

S.S. n.106 "Ionica"

Tratto Crotone – Rossano

Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106
fra il km 309+000 ed il km 329+000 (Viadotto Coserie escluso)

* * *

(ex Tratta Crotone (Bivio Passovecchio) km 256+000 – Sibari km 329+000
Messa in sicurezza – 1°Tronco)

PROGETTO DI FATTIBILITA' TECNICO ECONOMICA

COD. CZ372

PROGETTAZIONE: ATI VIA - SERING - VDP - BRENG

PROGETTISTA E RESPONSABILE DELL'INTEGRAZIONE DELLE PRESTAZIONI SPECIALISTICHE:

Dott. Ing. Massimo Capasso (Ord. Ing. Prov. Roma 26031)

RESPONSABILI D'AREA:

Responsabile Tracciato stradale: Dott. Ing. Massimo Capasso

(Ord. Ing. Prov. Roma 26031)

Responsabile Strutture: Dott. Ing. Giovanni Piazza

(Ord. Ing. Prov. Roma 27296)

Responsabile Idraulica, Geotecnica e Impianti: Dott. Ing. Sergio Di Maio

(Ord. Ing. Prov. Palermo 2872)

Responsabile Ambiente: Dott. Ing. Francesco Ventura

(Ord. Ing. Prov. Roma 14660)

GEOLOGO:

Dott. Geol. Enrico Curcuruto (Ord. Geo. Regione Sicilia 966)

COORDINATORE SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE:

Dott. Ing. Matteo Di Girolamo (Ord. Ing. Prov. Roma 15138)

ARCHEOLOGO

Dott. Alessandro De Rosa (N. 3383 D.M. 244/19)

VISTO: IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:

Dott. Ing. Silvio Giosuele Canalella

GRUPPO DI PROGETTAZIONE

MANDATARIA:



MANDANTI:



STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

PARTE 1 – INQUADRAMENTO GENERALE DELL'INIZIATIVA

CODICE PROGETTO		NOME FILE		REVISIONE	SCALA:
PROGETTO	LIV. PROG. ANNO	TOOIA00AMBRE01B			
CZ372	F 21	CODICE ELAB. TOOIA00AMBRE01		B	—
D		—	—	—	—
C	—	—	—	—	—
B	EMISSIONE PER PROCEDURE	OTT.2024	B.ZIMEI	F.VENTURA	M.CAPASSO
A	EMISSIONE	NOV.2023	B.ZIMEI	F.VENTURA	M.CAPASSO
REV.	DESCRIZIONE	DATA	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

INDICE

1	PREMESSA	3
2	LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE E ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO	6
3	L'ESCURSUS STORICO: L'INTERVENTO E L'ITER DI DEFINIZIONE PROGETTUALE	31
3.1	PIANO DI AMMODERNAMENTO PRIMI ANNI 2000 – I MEGALOTTI	31
3.1.1	Megalotto 8: Rossano (Mandatoriccio – Sibari)	33
3.2	INTERVENTI NEL CONTRATTO DI PROGRAMMA MIMS (ANAS 2016-2020)	33
3.2.1	CZ372 – S.S. n.106 Ionica	35
3.3	ALTERNATIVE PROGETTUALI	35
4	LA RETE INFRASTRUTTURALE ATTUALE	36
4.1	IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE TRASPORTISTICO ATTUALE NELL'AREA VASTA	36
4.1.1	La rete stradale	37
4.1.2	La rete ferroviaria	38
4.1.3	Infrastrutture di trasporto nodali	39
4.2	LA RETE STRADALE, FERROVIARIA E LOGISTICA ATTUALE	40
4.3	IL RUOLO DELL'INFRASTRUTTURA NEL CONTESTO	43
4.4	L'INFRASTRUTTURA ATTUALE: LA DIMENSIONE FISICA	45
4.5	L'INFRASTRUTTURA ATTUALE: LA DIMENSIONE OPERATIVA	45
5	LA DOMANDA DI TRAFFICO	46
5.1	IL TRAFFICO ATTUALE	49
5.2	IL TRAFFICO ATTESO CONSIDERANDO L'OPZIONE ZERO	50
5.3	IL TRAFFICO ATTESO DI PROGETTO	52
5.3.1	Alternativa B (scenario V3 nello Studio trasportistico)	52
5.3.2	Alternativa C1 (scenario V2 nello Studio trasportistico)	53
5.3.3	Alternativa C2 (scenario V1 nello Studio trasportistico)	55
5.4	CONCLUSIONI	56
6	LE MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INIZIATIVA: OBIETTIVI E CRITICITÀ	57

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

Gruppo di lavoro

Dott.ssa Beatrice Zimei – Coordinamento gruppo di lavoro e aspetti progettuali

Dott.ssa Francesca De Luca – Studio delle alternative

Dott. Fabio Melchiorri – Geologia, Acque

Dott.ssa Francesca De Luca, Dott.ssa Eshna Gomes – Territorio, Biodiversità,

Dott.ssa Zimei - Inserimento paesaggistico - ambientale

Ing. Francesca Quarta – Rumore e Vibrazioni

Ing. Francesca Quarta – Aria e clima

Dott.ssa Sara Terenzi – Pianificazione, Vincoli, Paesaggio e patrimonio culturale

Dott. Diego Venditto – Salute Pubblica

Ing. Alessandro Zenti – PMA

Arch. Pasquale Pellone – Elaborazioni grafiche, CAD

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		 anas GRUPPO FS ITALIANE
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

1 PREMESSA

Il presente studio costituisce lo Studio di Impatto Ambientale del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica del nuovo asse di collegamento in variante alla SS 106 tra il km 309 circa in comune di Calopezzati e il km 329 circa in comune di Rossano¹.

In tale tratto, dello sviluppo di circa 20 km oggi prevale una sezione di ampiezza non superiore a 7.50 m, inadeguata e poco sicura. Sono altresì frequenti gli attraversamenti di centri abitati e le conseguenti soggezioni al traffico di lunga percorrenza. Dopo i numerosi interventi di messa in sicurezza di varie intersezioni con la statale, già appaltati, si intende ora migliorare l'infrastruttura anche attraverso la realizzazione di varianti all'attuale tracciato.



Figura 1-1 Inquadramento territoriale del progetto in studio

¹ L'intervento era precedentemente nominato "Intervento sulla S.S. 106 Jonica (tracciato esistente) – tratta Crotone (Bivio Passovecchio) km 256+000 – Sibari km 329+000 -- Messa in sicurezza 1° Tronco", denominazione che può risultare presente in taluni documenti ma che individua il medesimo intervento (CZ372).

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		 anas GRUPPO FS ITALIANE
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

L'intervento fa parte di un più esteso programma di sicurezza/ammodernamento/potenziamento che interessano la SS 106 nel più esteso itinerario tra le progr. 240+000 e 329+000 circa, che produrrà effetti diretti sull'accessibilità e sulla velocità di collegamento (con conseguente diminuzione del costo generalizzato del trasporto) di 22 comuni della fascia ionica calabrese.

La strada statale 106 "Jonica" collega con un percorso di 490 km le città di Reggio Calabria e Taranto con un tracciato che corre sul versante jonico delle regioni Calabria, Basilicata e parte della Puglia. Il percorso in territorio calabrese, lungo 415 Km circa, attraversa e lambisce moltissimi centri urbani situati sulla costa jonica.



Figura 1-2 Inquadramento itinerario SS106 ionica

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

I lavori di ammodernamento di questa arteria, definita come itinerario internazionale E90 con D.M. 24 marzo 1995 pubblicato sulla G.U. n° 100 del 2 maggio 1995 ed inseriti nel Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche di Preminente Interesse Nazionale della Legge Obiettivo, sono di sicuro interesse nazionale non solo per i collegamenti su scala locale ma anche per i collegamenti autostradali dorsali favorendo gli scambi nel quadro del corridoio europeo nord - sud di prossima realizzazione.

Il territorio interessato dall'intervento è quello costiero, ricadente nella provincia di Cosenza, nei comuni di Mandatoriccio, Pietrapaola, Calopezzati, Crosia e Rossano. L'intervento si svolge ad una distanza dalla costa compresa tra 500 ml e 5,3 km. La costa è situata a nord-est rispetto al corridoio di intervento. A sud-ovest dello stesso si trova il massiccio montuoso della Sila.

Il territorio è attraversato dal Fiume Trionto, che scende dai monti della Sila, ed è interessato dalla presenza di altri corsi d'acqua con bacini limitati e soggetti a uno spiccato regime torrentizio, in quanto alimentati dalle piogge.

Nell'ambito della progettazione dell'intervento esaminato nel presente studio è stata studiata la suddivisione in Lotti funzionali, al fine di supportare le successive fasi di progettazione e di appalto.

Per stabilire una suddivisione in Lotti del tracciato in esame, si sono seguiti prevalentemente i seguenti principi:

- Realizzare lotti funzionali, senza necessità di allungamenti di percorsi e riallacci provvisori alla viabilità esistente della SS106
- Intervenire prioritariamente sulle sezioni a maggior traffico
- Bilanciare per quanto possibile dal punto di vista economico i lotti.

Poiché è fondamentale che i lotti realizzati siano sempre funzionali, e presumendo che la priorità di intervento sia – come prima considerato – da Nord verso Sud, ogni lotto dovrà includere lo svincolo “finale” di riallaccio alla SS106 esistente, pertanto è stata proposta la seguente suddivisione:

LOTTO	Svincoli inclusi
1) Da fine Lotto a Calopezzati (km 21+774 a Km 9+650)	Coserie Mirto/Crosia Calopezzati
2) da Calopezzati a Mandatoriccio (da Km 9+650 a 3+650)	Mandatoriccio
3) da svincolo Mandatoriccio a collegamento altro lotto (da km 3+650 a inizio tracciato)	Rotatoria SP205

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

2 LA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE E ARTICOLAZIONE DELLO STUDIO

Dal punto di vista strettamente procedurale-ambientale, il riferimento normativo è rappresentato dal Testo unico ambientale D.lgs. 152/06 e smi modificato dal D.lgs. 104/17. Il testo unico, oltre a disciplinare le principali procedure in termini di valutazioni ambientali (con particolare riferimento alla Valutazione di Impatto Ambientale e alla Verifica di Assoggettabilità alla VIA), individua la tipologia e le classi dimensionali degli interventi che devono essere sottoposti alle procedure di valutazione ambientale, nonché l'ente competente alla valutazione (Stato o Regione).

L'opera in progetto consiste nella realizzazione del nuovo asse di collegamento in variante alla SS 106 tra il km 309 circa in comune di Calopezzati e il km 329 circa in comune di Rossano². La categoria del progetto dell'opera è Tipo B «strade extraurbane principali».

In base alla classificazione funzionale del tracciato in progetto (Tipo B), l'opera rientra al **punto 10 dell'Allegato II - Progetti di competenza statale alla parte seconda del citato D.lgs. 152/06 e smi.**

- autostrade e strade extraurbane principali;

Il tracciato dell'opera non rientra in aree naturali protette, ma attraversa il Sito Natura 2000 ZSC Fiumara del Trionto (IT IT9310047).

Oltre alla normativa ambientale occorre tenere in considerazione quanto definito dal Codice dei contratti pubblici (D.Lgs. 31 marzo 2023, n.36), che all'art.41 della Parte IV *'Livelli e contenuti della progettazione*, definisce:

6. Il progetto di fattibilità tecnico-economica:

a) individua, tra piu' soluzioni possibili, quella che esprime il rapporto migliore tra costi e benefici per la collettività in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e alle prestazioni da fornire;

b) contiene i necessari richiami all'eventuale uso di metodi e strumenti di gestione informativa digitale delle costruzioni;

c) sviluppa, nel rispetto del quadro delle necessità, tutte le indagini e gli studi necessari per la definizione degli aspetti di cui al comma;

d) individua le caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare, compresa la scelta in merito alla possibile suddivisione in lotti funzionali;

e) consente, ove necessario, l'avvio della procedura espropriativa;

² L'intervento era precedentemente nominato *"Intervento sulla S.S. 106 Jonica (tracciato esistente) – tratta Crotone (Bivio Passovecchio) km 256+000 – Sibari km 329+000 -- Messa in sicurezza 1° Tronco"*, denominazione che può risultare presente in taluni documenti ma che individua il medesimo intervento (CZ372).

