiche condivise.
- **Benefici per la salute:** L'attività fisica regolare porta a una migliore salute fisica e mentale. La presenza di una ciclovia può incentivare le persone a svolgere attività fisica regolare, contribuendo al benessere generale della comunità.
- **Riduzione dell'inquinamento:** L'uso delle biciclette come mezzo di trasporto riduce la dipendenza dai veicoli a motore, contribuendo a ridurre l'inquinamento atmosferico e a creare un ambiente più sano.
- **Promozione di uno stile di vita sostenibile:** Il recupero di un tracciato ferroviario in una ciclovia è un esempio di riutilizzo sostenibile delle infrastrutture esistenti, che è in linea con gli obiettivi di uno stile di vita sostenibile.
- **Turismo ciclistico:** Le ciclovia lungo un tracciato ferroviario convertito possono attrarre i cicloturisti, portando benefici all'economia locale attraverso l'incremento del turismo ciclistico.

In sintesi, il recupero di questo tracciato ferroviario in una ciclovia può avere un impatto positivo sulla promozione di uno stile di vita attivo, migliorando la salute e il benessere delle persone, oltre a contribuire a una mobilità più sostenibile e a una comunità più vibrante.

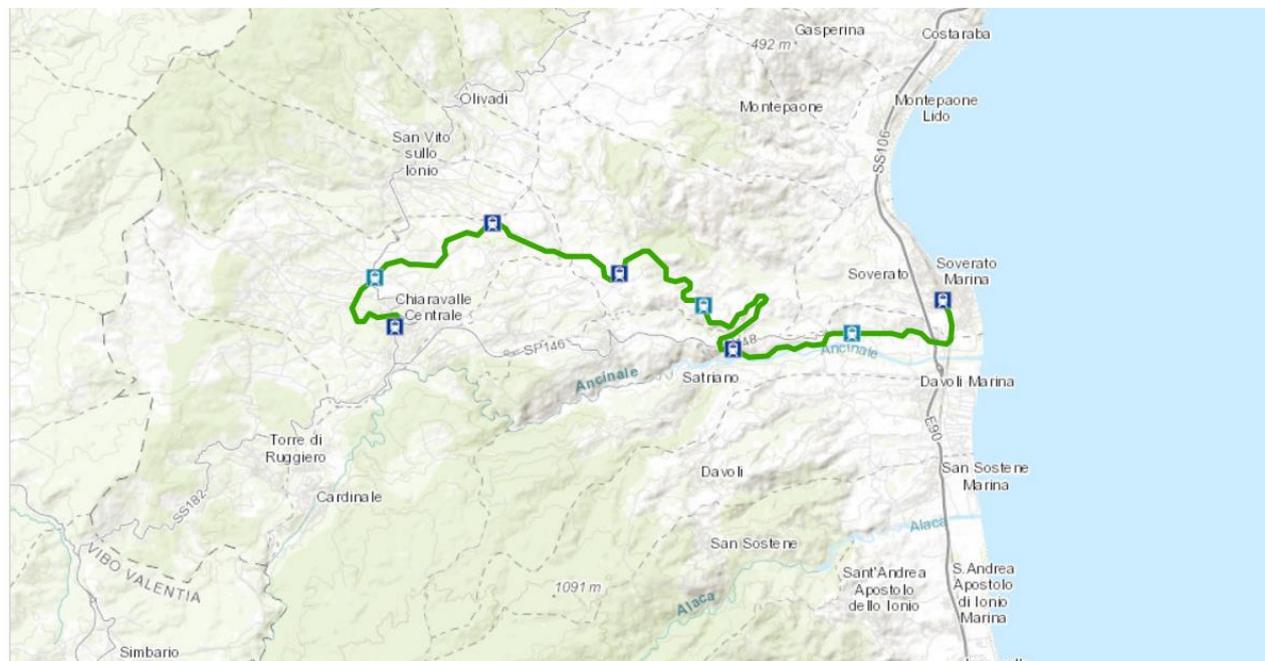
D) LOCALIZZAZIONE DELL'AREA PROGETTUALE

L'intervento mira a recuperare un tratto, di complessivi 23 km, del vecchio tracciato della ferrovia Calabro Lucano "Soverato – Chiaravalle Centrale", per la realizzazione di una pista ciclabile su sede propria che attraversa il territorio Comunale di Soverato, Satriano, Gagliato, Petrizzi, Augusto, Chiaravalle Centrale per

SCHEDA TECNICA PROGETTUALE

poi intersecare la Ciclovía dei Parchi nel territorio di Cardinale/Torre di Ruggiero e condurre al Parco Naturale Regionale delle Serre.

Data la valenza turistica dell'area, con l'opera si intende creare una struttura di attraversamento alternativa alla viabilità ordinaria diventando anch'essa un'ulteriore attrattiva turistica, soprattutto per quanti si muovono spinti dal turismo ecocompatibile e sostenibile.



E) DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il progetto che ci si propone di attuare mira ad incrementare, ulteriormente, il tasso di attrattiva turistica della Calabria e dell'entroterra delle serre calabre e di migliorare la salvaguardia delle risorse ambientali e nello specifico mira a creare un unico sistema di mobilità lenta unendo il percorso Soverato Chiaravalle con le infrastrutture verdi, i sentieri del parco e soprattutto la Ciclovía dei Parchi.

Un sistema lineare, di facile percorribilità, di limitata pendenza, protetto e sicuro, ideato e gestito in modo da riconnettere realtà differenti, agricole, naturali, paesaggistiche e storiche.