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano		
Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

f) contiene tutti gli elementi necessari per il rilascio delle autorizzazioni e approvazioni prescritte;

g) contiene il piano preliminare di manutenzione dell'opera e delle sue parti.

Il presente studio costituisce lo Studio di Impatto Ambientale, redatto ex D.lgs 152/2006 e smi, del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica dell'intervento del nuovo asse di collegamento in variante alla SS 106 tra il km 309 circa in comune di Calopezzati e il km 329 circa in comune di Rossano.

Il Decreto legislativo 16 giugno 2017 n.104 (GU n. 156 del 6 luglio 2017), entrato in vigore il 21 luglio 2017, attua la Direttiva 2014/52/UE concernente la Valutazione di Impatto Ambientale di determinati progetti pubblici e privati e modifica il Dlgs 152/2006, parte II, Titolo III (Valutazione di Impatto Ambientale).

L'art. 26 del Dlgs 104/2017, co.1, lett. b) abroga il DPCM 27 dicembre 1988 recante norme tecniche per la redazione degli Studi di Impatto Ambientale. I contenuti dello Studio di Impatto Ambientale sono definiti dall'art. 11 che modifica l'art. 22 del 152/2006 (Studio di Impatto Ambientale) e dall'Allegato VII (Contenuti dello Studio di Impatto Ambientale di cui all'articolo 22).

Lo studio è stato redatto sulla base del D.Lgs. 104/2017 e si discosta in termini formali e sostanziali dalle versioni consolidate degli Studi di Impatto Ambientali redatte secondo le normative precedentemente vigenti, ora abrogate. Sotto il profilo formale, le differenze maggiori consistono nell'abbandono della struttura del SIA secondo i tre "quadri di riferimento" programmatico, progettuale e ambientale. In base al nuovo D.Lgs. 104/2017 il SIA appare come una relazione unica.

Sotto il profilo dei contenuti, forse la differenza più evidente riguarda la mancanza, nella nuova normativa, di un chiaro riferimento al quadro di riferimento programmatico o, quanto meno, all'analisi degli strumenti (piani e programmi, generali e settoriali) che ai sensi del DPCM 1988 costituivano il quadro programmatico.

Va comunque detto che il presente studio analizza tutti i piani/programmi i cui contenuti concorrono a definire il quadro vincolistico e programmatico nel quale il progetto si inserisce e che deve essere esaminato anche ai sensi della rinnovata normativa ai fini della necessaria verifica vincolistica e della coerenza programmatica.

Il quadro seguente riporta i capitoli del presente Studio di Impatto Ambientale e le corrispondenze con l'Allegato VII della Parte II del D.lgs 152/2006 così come modificato dal D. Lgs. 104/2017 (colonna a destra).

Parte, Capitolo e Titolo della relazione generale di SIA			D.lgs 152/2006 e smi – Allegato VII
Parte I	Cap. 1	Premessa	
	Cap. 2	La procedura di valutazione ambientale e articolazione dello studio	

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

Parte, Capitolo e Titolo della relazione generale di SIA			D.lgs 152/2006 e smi – Allegato VII
	Cap. 3	Escursus storico: l'intervento e iter di definizione progettuale	
	Cap. 4	La rete e l'infrastruttura attuale	
	Cap. 5	La domanda di traffico	
	Cap. 6	Le motivazioni alla base dell'iniziativa: criticità e obiettivi	
Parte II – Scenario di base	Capitoli da 1 a 8	Il contesto ambientale	3. La descrizione degli aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente (scenario di base) e una descrizione generale della sua probabile evoluzione in caso di mancata attuazione del progetto, nella misura in cui i cambiamenti naturali rispetto allo scenario di base possano essere valutati con uno sforzo ragionevole in funzione della disponibilità di informazioni ambientali e conoscenze scientifiche.
Parte III – Inquadramento programmatico e Studio delle alternative	Cap. 1	Finalità e articolazione del documento	
	Cap. 2	Inquadramento e storia del progetto	
	Cap. 3	Obiettivi del progetto	
	Cap. 4	Alternative considerate	
	Cap. 5	Inquadramento programmatico e verifiche di coerenza e conformità	1. a) la descrizione dell'ubicazione del progetto, anche in riferimento alle tutele e ai vincoli presenti;
	Cap. 6	Inquadramento vincolistico e verifiche	
	Capitoli 7 e 8	Studio delle alternative	2. Una descrizione delle principali alternative ragionevoli del progetto (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, quelle relative alla concezione del progetto, alla tecnologia, all'ubicazione, alle dimensioni e alla portata) prese in esame dal proponente, compresa l'alternativa zero, adeguate al progetto proposto e alle sue caratteristiche specifiche, con indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale, e la motivazione della scelta progettuale, sotto il profilo dell'impatto ambientale, con una descrizione delle alternative prese in esame e loro comparazione con il progetto presentato.

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

Parte, Capitolo e Titolo della relazione generale di SIA			D.lgs 152/2006 e smi – Allegato VII
Parte IV – Inquadramento progettuale	Cap. 1	La configurazione di progetto e le opere	1. Descrizione del progetto, comprese in particolare: b) una descrizione delle caratteristiche fisiche dell'insieme del progetto, compresi, ove pertinenti, i lavori di demolizione necessari, nonché delle esigenze di utilizzo del suolo durante le fasi di costruzione e di funzionamento;
	Cap. 2	Cantierizzazione	1. d) una valutazione del tipo e della quantità dei residui e delle emissioni previsti, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, inquinamento dell'acqua, dell'aria, del suolo e del sottosuolo, rumore, vibrazione, luce, calore, radiazione, e della quantità e della tipologia di rifiuti prodotti durante le fasi di costruzione e di funzionamento;
Parte V	Tutti i capitoli	Gli impatti del progetto sui fattori ambientali e mitigazioni	4. Una descrizione dei fattori specificati all'articolo 5, comma 1, lettera c), del presente decreto potenzialmente soggetti a impatti ambientali dal progetto proposto, con particolare riferimento alla popolazione, salute umana, biodiversità (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, fauna e flora), al territorio (quale, a titolo esemplificativo e non esaustivo, sottrazione del territorio), al suolo (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, erosione, diminuzione di materia organica, compattazione, impermeabilizzazione), all'acqua (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, modificazioni idromorfologiche, quantità e qualità), all'aria, ai fattori climatici (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, emissioni di gas a effetto serra, gli impatti rilevanti per l'adattamento), ai beni materiali, al patrimonio culturale, al patrimonio agroalimentare, al paesaggio, nonché all'interazione tra questi vari fattori. 5. Una descrizione dei probabili impatti ambientali rilevanti del progetto proposto, dovuti, tra l'altro: a) alla costruzione e all'esercizio del progetto, inclusi, ove pertinenti, i lavori di demolizione; b) all'utilizzazione delle risorse naturali, in particolare del territorio, del suolo, delle risorse idriche e della biodiversità, tenendo conto, per quanto possibile, della disponibilità sostenibile di tali risorse; c) all'emissione di inquinanti, rumori, vibrazioni, luce, calore, radiazioni, alla creazione di sostanze nocive e allo smaltimento dei rifiuti;

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

Parte, Capitolo e Titolo della relazione generale di SIA			D.lgs 152/2006 e smi – Allegato VII
			d) ai rischi per la salute umana, il patrimonio culturale, il paesaggio o l'ambiente (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, in caso di incidenti o di calamità); e) al cumulo con gli effetti derivanti da altri progetti esistenti e/o approvati, tenendo conto di eventuali criticità ambientali esistenti, relative all'uso delle risorse naturali e/o ad aree di particolare sensibilità ambientale suscettibili di risentire degli effetti derivanti dal progetto; f) all'impatto del progetto sul clima (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, natura ed entità delle emissioni di gas a effetto serra) e alla vulnerabilità del progetto al cambiamento climatico; g) alle tecnologie e alle sostanze utilizzate. La descrizione dei possibili impatti ambientali sui fattori specificati all'articolo 5, comma 1, lettera c), del presente decreto include sia effetti diretti che eventuali effetti indiretti, secondari, cumulativi, transfrontalieri, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi del progetto. 6. La descrizione da parte del proponente dei metodi di previsione utilizzati per individuare e valutare gli impatti ambientali significativi del progetto, incluse informazioni dettagliate sulle difficoltà incontrate nel raccogliere i dati richiesti (quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, carenze tecniche o mancanza di conoscenze) nonché sulle principali incertezze riscontrate. 7. (parte) Una descrizione delle misure previste per evitare, prevenire, ridurre o, se possibile, compensare gli impatti ambientali significativi e negativi identificati del progetto [...]. Tale descrizione deve spiegare in che misura gli impatti ambientali significativi e negativi sono evitati, prevenuti, ridotti o compensati e deve riguardare sia le fasi di costruzione che di funzionamento.
Relazione piano di monitoraggio ambientale			7. (parte) Una descrizione [...] delle eventuali disposizioni di monitoraggio (quale, a titolo esemplificativo e non esaustivo, la preparazione di un'analisi ex post del progetto)

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

La Sintesi Non Tecnica di cui al punto 10 dell'Allegato VII del Dlgs 104/2017, presentata come documento allegato al presente Studio, è stata redatta sulla base delle "Linee Guida per la predisposizione della Sintesi non Tecnica dello Studio di Impatto Ambientale" predisposte dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare".

A supporto dello Studio di Impatto Ambientale sono stati redatti gli elaborati grafici riportati nell'elenco seguente. **Lo studio è stato completato nel mese di novembre 2023 e la successiva revisione a Giugno 2024.**

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano		
Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

1	1										STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	
1	1	1									ELABORATI GENERALI	
T	0	0	IA	0	0	AMB	RE	0	1	B	Parte 1 - Inquadramento generale dell'iniziativa	-
T	0	0	IA	0	0	AMB	RE	0	2	B	Parte 2 - Lo scenario di base	-
T	0	0	IA	0	0	AMB	RE	0	3	B	Parte 3 - Studio delle alternative	-
T	0	0	IA	0	0	AMB	RE	0	4	B	Parte 4 - Inquadramento progettuale	-
T	0	0	IA	0	0	AMB	RE	0	5	B	Parte 5 - Le valutazioni	-
T	0	0	IA	0	0	AMB	RE	0	6	B	Parte 6 - Lista di controllo per la VIA (art.23 D.Lgs.152/2006)	-
1	1	2									STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E SISTEMA VINCOLISTICO	
T	0	0	IA	0	1	AMB	CO	0	1	B	Corografia generale	1:25000
T	0	0	IA	0	1	AMB	CT	0	1	B	Piano territoriale di coordinamento provinciale - Cosenza	1:10000
T	0	0	IA	0	1	AMB	CT	0	2	B	Piano Strutturale Associato della Sibaritide - Rossano	1:10000
T	0	0	IA	0	1	AMB	CT	0	3	B	Piano Strutturale Associato della Sibaritide - Crosia	1:10000
T	0	0	IA	0	1	AMB	CT	0	4	B	Piano Strutturale Associato della Sibaritide - Calopezzati	1:10000
T	0	0	IA	0	1	AMB	CT	0	5	B	Piano Strutturale Comunale - Pietrapaola	1:10000
T	0	0	IA	0	1	AMB	CT	0	6	B	Piano regolatore Generale - Mandatoriccio	1:10000
T	0	0	IA	0	1	AMB	CT	0	7	B	Sistema dei vincoli tav.1/4	1:10000
T	0	0	IA	0	1	AMB	CT	0	8	B	Sistema dei vincoli tav.2/4	1:10000
T	0	0	IA	0	1	AMB	CT	0	9	B	Sistema dei vincoli tav.3/4	1:10000
T	0	0	IA	0	1	AMB	CT	1	0	B	Sistema dei vincoli tav.4/4	1:10000

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano		
Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

T	0	0	IA	0	1	AMB	CT	1	1	B	Rete natura 2000 e aree protette	1:25000
T	0	0	IA	0	1	AMB	CT	1	2	B	Rete natura 2000 e aree protette	1:25000
T	0	0	IA	0	1	AMB	CT	1	3	B	Estratti PAI - Carta della pericolosità geologica Tav. 1/4	1:10000
T	0	0	IA	0	1	AMB	CT	1	4	B	Estratti PAI - Carta della pericolosità geologica Tav. 2/4	1:10000
T	0	0	IA	0	1	AMB	CT	1	5	B	Estratti PAI - Carta della pericolosità geologica Tav. 3/4	1:10000
T	0	0	IA	0	1	AMB	CT	1	6	B	Estratti PAI - Carta della pericolosità geologica Tav. 4/4	1:10000
T	0	0	IA	0	1	AMB	CT	1	7	B	Planimetria delle aree di pericolosità idraulica del PAI - Tav. 1 di 5	1:5000
T	0	0	IA	0	1	AMB	CT	1	8	B	Planimetria delle aree di pericolosità idraulica del PAI - Tav. 2 di 5	1:5000
T	0	0	IA	0	1	AMB	CT	1	9	B	Planimetria delle aree di pericolosità idraulica del PAI - Tav. 2 di 5	1:5000
T	0	0	IA	0	1	AMB	CT	2	0	B	Planimetria delle aree di pericolosità idraulica del PAI - Tav. 2 di 5	1:5000
T	0	0	IA	0	1	AMB	CT	2	1	B	Planimetria delle aree di pericolosità idraulica del PAI - Tav. 2 di 5	1:5000
1	1	3									INQUADRAMENTO PROGETTUALE	
T	0	0	IA	0	2	AMB	PL	0	1	B	Planimetria su fotomosaico	1:25000
T	0	0	IA	0	2	AMB	PF	0	1	B	Planimetria di progetto tav. 1	1:5000
T	0	0	IA	0	2	AMB	PF	0	2	B	Planimetria di progetto tav. 2	1:5000
T	0	0	IA	0	2	AMB	PF	0	3	B	Planimetria di progetto tav. 3	1:5000
T	0	0	IA	0	2	AMB	FL	0	1	B	Profilo di progetto tav.1	5000/500
T	0	0	IA	0	2	AMB	FL	0	2	B	Profilo di progetto tav.2	5000/500
T	0	0	IA	0	2	AMB	FL	0	3	B	Profilo di progetto tav.3	5000/500
T	0	0	IA	0	2	AMB	FL	0	4	B	Profilo di progetto tav.4	5000/500
T	0	0	IA	0	2	AMB	FL	0	5	B	Profilo di progetto tav.5	5000/500

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano		
Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

T	0	0	IA	0	2	AMB	FL	0	6	B	Profilo di progetto tav.6	5000/500
T	0	0	IA	0	2	AMB	ST	0	1	B	Sezioni tipo del corpo stradale tav.1	varie
T	0	0	IA	0	2	AMB	ST	0	2	B	Sezioni tipo del corpo stradale tav.2	varie
T	0	0	IA	0	2	AMB	ST	0	3	B	Sezioni tipo del corpo stradale tav.3	varie
T	0	0	IA	0	2	AMB	PL	0	2	B	Planimetria aree di cantiere e viabilità di servizio - Tav. 1 di 2	1:5000
T	0	0	IA	0	2	AMB	PL	0	3	B	Planimetria aree di cantiere e viabilità di servizio - Tav. 2 di 2	1:5000
T	0	0	IA	0	2	AMB	PL	0	4	B	Planimetria ubicazione cave e discariche	1:25000
T	0	0	IA	0	2	AMB	ST	0	4	B	Layout di cantiere - Cantiere base CB01	varie
T	0	0	IA	0	2	AMB	ST	0	5	B	Layout di cantiere - Cantiere base CB02	varie
T	0	0	IA	0	2	AMB	ST	0	6	B	Layout di cantiere - Cantiere base CB02	varie
T	0	0	IA	0	2	AMB	PP	0	1	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico ambientale Tav. 1 di 7	1:5000
T	0	0	IA	0	2	AMB	PP	0	2	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico ambientale Tav. 2 di 7	1:5000
T	0	0	IA	0	2	AMB	PP	0	3	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico ambientale Tav. 3 di 7	1:5000
T	0	0	IA	0	2	AMB	PP	0	4	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico ambientale Tav. 4 di 7	1:5000
T	0	0	IA	0	2	AMB	PP	0	5	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico ambientale Tav. 5 di 7	1:5000
T	0	0	IA	0	2	AMB	PP	0	6	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico ambientale Tav. 6 di 7	1:5000
T	0	0	IA	0	2	AMB	PP	0	7	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico ambientale Tav. 7 di 7	1:5000
T	0	0	IA	0	2	AMB	SZ	0	1	B	Sezioni e dettagli interventi di inserimento paesaggistico ambientale Tav. 1/2	varie
T	0	0	IA	0	2	AMB	SZ	0	2	B	Sezioni e dettagli interventi di inserimento paesaggistico ambientale Tav. 2/2	varie

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano		
Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

1	1	4									ANALISI AMBIENTALI	
1	1	4	1								ARIA	
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	0	1	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) corso operam Tav. 1/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	0	2	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) corso operam Tav. 2/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	0	3	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) corso operam Tav. 3/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	0	4	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) corso operam Tav. 4/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	0	5	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) corso operam Tav. 5/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	0	6	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) corso operam Tav. 6/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	0	7	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) corso operam Tav. 7/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	0	8	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM2.5) corso operam Tav. 1/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	0	9	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM2.5) corso operam Tav. 2/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	1	0	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM2.5) corso operam Tav.3/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	1	1	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM2.5) corso operam Tav. 4/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	1	2	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM2.5) corso operam Tav. 5/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	1	3	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM2.5) corso operam Tav. 6/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	1	4	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM2.5) corso operam Tav. 7/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	1	5	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) post operam Tav. 1/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	1	6	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) post operam Tav. 2/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	1	7	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) post operam Tav. 3/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	1	8	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) post operam Tav. 4/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	1	9	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) post operam Tav. 5/7	1:5000

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano		
Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	2	0	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) post operam Tav. 6/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	2	1	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM10) post operam Tav. 7/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	2	2	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM2.5) post operam Tav. 1/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	2	3	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM2.5) post operam Tav. 2/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	2	4	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM2.5) post operam Tav. 3/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	2	5	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM2.5) post operam Tav. 4/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	2	6	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM2.5) post operam Tav. 5/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	2	7	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM2.5) post operam Tav. 6/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	2	8	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (PM2.5) post operam Tav. 7/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	2	9	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (NO2) post operam Tav. 1/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	3	0	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (NO2) post operam Tav. 2/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	3	1	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (NO2) post operam Tav. 3/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	3	2	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (NO2) post operam Tav. 4/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	3	3	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (NO2) post operam Tav. 5/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	3	4	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (NO2) post operam Tav. 6/7	1:5000
T	0	0	IA	0	3	AMB	CT	3	5	B	Atmosfera: concentrazione inquinanti (NO2) post operam Tav. 7/7	1:5000
1	1	4	2								GEOLOGIA E ACQUE	
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	0	1	B	Carta geologica tav.1/3	1:5000
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	0	2	B	Carta geologica tav.2/3	1:5000
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	0	3	B	Carta geologica tav.3/3	1:5000
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	0	4	B	Carta geomorfologia tav.1/3	1:5000

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano		
Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	0	5	B	Carta geomorfologia tav.2/3	1:5000
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	0	6	B	Carta geomorfologia tav.3/3	1:5000
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	0	7	B	Carta idrogeologica tav.1/3	1:5000
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	0	8	B	Carta idrogeologica tav.2/3	1:5000
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	0	9	B	Carta idrogeologica tav.3/3	1:5000
T	0	0	IA	0	4	AMB	CT	1	0	B	Corografia dei bacini idrografici principali	1:50000
1	1	4	3								TERRITORIO, SUOLO E PATRIMONIO AGROALIMENTARE	
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	1	B	Carta dell'uso del suolo - matrice agricola Tav. 1/4	1:10000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	2	B	Carta dell'uso del suolo - matrice agricola Tav. 2/4	1:10000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	3	B	Carta dell'uso del suolo - matrice agricola Tav. 3/4	1:10000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	4	B	Carta dell'uso del suolo - matrice agricola Tav. 4/4	1:10000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	5	B	Carta dell'uso del suolo - matrice naturale Tav. 1/4	1:10000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	6	B	Carta dell'uso del suolo - matrice naturale Tav. 2/4	1:10000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	7	B	Carta dell'uso del suolo - matrice naturale Tav. 3/4	1:10000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	8	B	Carta dell'uso del suolo - matrice naturale Tav. 4/4	1:10000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	0	9	B	Carta dell'uso del suolo - matrice antropica Tav. 1/4	1:10000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	1	0	B	Carta dell'uso del suolo - matrice antropica Tav. 2/4	1:10000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	1	1	B	Carta dell'uso del suolo - matrice antropica Tav. 3/4	1:10000
T	0	0	IA	0	5	AMB	CT	1	2	B	Carta dell'uso del suolo - matrice antropica Tav. 4/4	1:10000
1	1	4	4								BIODIVERSITA'	
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	1	B	Carta della vegetazione reale Tav.1/5	1:5000

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano		
Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	2	B	Carta della vegetazione reale Tav.2/5	1:5000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	3	B	Carta della vegetazione reale Tav.3/5	1:5000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	4	B	Carta della vegetazione reale Tav.4/5	1:5000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	5	B	Carta della vegetazione reale Tav.5/5	1:5000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	6	B	Carta degli ecosistemi e della Rete ecologica Tav. 1/4	1:10000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	7	B	Carta degli ecosistemi e della Rete ecologica Tav. 2/4	1:10000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	8	B	Carta degli ecosistemi e della Rete ecologica Tav.3/4	1:10000
T	0	0	IA	0	6	AMB	CT	0	9	B	Carta degli ecosistemi e della Rete ecologica Tav.4/4	1:10000
1	1	4	5								INQUINAMENTO ACUSTICO	
T	0	0	IA	0	7	AMB	RE	0	1	B	Relazione acustica	-
T	0	0	IA	0	7	AMB	RE	0	2	B	Censimento dei ricettori impattati	-
T	0	0	IA	0	7	AMB	RE	0	3	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam (campagna di misura)	-
T	0	0	IA	0	7	AMB	RE	0	4	B	Tabelle valori acustici in fase di cantiere	-
T	0	0	IA	0	7	AMB	RE	0	5	B	Tabelle valori acustici (ante operam,post operam post mitigazione)	-
T	0	0	IA	0	7	AMB	PL	0	1	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti e punti di misura Tav. 1/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PL	0	2	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti e punti di misura Tav. 2/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PL	0	3	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti e punti di misura Tav. 3/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PL	0	4	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti e punti di misura Tav. 4/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PL	0	5	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti e punti di misura Tav. 5/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PL	0	6	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti e punti di misura Tav. 6/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PL	0	7	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti e punti di misura Tav. 7/15	1:2.000

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano		
Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell’iniziativa</i>	

T	0	0	IA	0	7	AMB	PL	0	8	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti e punti di misura Tav. 8/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PL	0	9	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti e punti di misura Tav. 9/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PL	1	0	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti e punti di misura Tav. 10/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PL	1	1	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti e punti di misura Tav. 11/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PL	1	2	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti e punti di misura Tav. 12/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PL	1	3	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti e punti di misura Tav. 13/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PL	1	4	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti e punti di misura Tav. 14/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PL	1	5	B	Planimetria di localizzazione dei ricettori censiti e punti di misura Tav. 15/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	0	1	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 1/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	0	2	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 2/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	0	3	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 3/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	0	4	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 4/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	0	5	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 5/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	0	6	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 6/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	0	7	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 7/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	0	8	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 8/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	0	9	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 9/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	1	0	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 10/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	1	1	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 11/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	1	2	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 12/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	1	3	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 13/15	1:2.000

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano		
Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell’iniziativa</i>	

T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	1	4	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 14/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	1	5	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 15/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	1	6	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 1/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	1	7	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 2/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	1	8	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 3/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	1	9	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 4/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	2	0	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 5/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	2	1	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 6/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	2	2	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 7/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	2	3	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 8/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	2	4	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 9/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	2	5	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 10/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	2	6	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 11/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	2	7	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 12/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	2	8	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 13/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	2	9	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 14/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	3	0	B	Caratterizzazione del clima acustico ante operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 15/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	3	1	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 1/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	3	2	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 2/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	3	3	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 3/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	3	4	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 4/15	1:2.000

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano		
Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell’iniziativa</i>	

T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	3	5	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 5/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	3	6	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 6/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	3	7	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 7/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	3	8	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 8/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	3	9	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 9/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	4	0	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 10/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	4	1	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 11/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	4	2	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 12/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	4	3	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 13/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	4	4	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 14/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	4	5	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 15/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	4	6	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 1/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	4	7	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 2/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	4	8	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 3/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	4	9	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 4/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	5	0	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 5/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	5	1	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 6/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	5	2	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 7/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	5	3	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 8/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	5	4	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 9/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	5	5	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 10/15	1:2.000