La proposta concorre a raggiungere l'obiettivo generale per la promozione della coesione economica nonché quello specifico della promozione di una crescita sostenibile.

L'obiettivo del progetto consiste nel rendere interconnesse due aree di grande interesse turistico con modalità diverse e di tipo sostenibile provvedendo così all'incremento della offerta turistica diversificata nel rispetto delle condizioni ambientali. La realizzazione di una di mobilità specifica al turismo viene incontro alla necessità del turista viaggiatore di attraversare e conoscere i territori con modalità lenta che consente di viverne le esperienze (turismo esperienziale). In tale ottica il progetto si pone l'obiettivo di promuovere itinerari e sviluppare una serie di percorsi turistico – culturali e promuovere la crescita sostenibile.

F) COERENZA CON I CRITERI DI SELEZIONE DELLE OPERAZIONI

SCHEDA TECNICA PROGETTUALE

Il Progetto è finalizzato a valorizzare e coniugare gli aspetti paesaggistici, storico-culturali, turistici, ambientali ed economici dei territori dei comuni coinvolti, attraverso la messa in rete, in un unico sistema, della Ciclovia dei Parchi della Calabria e del vecchio tracciato ferroviario.

Il Progetto riconosce la mobilità lenta come il modo più idoneo ed efficace per la fruizione del paesaggio, concorrendo al perseguimento delle finalità indicate nell'ambito del Prioritized Action Framework (PAF), così come nell'ambito degli strumenti di pianificazione delle aree naturali protette, e individua l'ex via ferrata come anello di congiunzione tra la costa e l'area protetta del Parco delle Serre.

Il Progetto persegue la strategia di collegare la direttrice mare-monti mediante la trasformazione delle vecchie linee ferrate in ciclovia.

OBIETTIVI DEL PROGETTO:

- ✓ Mettere a sistema le diverse tipologie di fruizione ciclistica ed escursionistica per interconnettere e valorizzare le emergenze paesaggistiche e storico-culturali dei territori del versante Ionico del Parco delle Serre;
- ✓ Promuovere forme di turismo lento, naturalistico e culturale di qualità, in armonia con i valori ambientali e paesaggistici, coniugando lo sviluppo dell'economia locale con gli obiettivi di conservazione dell'identità dei luoghi;
- ✓ Promuovere lo sviluppo di un sistema coordinato di accoglienza, ristoro, assistenza tecnica e ospitalità al turista e in particolare al cicloturista, orientando gli interventi connessi ad azioni di recupero dell'esistente (edifici e manufatti);

EFFETTI TERRITORIALI E PAESAGGISTICI ATTESI:

La proposta concorre a raggiungere l'obiettivo generale per la promozione della coesione economica nonché quello specifico della promozione di una crescita sostenibile.

In accordo al PNNR e alla sua area prioritaria 5, il rilancio economico del Sud non potrà prescindere dal completamento ed adeguamento delle strutture ai nuovi processi produttivi.

L'obiettivo del progetto consiste nel rendere fruibile un'area di grande interesse turistico con modalità di tipo sostenibile provvedendo così all'incremento della offerta turistica diversificata nel rispetto delle condizioni ambientali.

G) CRONOPROGRAMMA											
FASI PROCEDURALI	CRONOPROGRAMMA										MILESTONE
	PERIODO DI REALIZZAZIONE (ANNO)										
	2023		2024		2025		2026		2027		
	1° SEM	2° SEM	1° SEM	2° SEM	1° SEM	2° SEM	1° SEM	2° SEM	1° SEM	2° SEM	
Attivazione procedure Tecnico-Amministrative											31/12/2023 Approvazione progetto di fattibilità.
Progettazione Esecutiva											30/06/2024 Approvazione progetto esecutivo.
Affidamento Lavori - Servizi											30/08/2024 Pubblicazione gara di appalto. 31/12/2024 Aggiudicazione lavori.
Esecuzione Lavori - Servizi - Appalti											30/06/2025 Ripristino tracciato. 31/12/2025 Predisposizione fondo con terra stabilizzata 30/06/2026 Ripristino viadotti. 31/12/2026

SCHEDA TECNICA PROGETTUALE

							Completamento terra stabilizzata e opere di finitura.
Collaudo Tecnico- Amministrativo Rendicontazione finale							

H) QUADRO ECONOMICO

N°	VOCI	IMPORTI
A	SOMME A BASE D'ASTA	
A.1	Importo dei lavori a base d'Asta	2.809.200,00 €
A.2	Oneri della manodopera non osgetti a ribasso	792.000,00 €
A.3	Oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso	54.018,00 €
TOTALI LAVORI		3.655.218,00 €
B	SOMME A DISPOSIZIONE DELL'AMMINISTRAZIONE	
B.1	I.V.A. sui Lavori 10 %	365.521,80 €
B.2	Spese per rilievi, progetto di fattibilità, Progettazione esecutiva, CSP, Direzione Lavori e CSE	174.606,00 €
B.3	Attività di Supporto al RUP	51.448,00 €
B.4	Collaudo tecnico amministrativo	16.445,00 €
B.5	Incentivazione al RUP	73.104,36 €
B.6	Contributo Previdenziale 4% di (B.2+B.3+B.4)	9.699,96 €
B.7	I.V.A. competenze tecniche 22 % (B.2+B.3+B.4+B.6)	55.483,77 €
B.8	Spese di gara - commissione	29.241,74 €
B.9	Pubblicità e Anac	5.232,00 €
B.10	Imprevisti	63.999,36 €
Totale Somme a disposizione		844.782,00 €
TOTALE PROGETTO (A+B)		4.500.000,00 €