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano		
Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	5	6	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturmo (Mappe orizzontali) Tav. 11/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	5	7	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturmo (Mappe orizzontali) Tav. 12/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	5	8	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturmo (Mappe orizzontali) Tav. 13/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	5	9	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturmo (Mappe orizzontali) Tav. 14/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	6	0	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam Notturmo (Mappe orizzontali) Tav. 15/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	6	1	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 1/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	6	2	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 2/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	6	3	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 3/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	6	4	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 4/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	6	5	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 5/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	6	6	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 6/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	6	7	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 7/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	6	8	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 8/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	6	9	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 9/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	7	0	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 10/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	7	1	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 11/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	7	2	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 12/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	7	3	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 13/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	7	4	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 14/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	7	5	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 15/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	7	6	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturmo (Mappe orizzontali) Tav. 1/15	1:2.000

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano		
Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	7	7	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 2/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	7	8	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 3/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	7	9	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 4/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	8	0	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 5/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	8	1	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 6/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	8	2	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 7/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	8	3	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 8/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	8	4	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 9/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	8	5	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 10/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	8	6	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 11/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	8	7	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 12/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	8	8	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 13/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	8	9	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 14/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	CT	9	0	B	Caratterizzazione del clima acustico post mitigazione Notturno (Mappe orizzontali) Tav. 15/15	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PP	0	1	B	Caratterizzazione del clima acustico in fase di cantiere Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 1/14	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PP	0	2	B	Caratterizzazione del clima acustico in fase di cantiere Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 2/14	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PP	0	3	B	Caratterizzazione del clima acustico in fase di cantiere Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 3/14	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PP	0	4	B	Caratterizzazione del clima acustico in fase di cantiere Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 4/14	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PP	0	5	B	Caratterizzazione del clima acustico in fase di cantiere Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 5/14	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PP	0	6	B	Caratterizzazione del clima acustico in fase di cantiere Diurno (Mappe orizzontali) Tav.6/14	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PP	0	7	B	Caratterizzazione del clima acustico in fase di cantiere Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 7/14	1:2.000

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano		
Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

T	0	0	IA	0	7	AMB	PP	0	8	B	Caratterizzazione del clima acustico in fase di cantiere Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 8/14	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PP	0	9	B	Caratterizzazione del clima acustico in fase di cantiere Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 9/14	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PP	1	0	B	Caratterizzazione del clima acustico in fase di cantiere Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 10/14	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PP	1	1	B	Caratterizzazione del clima acustico in fase di cantiere Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 11/14	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PP	1	2	B	Caratterizzazione del clima acustico in fase di cantiere Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 12/14	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PP	1	3	B	Caratterizzazione del clima acustico in fase di cantiere Diurno (Mappe orizzontali) Tav.13/14	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PP	1	4	B	Caratterizzazione del clima acustico in fase di cantiere Diurno (Mappe orizzontali) Tav. 14/14	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	PP	1	5	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam e post mitigazione Diurno e Notturno (Mappe verticali) Tav.1/2	VARIE
T	0	0	IA	0	7	AMB	PP	1	6	B	Caratterizzazione del clima acustico post operam e post mitigazione Diurno e Notturno (Mappe verticali) Tav.2/2	VARIE
T	0	0	IA	0	7	AMB	PL	1	6	B	Planimetria degli interventi di mitigazione acustica	1:2.000
T	0	0	IA	0	7	AMB	DT	0	1	B	Tipologici interventi di mitigazione acustica	VARIE
1	1	4	6								PAESAGGIO	
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	1	B	Carta del contesto	1:20.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	2	B	Morfologia del paesaggio	1:80.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	3	B	Elementi di struttura del paesaggio Tav. 1/2	1:20.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	4	B	Elementi di struttura del paesaggio Tav. 2/2	1:20.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	5	B	Carta della percezione visiva e intervisibilità Tav. 1/5	1:10.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	6	B	Carta della percezione visiva e intervisibilità Tav. 2/5	1:10.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	7	B	Carta della percezione visiva e intervisibilità Tav. 3/5	1:10.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	8	B	Carta della percezione visiva e intervisibilità Tav. 4/5	1:10.000

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano		
Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	0	9	B	Carta della percezione visiva e intervisibilità Tav. 5/5	1:10.000
T	0	0	IA	0	8	AMB	CT	1	0	B	Documentazione fotografica	-
T	0	0	IA	0	8	AMB	FO	0	1	B	Fotosimulazioni	varie
1	1	5									SINTESI NON TECNICA	
T	0	0	IA	0	9	AMB	RE	0	1	B	Relazione generale	

A corredo del SIA., sono stati redatti inoltre il Piano di monitoraggio Ambientale, lo Studio di Incidenza, la Relazione Paesaggistica e gli Interventi di inserimento paesaggistico – ambientale, gli elaborati relativi alla Trasformazione del Bosco.

1	1	6									MONITORAGGIO AMBIENTALE	
T	0	0	IA	1	0	AMB	RE	0	1	B	Relazione piano di monitoraggio ambientale	
T	0	0	IA	1	0	AMB	PL	0	1	B	Planimetria con ubicazione punti di monitoraggio Tav. 1/7	1:5000
T	0	0	IA	1	0	AMB	PL	0	2	B	Planimetria con ubicazione punti di monitoraggio Tav.2/7	1:5000
T	0	0	IA	1	0	AMB	PL	0	3	B	Planimetria con ubicazione punti di monitoraggio Tav.3/7	1:5000
T	0	0	IA	1	0	AMB	PL	0	4	B	Planimetria con ubicazione punti di monitoraggio Tav.4/7	1:5000
T	0	0	IA	1	0	AMB	PL	0	5	B	Planimetria con ubicazione punti di monitoraggio Tav.5/7	1:5000
T	0	0	IA	1	0	AMB	PL	0	6	B	Planimetria con ubicazione punti di monitoraggio Tav.6/7	1:5000
T	0	0	IA	1	0	AMB	PL	0	7	B	Planimetria con ubicazione punti di monitoraggio Tav.7/7	1:5000
1	1	7									INCIDENZA SITI RETE NATURA 2000	
T	0	0	IA	1	1	AMB	RE	0	1	B	Studio di incidenza	
T	0	0	IA	1	1	AMB	RE	0	2	B	Format di supporto Screening di VINCA	

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano		
Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

T	0	0	IA	1	1	AMB	CT	0	1	B	Rete natura 2000 e aree protette	1:25000
T	0	0	IA	1	1	AMB	CT	0	2	B	Rete natura 2000 e aree protette	1:25000
T	0	0	IA	1	1	AMB	CT	0	3	B	Carta delle fisionomie vegetali e degli habitat	1:10000
1	2										RELAZIONE PAESAGGISTICA	
T	0	0	IA	1	2	AMB	RE	0	1	B	Relazione generale	
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	0	1	B	Piano territoriale di coordinamento provinciale - Cosenza	
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	0	2	B	Piano Strutturale Associato della Sibaritide - Rossano	
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	0	3	B	Piano Strutturale Associato della Sibaritide - Crosia	
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	0	4	B	Piano Strutturale Associato della Sibaritide - Calopezzati	
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	0	5	B	Piano Strutturale Comunale - Pietrapaola	
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	0	6	B	Piano regolatore Generale - Mandatoriccio	
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	0	7	B	Sistema dei vincoli tav.1/4	1:10.000
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	0	8	B	Sistema dei vincoli tav.2/4	1:10.000
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	0	9	B	Sistema dei vincoli tav.3/4	1:10.000
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	1	0	B	Sistema dei vincoli tav.4/4	1:10.000
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	1	1	B	Rete natura 2000 e aree protette	1:25000
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	1	2	B	Rete natura 2000 e aree protette	1:25000
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	1	3	B	Carta uso del suolo Tav. 1/4	1:10.000
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	1	4	B	Carta uso del suolo Tav. 2/4	1:10.000
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	1	5	B	Carta uso del suolo Tav. 3/4	1:10.000
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	1	6	B	Carta uso del suolo Tav. 4/4	1:10.000

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano		
Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	1	7	B	Carta del contesto	1:20.000
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	1	8	B	Morfologia del paesaggio	1:80.000
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	1	9	B	Elementi di struttura del paesaggio Tav. 1/2	1:20.000
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	2	0	B	Elementi di struttura del paesaggio Tav. 2/2	1:20.000
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	2	1	B	Carta della percezione visiva e intervisibilità Tav. 1/5	1:10.000
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	2	2	B	Carta della percezione visiva e intervisibilità Tav. 2/5	1:10.000
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	2	3	B	Carta della percezione visiva e intervisibilità Tav. 3/5	1:10.000
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	2	4	B	Carta della percezione visiva e intervisibilità Tav. 4/5	1:10.000
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	2	5	B	Carta della percezione visiva e intervisibilità Tav. 5/5	1:10.000
T	0	0	IA	1	2	AMB	CT	2	6	B	Documentazione fotografica	-
T	0	0	IA	1	2	AMB	PL	0	1	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico ambientale Tav. 1 di 7	1:5000
T	0	0	IA	1	2	AMB	PL	0	2	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico ambientale Tav. 2 di 7	1:5000
T	0	0	IA	1	2	AMB	PL	0	3	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico ambientale Tav. 3 di 7	1:5000
T	0	0	IA	1	2	AMB	PL	0	4	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico ambientale Tav. 4 di 7	1:5000
T	0	0	IA	1	2	AMB	PL	0	5	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico ambientale Tav. 5 di 7	1:5000
T	0	0	IA	1	2	AMB	PL	0	6	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico ambientale Tav. 6 di 7	1:5000
T	0	0	IA	1	2	AMB	PL	0	7	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico ambientale Tav. 7 di 7	1:5000
T	0	0	IA	1	2	AMB	SZ	0	1	B	Sezioni ambientali e vegetazione reale	-
T	0	0	IA	1	2	AMB	SZ	0	2	B	Sezioni e dettagli interventi di inserimento paesaggistico ambientale Tav. 1/2	VARIE
T	0	0	IA	1	2	AMB	SZ	0	3	B	Sezioni e dettagli interventi di inserimento paesaggistico ambientale Tav. 2/2	VARIE
T	0	0	IA	1	2	AMB	FO	0	1	B	Fotosimulazioni	-

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano		
Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

1	3										INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E AMBIENTALE	
1	3	1	OPERE A VERDE									
T	0	0	IA	1	3	AMB	RE	0	1	B	Relazione	-
T	0	0	IA	1	3	AMB	RE	0	2	B	Capitolato di esecuzione opere a verde	-
T	0	0	IA	1	3	AMB	RE	0	3	B	Piano di manutenzione delle opere a verde	-
T	0	0	IA	1	3	AMB	CT	0	1	B	Carta della vegetazione reale Tav. 1/5	1:5000
T	0	0	IA	1	3	AMB	CT	0	2	B	Carta della vegetazione reale Tav. 2/5	1:5000
T	0	0	IA	1	3	AMB	CT	0	3	B	Carta della vegetazione reale Tav. 3/5	1:5000
T	0	0	IA	1	3	AMB	CT	0	4	B	Carta della vegetazione reale Tav. 4/5	1:5000
T	0	0	IA	1	3	AMB	CT	0	5	B	Carta della vegetazione reale Tav. 5/5	1:5000
T	0	0	IA	1	3	AMB	SZ	0	1	B	Sezioni ambientali e vegetazione reale	varie
T	0	0	IA	1	3	AMB	PL	0	1	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico - ambientale Tav. 1/7	1:5.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PL	0	2	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico - ambientale Tav. 2/7	1:5.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PL	0	3	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico - ambientale Tav. 3/7	1:5.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PL	0	4	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico - ambientale Tav. 4/7	1:5.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PL	0	5	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico - ambientale Tav. 5/7	1:5.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PL	0	6	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico - ambientale Tav. 6/7	1:5.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PL	0	7	B	Planimetria degli interventi di inserimento paesaggistico - ambientale Tav. 7/7	1:5.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PP	0	1	B	Planimetria opere a verde Tav. 1/15	1:2.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PP	0	2	B	Planimetria opere a verde Tav. 2/15	1:2.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PP	0	3	B	Planimetria opere a verde Tav. 3/15	1:2.000

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano		
Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

T	0	0	IA	1	3	AMB	PP	0	4	B	Planimetria opere a verde Tav. 4/15	1:2.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PP	0	5	B	Planimetria opere a verde Tav. 5/15	1:2.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PP	0	6	B	Planimetria opere a verde Tav. 6/15	1:2.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PP	0	7	B	Planimetria opere a verde Tav. 7/15	1:2.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PP	0	8	B	Planimetria opere a verde Tav. 8/15	1:2.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PP	0	9	B	Planimetria opere a verde Tav. 9/15	1:2.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PP	1	0	B	Planimetria opere a verde Tav. 10/15	1:2.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PP	1	1	B	Planimetria opere a verde Tav. 11/15	1:2.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PP	1	2	B	Planimetria opere a verde Tav. 12/15	1:2.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PP	1	3	B	Planimetria opere a verde Tav. 13/15	1:2.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PP	1	4	B	Planimetria opere a verde Tav. 14/15	1:2.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PP	1	5	B	Planimetria opere a verde Tav. 15/15	1:2.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	SZ	0	2	B	Sezioni e dettagli interventi di inserimento paesaggistico ambientale Tav. 1/2	varie
T	0	0	IA	1	3	AMB	SZ	0	3	B	Sezioni e dettagli interventi di inserimento paesaggistico ambientale Tav. 2/2	varie
T	0	0	IA	1	3	AMB	DC	0	1	B	Quaderno delle opere a verde	varie
T	0	0	IA	1	3	AMB	PL	0	8	B	Carta area di espanto e reimpianto ulivi Tav.1/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PL	0	9	B	Carta area di espanto e reimpianto ulivi Tav.2/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PL	1	0	B	Carta area di espanto e reimpianto ulivi Tav.3/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PL	1	1	B	Carta area di espanto e reimpianto ulivi Tav.4/5	1:5.000
T	0	0	IA	1	3	AMB	PL	1	2	B	Carta area di espanto e reimpianto ulivi Tav.5/5	1:5.000
1	3	2	Interventi di mitigazione acustica									

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano		
Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

T	0	0	IA	1	4	AMB	PL	0	1	B	Planimetria degli interventi di mitigazione acustica	1:2.000
T	0	0	IA	1	4	AMB	DT	0	1	B	Tipologici interventi di mitigazione acustica	varie
1	4										TRASFORMAZIONE TERRENI BOSCATI E VINCOLO IDROGEOLOGICO	
T	0	0	IA	1	5	AMB	RE	0	1	B	Relazione descrittiva delle formazioni forestali trasformate	-
T	0	0	IA	1	5	AMB	PL	0	1	B	Carta delle interferenze del progetto con le aree boscate su CTR	1:5.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	PL	0	1	B	Carta delle interferenze del progetto con le aree boscate su ortofoto	1:5.000
T	0	0	IA	1	5	AMB	PL	0	1	B	Carta delle interferenze del progetto con le aree boscate su base catastale	1:5.000

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

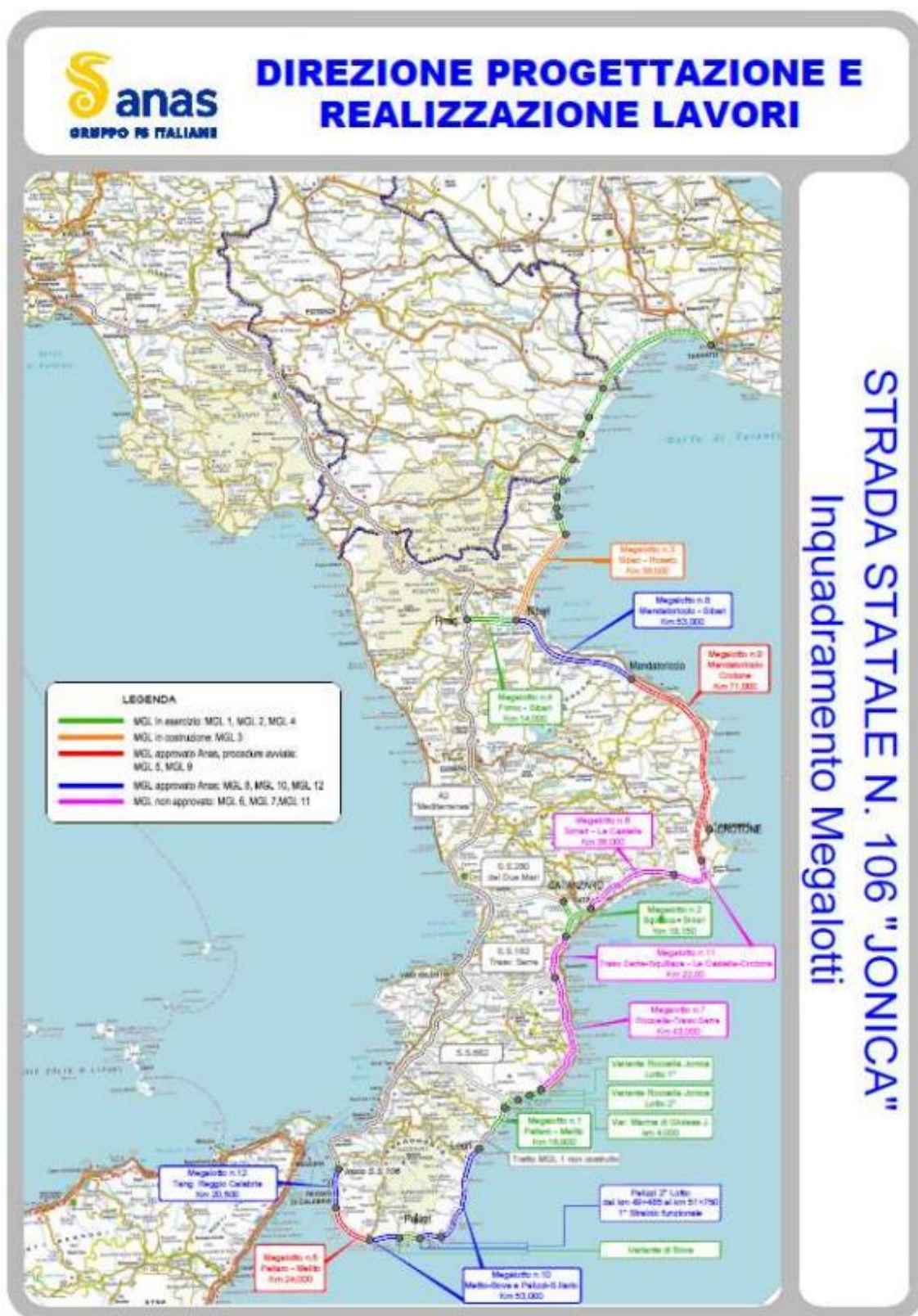
3 L'ESCURSUS STORICO: L'INTERVENTO E L'ITER DI DEFINIZIONE PROGETTUALE

3.1 PIANO DI AMMODERNAMENTO PRIMI ANNI 2000 – I MEGALOTTI

Nei primi anni 2000 il problema dell'ammodernamento e potenziamento della SS106 viene affrontato suddividendo il tratto calabrese della statale in una serie di ampi ed impegnativi interventi per i quali sono attivati altrettanti Progetti Preliminari e Studi di Impatto Ambientale che prevedevano di realizzare la cosiddetta Nuova Jonica a 4 corsie, lungo un corridoio più all'interno della fascia costiera servita dall'asse esistente. Tale soluzione aveva l'intento di favorire lo sviluppo socio-economico dell'entroterra Jonico e offrire ai centri abitati un miglior collegamento con la fascia costiera economicamente più sviluppata, oltre che – naturalmente – elevare il grado di infrastrutturazione della Regione Calabria ed il livello complessivo di sicurezza della circolazione. Per dare evidenza di quanto a suo tempo previsto, nella figura seguente è riportata l'articolazione generale di tale piano che, solo parzialmente attuato e portato a compimento, comprendeva complessivamente 12 Megalotti funzionali alla realizzazione di una nuova infrastruttura a quattro corsie con sezione tipo B a carreggiate separate con 2 corsie per carreggiata, secondo quanto previsto dal D.M. 5.11.01. Con riferimento al suddetto piano, nel tempo sono stati realizzati i quattro nuovi tratti rispettivamente tra gli abitati di Roccella Jonica, Marina di Gioiosa Jonica, in corrispondenza all'abitato di Catanzaro con il collegamento alla S.S. 280 (Megalotto 2) ed il raccordo Firmo-Sibari (Megalotto 4) collaterale alla SS106. A questi si aggiungeranno la variante di Palizzi, i cui lavori per il completamento della carreggiata di valle sono in fase di avvio e, soprattutto, il Megalotto 3 tra Roseto Capo Spulico e Sibari, per circa 38 km, affidato a Contraente Generale, cantierizzato nel maggio 2020 e in corso di esecuzione. Si rammenta infine, che la nuova S.S. n. 106 "Jonica" doveva essere completamente integrata con l'Autostrada Salerno - Reggio Calabria oggi A2 Mediterranea mediante la realizzazione di arterie trasversali di collegamento come la S.S. n. 534 tra lo svincolo di Firmo (autostrada A2) e Sibari (Megalotto 4) già completata ed aperta al traffico come detto, la nuova S.S. n. 182 "Trasversale delle Serre", in parte realizzata e con progetti di completamento in fase avanzata e la S.S. n. 280 "dei Due Mari"

CZ372

Studio di Impatto Ambientale
Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa



Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

3.1.1 Megalotto 8: Rossano (Mandatoriccio – Sibari)

L'intervento riguardava la realizzazione della nuova SS 106 Jonica a 4 corsie nel tratto tra Mandatoriccio (Cariati) e Sibari per circa 53 km complessivi. Il progetto preliminare dell'opera è stato completato e stima un costo complessivo di circa 2.814,27 M€. Il progetto è stato approvato dal CdA ANAS nel 2008 ma le procedure autorizzative di Legge Obiettivo non sono state avviate. Il progetto era inserito, con la denominazione di "Lavori di Costruzione della E90 tratto S.S. 106 Jonica - Megalotto 8.

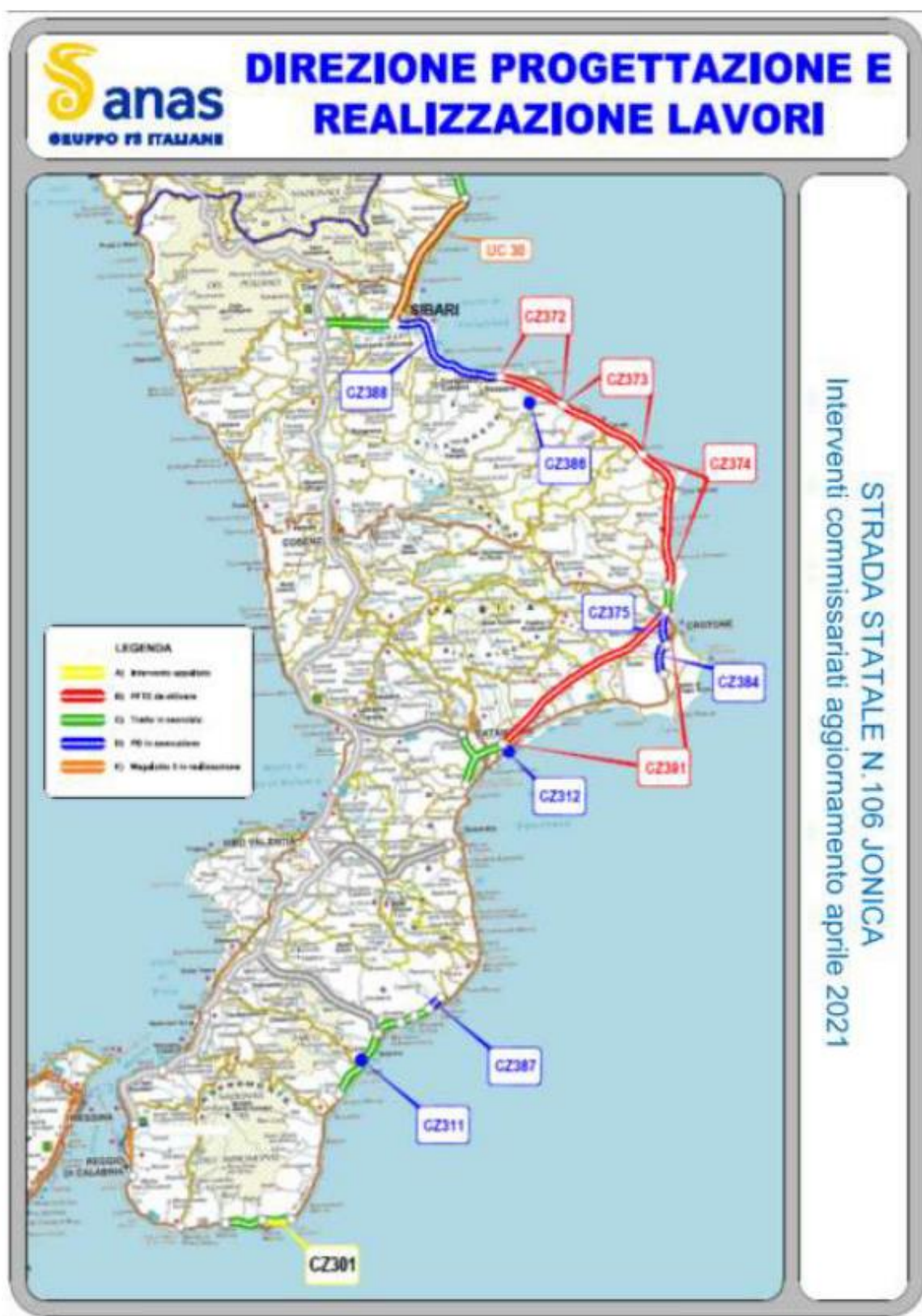
Da Mandatoriccio (Km 306+000) all'innesto con la S.S. 534 (Km 365+150)" nel 1° Programma delle Infrastrutture strategiche (Delibera CIPE n. 121/2001) e ricadeva nell'ambito di applicazione della Legge n. 443/2001 recante delega al Governo in materia di infrastrutture e insediamenti produttivi di interesse nazionale. La sezione adottata era di tipo B – extraurbana principale a 2+2 corsie di marcia (D.M. M.I.T. del 5.11.2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade"). Il progetto era previsto nella "Intesa Generale Quadro – Accordo di programma per il sistema delle infrastrutture di trasporto nella Regione Calabria" stipulato dalla Presidenza del Consiglio di Ministri, dal Ministero delle Infrastrutture, dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del Territorio e dalla Regione Calabria in data 16 maggio 2002, laddove indica al punto "Corridoi autostradali e stradali" il completamento della autostrada Jonica E90 Lecce – Taranto – Sibari – Reggio Calabria.

3.2 INTERVENTI NEL CONTRATTO DI PROGRAMMA MIMS (ANAS 2016-2020)

A fronte del piano di ammodernamento con i Megalotti degli anni 2000 il contratto di programma 2016-2020 vedeva presenti gli interventi in figura. In particolare gli interventi la cui realizzazione è affidata al commissario coprono un'estesa complessiva di circa 170 km, con la tratta Sibari – Crotone – Catanzaro di circa 162 km (interventi CZ388-CZ372-CZ373- CZ374-CZ391-CZ312-CZ384) di maggior impegno tecnico ed economico. A questo tronco strategico, la cui funzione prevalente è da un lato il collegamento del Crotonese con la piana di Sibari e l'Autostrada A2 e dall'altro quello con Catanzaro, si aggiungono gli interventi di Locri (CZ311) e Caulonia (CZ387), solo apparentemente "locali", ma in realtà già inseriti nel più ampio disegno di generale ammodernamento della Jonica.

CZ372

Studio di Impatto Ambientale
Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa



Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano		
Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

3.2.1 CZ372 – S.S. n.106 Ionica

L'intervento nella tratta Mandatoriccio – Rossano è inserito nel CdP con la dicitura "Realizzazione di soluzioni in variante e interventi di manutenzione e riqualificazione della sede esistente della S.S. 106 – Tratto Crotone (Bivio Passovecchio) km 256+000 – Sibari km 329+000 – 1° Tronco dal km 308 al km 329 (già Tratta Crotone (Bivio Passovecchio) km 256 + 000 - Sibari km 329 + 000 - Messa in sicurezza - 1° Tronco)".

L'importo stimato è 286,65 M€ e finanziamento a valere sul Fondo Unico Anas. Il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica in questione sottende un tronco di circa 20 km della Jonica fra il viadotto sul fiume Coserie ed il km 309 circa dell'asse attuale in continuità con l'intervento CZ388 Coserie-Sibari. L'affidamento del PFTE prevedeva un'ipotesi a 2 corsie, prevalentemente in variante, lungo un corridoio intermedio fra quello del vecchio Megalotto 8 e la costa, anche a causa l'esiguità dei tratti recuperabili dell'attuale sede.

L'intervento, già inserito nell'Allegato A.1.1 dell'Aggiornamento del Contratto di Programma 2016 – 2020 approvato dal CIPE con Delibera n. 36/2019, pubblicata sulla G.U. Serie Generale n. 20 del 25/01/2020, nella sua attuale configurazione, è stato confermato anche nel Contratto di Programma Anas-MIT 2021-2025, approvato dal CIPESS nella seduta del 21/03/2024 e pubblicato in Gazzetta Ufficiale GURI n. 160 del 10/07/2024.

3.3 ALTERNATIVE PROGETTUALI

Nel corso dell'ultimo ventennio si sono susseguite numerose ipotesi e progetti per l'ammodernamento/potenziamento/messa in sicurezza della SS106 nel tratto di studio. Tali ipotesi hanno coperto un ampissimo range di soluzioni, da quelle più minimaliste (adeguamento della sede esistente, con eventuali tratti di variante localizzati) a quelle più performanti (strada categoria B – Megalotto 8).

Per contro, i possibili corridoi atti a consentire l'inserimento di una infrastruttura stradale di adeguatae caratteristiche sono estremamente limitati dalla fascia costiera edificata da un lato e dalle montagne dall'altro, lasciando ridotte possibilità di scelta.

In data 01/02/2021 perveniva peraltro all'Anas una nota da parte del Ministero delle Infrastrutture, acquisita con prot. CDG-0058555-I del 01/02/2021, specifica per l'itinerario S.S. 106 Jonica Crotone – Sibari, nella quale si richiedeva *"di avviare e/o riprendere, sulla base delle risorse disponibili a valere sul Contratto di Programma 2016-2020, la progettazione di fattibilità tecnica ed economica della tratta in oggetto [tratta Crotone – Sibari] (ex Megalotto 8 e Megalotto 9). Nella disamina delle possibili alternative potranno essere valutate anche quelle che prevedono l'adozione di una sezione di tipo "B", extraurbana principale, di cui al D.M. 5 novembre 2001, ove giustificate da studi di traffico aggiornati"*.

Nell'ambito dello **Studio delle alternative** sono state studiate quindi tre diverse alternative, con l'accento del confronto sulle caratteristiche funzionali e prestazionali della tipologia infrastrutturale, ponendo in relazione i livelli crescenti di potenzialità infrastrutturale ai corrispondenti crescenti costi di investimento (e gestione). Le alternative esaminate sono le seguenti:

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

- **Alternativa "B"** è una strada tipo B (4 corsie)
- **Alternativa "C1"** è una strada tipo C (2 corsie) caratterizzata da un livello funzionale molto elevato, avendo un tracciato planoaltimetrico compatibile con un futuro potenziamento a 4 corsie,
- **Alternativa "C2"** è una strada tipo C (2 corsie) caratterizzata da una funzionalità più orientata al traffico tra comuni

Per gli approfondimenti relativi al confronto tra le alternative di tracciato, basato sugli *obiettivi di sostenibilità ambientale e sociale*, che ha portato alla scelta **dell'Alternativa Tipo B**, si rimanda al Documento di Fattibilità delle alternative (T00EG00GENRE06A) e allo Studio di Prefattibilità ambientale (T00IA00AMBRE01B).

Nell'ambito del presente SIA, gli esiti dello Studio delle alternative sono riportati nella Parte III (T00IA00AMBRE03A).

4 LA RETE INFRASTRUTTURALE ATTUALE

4.1 IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE TRASPORTISTICO ATTUALE NELL'AREA VASTA

L'Italia, da un punto di vista infrastrutturale, si trova, oggi, a far fronte ad interventi dispersivi e contraddittori realizzati negli anni passati che non sono riusciti a dare risposta alle esigenze che emergevano nelle diverse parti del paese. Tale situazione si è aggravata notevolmente negli anni Novanta a causa della diminuzione degli investimenti pubblici nelle infrastrutture accentuando, l'arretratezza e il divario con il resto dell'Europa.

A livello europeo, fin dal Trattato di Maastricht (1992), è stato riconosciuto un ruolo fondamentale al settore del trasporto per l'integrazione economica e sociale dell'Europa; lo sviluppo di un'unica rete transeuropea di trasporto rappresenta, infatti, uno degli obiettivi prioritari delle politiche comunitarie, poiché esso rappresenta un elemento di stimolo alla crescita della globalità e della competitività del sistema produttivo europeo, in quanto;

- garantiscono trasporti rapidi e sicuri per accrescere la competitività rispetto al resto del mondo;
- pianificano l'assetto territoriale prevenendo la concentrazione di ricchezza e popolazione, potenziando i collegamenti con le regioni più lontane e migliorando l'accessibilità alle aree rurali;
- ricercano la combinazione ottimale dei mezzi di trasporto esistenti per migliorare il rendimento e ridurre i danni all'ambiente;
- creano collegamenti con i Paesi del Mediterraneo e dell'Europa centrale e orientale, essenziali per alleviare i loro problemi, ma anche per sviluppare *partnership* economiche e per stimolare gli scambi.

Mentre, in campo ferroviario, l'obiettivo dell'Unione Europea, è da ricercarsi nella realizzazione e nel potenziamento delle linee ad alta velocità, attribuendo importanza prioritaria allo sviluppo di un sistema di trasporti combinato, migliorando i raccordi tra rete ferroviaria, aeroporti, porti e terminali di trasporto

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

merci e passeggeri; in ambito viario, l'obiettivo principale lo troviamo nel potenziamento dei principali collegamenti nord-sud ed est-ovest.

A livello regionale, lo stato attuale dell'assetto viario, imperniato su un asse centrale (l'autostrada Salerno-Reggio), due litoranee (la S.S. 106 lungo lo Jonio, e la S.S. 18 lungo il Tirreno), nonché su più trasversali est-ovest, è quella scaturita dal primo Piano Generale dei Trasporti (previsto dalla legge 15 giugno 1984, n. 245 ed approvato mediante il D.P.C.M. del 10.4.1986), Piano che riproponeva – inoltre – la realizzazione dell'Autostrada Sibari-Taranto quale primo tratto della direttrice per Reggio Calabria, che a sud di Sibari avrebbe dovuto proseguire mediante il potenziamento della S.S. 106.

Parallelamente, i piani ferroviari italiani del dopoguerra (Piano Quinquennale del 1958, Piano Decennale del 1962, Piano Ponte del 1973, Programma di Interventi Straordinari del 1974, Piano Materiale Rotabile del 1981) hanno per lungo tempo concentrato l'intervento in Calabria sul raddoppio della linea tirrenica, trascurando le linee trasversali e la litoranea.

Solo con il Programma Integrativo del 1981 (Legge 12.2.1981, n. 17), ed il successivo Programma di Rein-tegno, previsto dalla legge finanziaria 1987 (legge 22.12.1986, n. 910), insieme ad ulteriori interventi per il potenziamento dei collegamenti ferroviari dell'Italia meridionale e insulare, vennero avviati interventi sulla Cosenza-Sibari.

4.1.1 La rete stradale

Le infrastrutture stradali nella regione Calabria sono fortemente influenzate dalla morfologia del territorio, dai tracciati vetusti e dalle criticità, causate dalle ridotte sezioni stradali e, in alcuni casi, dalle condizioni del traffico. Ne consegue che la dotazione di strade dell'area regionale (autostrada, strade statali di interesse nazionale, strade statali di interesse locale), malgrado l'estensione delle stesse, non garantisce una adeguata accessibilità a vaste aree del territorio regionale.

Il Piano Regionale dei Trasporti della Calabria è stato adottato con D.G.R. n. 503 del 06/12/2016, approvato con D.C.R. n.157 del 19/12/2016 e valutato positivamente dalla Commissione UE, Direzione Generale Politica Regionale e Urbana, come comunicato con nota n.1086324 del 01/03/2017³. In tal senso, in Calabria, le direttrici di grande comunicazione viaria sono state classificate in base al ruolo, primario o secondario, che svolgono all'interno del sistema infrastrutturale regionale.

La rete stradale primaria include la rete stradale principale funzionale alla mobilità interregionale e intra-regionale di persone e merci. Si suddivide in:

- Direttrici longitudinali
 - o A2 Autostrada del Mediterraneo (Salerno - Reggio Calabria)
 - o SS 106 Jonica (Reggio Calabria - Taranto)

³ Fonte: Regione Calabria - Dipartimento Infrastrutture e Lavori Pubblici, Piano Regionale dei Trasporti (<https://portale.re-gione.calabria.it/website/organizzazione/dipartimento6/subsite/pianoregionale/>)

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

- o SS18 Tirrena Inferiore (Salerno - Reggio Calabria)
- Direttrici trasversali
 - o SS 534 di Cammarata e degli Stombi (A2 svincolo Firmo - SS 106 svincolo Sibari)
 - o SS 283 Trasversale delle Terme Luigiane (A2 svincolo Guardia Piemontese - svincolo Tarsia)
 - o SS 107 Silana Crotonese (Paola - Crotone)
 - o SS 280 dei Due Mari (aeroporto Lamezia Terme - Catanzaro Lido)
 - o SS 182 Trasversale delle Serre Calabre (Vibo Marina - SS 106 Soverato)
 - o SS 682 Jonio - Tirreno (Rosarno - Marina di Gioiosa Ionica)

Per quanto riguarda, invece, la rete stradale secondaria, invece, Il Piano regionale dei trasporti classifica ed individua a livello provinciale una viabilità di secondo livello, costituita da arterie di rilevanza regionale e che vanno ad assolvere la funzione di adduzione e distribuzione del traffico diretto e proveniente dalla rete di primo livello, garantendo la penetrazione di persone e merci su tutto il territorio.

4.1.2 La rete ferroviaria

Il piano Regionale dei trasporti, seguendo le indicazioni dell'Unione Europea distingue una rete di interesse nazionale e comunitario, sulla quale si svolge prevalentemente il servizio di lunga distanza ed una rete di interesse regionale, destinata prevalentemente al servizio locale.

La rete ferroviaria calabrese è costituita dalle linee nazionali delle Ferrovie dello Stato (gestite dalla società R.F.I., Rete Ferroviaria Italiana) e dalle linee regionali delle Ferrovie della Calabria. Da segnalare che la rete R.F.I. e quella delle Ferrovie della Calabria non sono fra loro interconnesse, essendo la prima a scartamento ordinario e la seconda a scartamento ridotto.

La rete di interesse nazionale (R.F.I.), in base alle caratteristiche di traffico, classifica le linee in "Linee fondamentali" e "Linee complementari".

Le linee fondamentali, caratterizzate da un'alta densità di traffico e da un'elevata qualità dell'infrastruttura, costituiscono le direttrici principali di collegamento con la rete nazionale e internazionale, e comprende:

- Direttrice tirrenica (Paja - Paola - Lamezia Terme - Reggio Calabria)
- Direttrice Jonica (Rocca Imperiale - Reggio Calabria)
- Linea Eccellente - Rosarno (via Tropea)
- Linea Rosarno - S. Ferdinando

Mentre le linee complementari, quelle con minori livelli di densità del traffico, che costituiscono la maglia di collegamento in ambito regionale e connettono tra loro le direttrici principali sono:

- Linea trasversale Paola - Sibari
- Linea trasversale Lamezia Terme - Catanzaro Lido

Il sistema ferroviario regionale rappresenta una piccola rete integrata di trasporto pubblico (ferro, gomma e funicolare) complementare alla rete principale che dal 2001 è gestita da "Ferrovie della Calabria S.r.l.", una nuova società di servizi che sostituisce la precedente Gestione Commissariale Governativa delle

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

Ferrovie della Calabria istituita nel 1989 in seguito alla suddivisione in due comparti delle ex Ferrovie Calabro Lucane; Il 1° gennaio 2013 la proprietà passò dal Ministero dei trasporti alla Regione Calabria.

4.1.3 Infrastrutture di trasporto nodali

Le infrastrutture nodali comprendono la rete portuale, quella aeroportuale e i nodi logistici.

La **rete portuale** calabrese è costituita da una serie di porti di diverse dimensioni e funzioni, distribuiti lungo i 740 km di costa della regione, in parte lungo il versante tirrenico ed in parte lungo quello ionico. I porti sono stati classificati sulla base della rilevanza economica degli scambi.

In particolare, l'infrastruttura portuale invariante di rilevanza economica internazionale è il porto di Gioia Tauro, infrastruttura strategica e punto d'incontro fra le rotte marittime Est-Ovest e il corridoio 1 trans-europeo Helsinki - La Valletta; inoltre, risulta essere il più grande terminal per il transhipment presente in Italia e uno dei più importanti hub del traffico container nel bacino del Mediterraneo.

Nell'ambito del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza il porto di Gioia Tauro riceverà finanziamenti destinati a progetti che ne accresceranno l'accessibilità rendendolo sempre più un hub intermodale.

La **rete aeroportuale** calabrese è costituita da tre aeroporti civili aperti al traffico commerciale nazionale e internazionale (aeroporto di Lamezia Terme, aeroporto di Reggio Calabria e aeroporto di Crotone) che si differenziano tra loro per classe di appartenenza, caratteristiche strutturali e servizi offerti, oltre che ad alcune aviosuperfici ed elisuperfici.

Secondo la classificazione riportata nel "Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti" predisposto dall'ENAC – Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (edizione 2 del 21/10/2003), l'aeroporto di Lamezia Terme risulta di classe 4D, mentre gli aeroporti di Reggio Calabria e Crotone sono di classe 4C.

Gli aeroporti di Lamezia Terme e Reggio Calabria fanno parte dello SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) definito nel 2001 dal Piano Generale dei Trasporti e della Logistica; inoltre, risultano essere inseriti anche nel livello "comprehensive" della rete TEN-T (ovvero nello strato di base della rete TEN-T) definita a scala europea dal Regolamento (UE) 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013.

Secondo invece il nuovo Piano Nazionale degli Aeroporti, adottato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 25/09/2014, solo l'aeroporto di Lamezia Terme rientra tra gli 11 aeroporti nazionali strategici, mentre gli altri 2 aeroporti calabresi (Reggio Calabria e Crotone) appartengono ai 26 aeroporti di interesse nazionale; anche se, per poter rimanere tali, dovranno perseguire le 2 seguenti condizioni:

- capacità di ricoprire un ruolo ben definito all'interno del bacino di riferimento, con una sostanziale specializzazione dello scalo e una riconoscibile vocazione dello stesso (da dimostrare mediante un piano industriale);
- capacità di dimostrare il raggiungimento dell'equilibrio economico-finanziario, anche a tendere, purché in un arco temporale ragionevole (da dimostrare mediante un piano industriale corredato di un piano economico-finanziario).

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

Infine, per **nodi logistici** si intendono i Nodi Logistici dei Consorzi individuati dal Piano Regionale dei Trasporti e che rappresentano importanti infrastrutture invariante ed a supporto della logistica per l'adeguamento funzionale ed il ripristino delle condizioni di accessibilità, ed individuate in aree a ridosso delle aree portuali, delle stazioni merci e delle aree ex ASI, oggi Corap.

Nello specifico, la Calabria è dotata di cinque Consorzi per lo Sviluppo Industriale e corrispondenti ad uno per ogni Provincia; tali consorzi sono composti da una consolidata rete di piccole e medie imprese, di tipo tradizionale ma anche innovative, fortemente orientate verso il mercato e localizzate prevalentemente all'interno di territori specializzati, le Aree di Sviluppo Industriale (costituite sin dal 1957, con la L. 634/1957 allo scopo di rafforzare la capacità di agglomerazione dei territori pianeggianti del Mezzogiorno).

4.2 LA RETE STRADALE, FERROVIARIA E LOGISTICA ATTUALE

La rete di riferimento, presa in esame per l'analisi dell'intervento previsto dall'opera, ha visto le principali strade statali e provinciali di collegamento poste in prossimità delle aree di intervento previste per la messa in sicurezza del primo tronco (dal chilometro 309 al chilometro 329); nonché dalle strade locali che vengono interferite dall'infrastruttura in esame.

L'intervento prevede la realizzazione di una variante stradale rispetto all'attuale tracciato della S.S. 106 "Jonica" e di nuovi svincoli di collegamento alla rete stradale attuale; l'intervento, ricadente nella Provincia di Cosenza nei comuni di Mandatoriccio, Pietrapaola, Calopezzati, Crosia e Rossano, è compreso tra il nuovo incrocio con la Provinciale 205 e l'innesto con la S.S.106.

Il progetto si estende dall'intersezione con la S.P. 205 (0+000) fino alla progressiva 4+000 all'interno del comune di Mandatoriccio, il tracciato poi si sviluppa nel comune di Pietrapaola tra le progressive 4+000 e 7+078, nel comune di Calopezzati tra le progressive 7+078 e 10+825, successivamente nel comune di Crosia tra la progressiva 10+825 e la 13+974 e, infine, nel comune di Rossano dove il nuovo tracciato si sviluppa dalla progressiva 13+974 fino all'intersezione con la S.S. 106 Jonica dove, alla progressiva 21+325, è localizzata la fine del progetto.

La rete stradale è stata individuata seguendo lo sviluppo del tracciato dal suo punto di origine, all'altezza dell'intersezione con la provinciale 205, fino alla fine del tracciato in concomitanza con lo svincolo previsto sulla S.S.106, determinando successivamente la restante viabilità di contorno; dal risultato di tale analisi è stato possibile determinare che tale rete è costituita dalle seguenti infrastrutture (rappresentata in Figura 2-1).

- S.P. 205
- S.P. 199
- Via Risorgimento
- Via Orlando Abate
- Via 25 Aprile

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

- Via Santa Maria Grazia
- S.P. 203
- S.S. 531
- S.P. 190
- S.S. 106

Fanno sempre parte della rete stradale di riferimento, anche se non influenzano direttamente l'asse di progetto, i seguenti assi viari:

- S.P. 200
- S.S. 117
- S.P. 191
- S.P. 250
- S.P. 251
- S.S. 106 radd.

Oltre a questi assi viari, principali e secondari, è possibile notare la presenza di numerose strade locali, prevalentemente sterrate, che si sviluppano su tutta l'area di studio e che andranno ad intersecare il futuro tracciato di progetto.

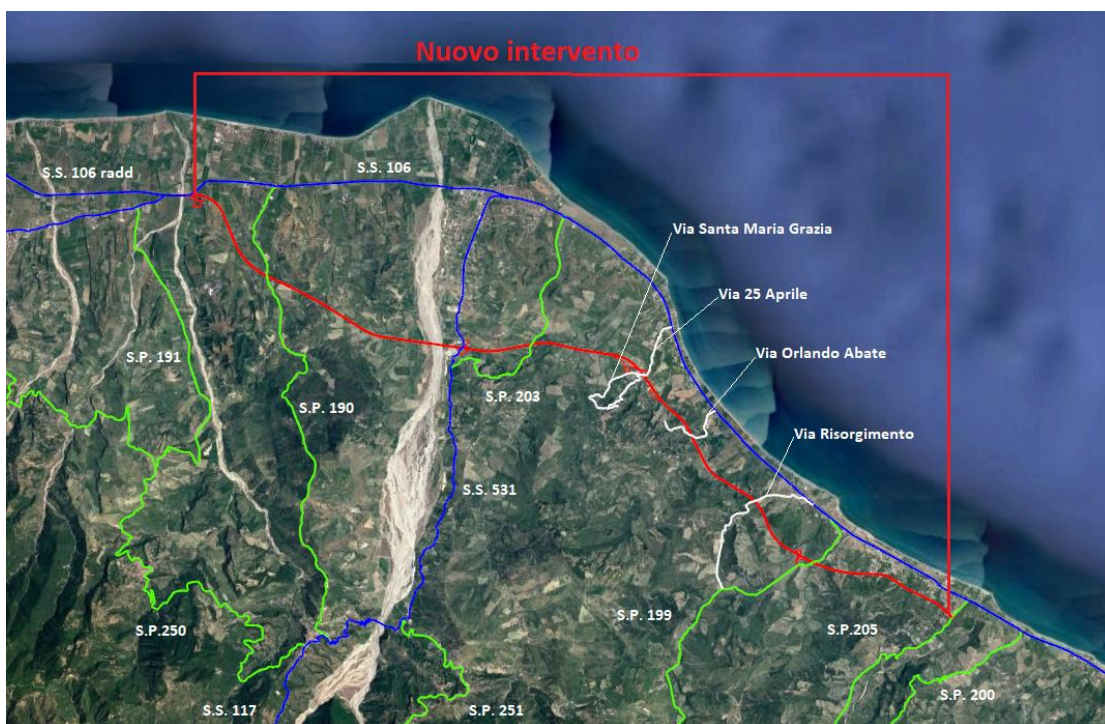


Figura 4-1 Rete stradale di riferimento

La realizzazione di questo nuovo tracciato andrà a prolungare e ad integrare, con la realizzazione di nuove connessioni stradali, un itinerario più ampio incentrato sull'attuale S.S. 106, andando così ad integrare un programma di ammodernamento più vasto ed importante relativo alla Statale Jonica, andando a svolgere

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

un ruolo estremamente importante sia per quanto riguarda la viabilità locale sia per quanto riguarda quella più vasta, a livello regionale e interregionale.

Tale piano di riqualificazione punta a massimizzare la resa degli investimenti, con l'obiettivo di migliorare gli standard di servizio, innalzare il livello di sicurezza con costi e tempi sostenibili riducendo allo stesso tempo l'impatto ambientale dell'infrastruttura e determinando una ricaduta economica immediata sul territorio.

Il tratto oggetto di intervento appartiene ad un itinerario più ampio e costituito dalla S.S. 106 "Jonica", la quale collega Reggio Calabria a Taranto, sviluppandosi per circa 490 chilometri⁴ lungo la fascia litoranea jonica della Calabria, della Basilicata e della Puglia.

Tale infrastruttura rappresenta un collegamento strategico per il Sud Italia, in quanto mette in connessione i due capoluoghi, oltre che numerosi comuni costieri, l'Autostrada del Mediterraneo e l'autostrada A14 "Adriatica"; inoltre, tale infrastruttura costituisce una direttrice di traffico di rilevanza nazionale, al punto tale da essere ricompresa nella Strada europea E90.

In prossimità del nuovo tracciato interessato dall'intervento e lungo il suo percorso, bisogna sottolineare la presenza della Statale 531 e della Statale 117, che mettono in connessione la costa jonica con Cosenza e con la costa Tirrenica, e di numerose strade di collegamento tra il territorio costiero e le aree più interne della Calabria (SP 190, SP 191, SP 199, SP 200, SP 205, SP 250 e SP 251); andando così a rimarcare ancora di più l'importanza ed il ruolo strategico svolto da tale asse viario. Oltre a questi importanti assi viari, bisogna sottolineare che i comuni interessati dal progetto di variante sono serviti da una fitta rete di strade locali concentrate principalmente nell'area costiera.

A tal proposito, la figura seguente dà evidenza delle intersezioni del nuovo asse infrastrutturale oggetto di studio, rappresentato nella soluzione di progetto B, con gli assi viari principali.

⁴ Fonte <https://www.stradeanas.it/it/stradastatale106>

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

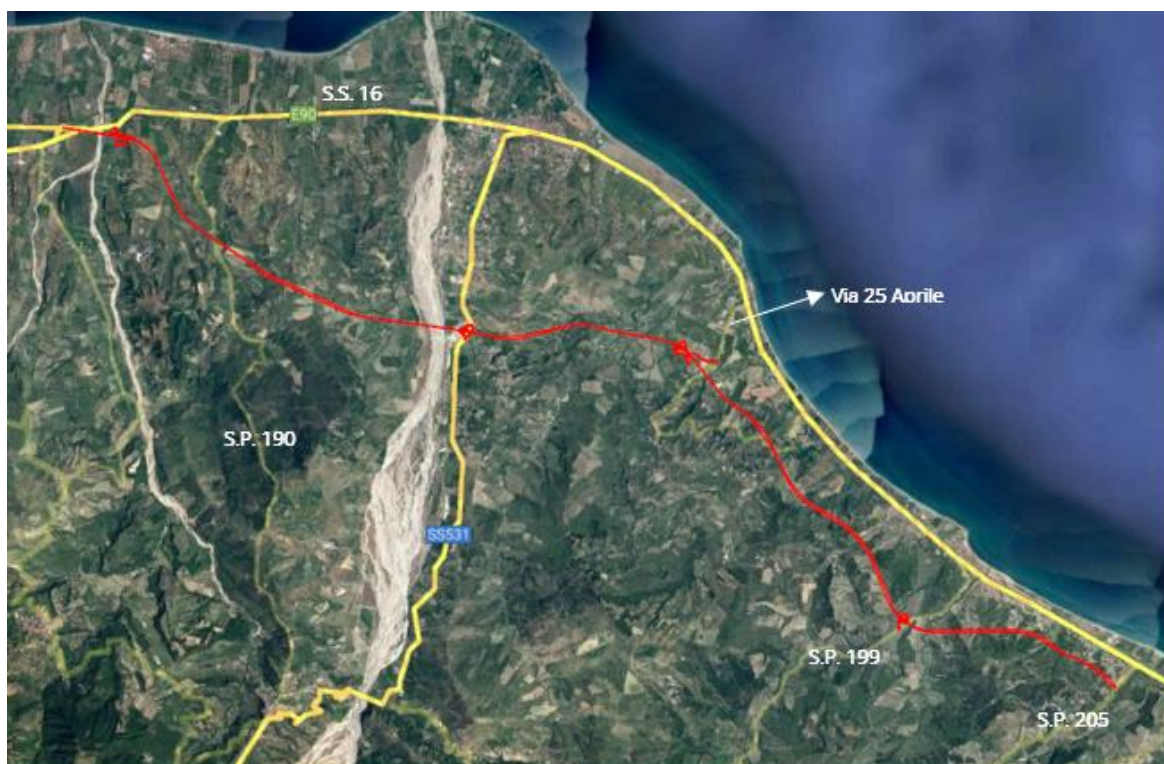


Figura 4-2 Intersezione del progetto in studio con i principali assi viari

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, l'area è servita dalla linea ferroviaria Jonica, che collega Taranto a Reggio Calabria attraverso la costa ionica di Puglia, Basilicata e Calabria; tale linea risulta essere interamente elettrificata ed attrezzata con i sistemi BCA e SCMT; inoltre, nel tratto oggetto di studio, si presenta con un unico binario.

Oltre al normale traffico ferroviario, non particolarmente intenso, bisogna sottolineare che, tra Reggio Calabria e Melito di Porto Salvo è stato attivato nel 2007 un servizio ferroviario suburbano esteso fino a Rossano, che prevede una corsa ogni 30 minuti.

4.3 IL RUOLO DELL'INFRASTRUTTURA NEL CONTESTO

La Statale 106 Jonica si estende per 490 chilometri, di cui circa 380 nel territorio regionale calabro, e rappresenta l'elemento infrastrutturale principale della dorsale ionica Reggio Calabria- Taranto; infatti, oltre a collegare due aree ad elevata valenza economica come la pianura pugliese e la piana di Sibari, a livello regionale mette in connessione anche importanti centri di interesse e punti strategici, quali: Sibari (porto), Crotone (area industriale, porto ed aeroporto), Melito Porto Salvo (porto), Saline Ioniche (porto) e Reggio Calabria (porto ed aeroporto).

Oltre a ricoprire un ruolo fondamentale e strategico per la connessione regionale e interregionale, la Statale Jonica rappresenta anche un'arteria di vitale importanza per l'economia ed il turismo locale,

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

rappresentando il principale asse viario della mobilità locale dei centri urbani localizzati lungo la costa jonica; la jonica rappresenta, inoltre, il principale connettore di molte arterie collinari e di fondovalle, andando in tal modo a creare un rapido sistema di collegamento con i territori ed i centri urbani dell'entroterra.

Questi aspetti, uniti ad una difficile percorribilità dell'itinerario ed al conseguente trasferimento di una notevole parte dei traffici sul versante tirrenico, ha reso necessario la realizzazione dell'intervento di riqualificazione, di ammodernamento e, in alcuni casi, di nuova costruzione della S.S. 106 "Jonica", attraverso la realizzazione di un adeguato asse infrastrutturale lungo il corridoio jonico.

Infatti, il progetto di ammodernamento nasce proprio dalla necessità di inquadrare la statale "Jonica" nel ruolo funzionale di strada di grande comunicazione, affidando il traffico locale di breve percorrenza alle strade di servizio e alla viabilità minore; da segnalare che tale adeguamento consentirà di aumentare notevolmente il livello di servizio dell'infrastruttura in presenza della domanda attuale e di quella prevedibile per il prossimo trentennio.

Inoltre, il miglioramento delle prestazioni funzionali della strada consentirà di aumentare il livello di sicurezza, di abbattere i tempi di percorrenza e, quel che più conta, di liberare i centri urbani dall'asfissia del traffico e di restituire, con la razionalizzazione dello stesso, il territorio all'ordinato sviluppo che gli strumenti di pianificazione tentano di fargli conquistare.

Nello specifico del progetto oggetto di studio, l'intervento di realizzazione per la messa in sicurezza del primo tronco (dal chilometro 309 al chilometro 329) della Statale Jonica si colloca, come detto, nell'ambito dell'ammodernamento e del potenziamento dell'infrastruttura già esistente, andando a svolgere un ruolo estremamente importante sia per quanto riguarda la viabilità locale sia per quanto riguarda quella più vasta, a livello regionale e interregionale.

L'infrastruttura, che nasce essenzialmente come variante alla Statale 106, denominata "Jonica", ed ha uno sviluppo complessivo di 21,3 Km tra il nuovo incrocio con la Strada Provinciale 205, a Sud, e l'innesto con la Strada Statale 106, a Nord-Ovest, il tracciato si sviluppa ad Ovest rispetto al tracciato originario ed alla linea di costa, interessando prevalentemente le aree collinari dell'entroterra.

Il tracciato progettuale individuato dall'opera prende in considerazione giudizi di valore che tengono conto della natura dei luoghi, del livello infrastrutturale, dei vincoli al contorno sia di tipo ambientale che paesaggistico, oltre che di tutti quei parametri che condizionano un rilevante intervento di infrastrutturazione stradale sul territorio, che nel proseguio della trattazione verranno analizzati.

In definitiva, l'intervento di realizzazione del tratto stradale relativo a questa variante prevede, quindi, il miglioramento delle condizioni di percorrenza e di attraversamento del territorio, attraverso la realizzazione della nuova infrastruttura ed il miglioramento del livello di servizio offerto sull'intera rete stradale.

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

4.4 L'INFRASTRUTTURA ATTUALE: LA DIMENSIONE FISICA

La situazione attuale della SS 106 nel tratto di progetto, sul quale negli ultimi anni sono stati effettuati solo alcuni frammentari interventi, è tale da risultare assolutamente inadeguata per caratteristiche geometriche (in alcuni tratti ha una larghezza di 7 m) a svolgere le funzioni alle quali è oggi chiamata.

Negli ultimi decenni, infatti, l'espansione urbanistica di molti centri costieri, a volte priva di qualsiasi pianificazione, si è svolta a cavallo della strada di comunicazione talché ha conferito a buona parte del tracciato della S.S. 106 anche le funzioni proprie delle arterie urbane.

Questo ha comportato un notevole incremento dei punti di perturbazione del flusso di traffico principale (dovuti ad esempio, alle continue aperture di nuovi e pericolosi accessi), determinando strozzature ed interferenze decisamente incompatibili con l'esigenza di scorrevolezza propria di una strada di grande comunicazione quale dovrebbe essere la statale jonica tanto che, esaminati i dati di traffico relativi al tratto in questione con la metodologia del Highway Capacity Manual (HCM), si rileva che:

- in nessuna delle sezioni considerate sono garantiti i livelli di servizio "A" e "B";
- solo nelle sezioni di Rossano e Corigliano vengono garantiti livelli di servizio "C".

Appare evidente come in queste condizioni di esercizio la S.S. 106 sia fortemente predisposta alla paralisi della circolazione, che in effetti si verifica immediatamente all'insorgere di una qualche perturbazione (incidenti, ingombri, ecc.). Molto spesso il blocco del flusso veicolare arriva a coinvolgere le traverse interne dei centri costieri, impedendo il normale svolgimento delle diverse attività cittadine e determinando, pertanto, pesanti ripercussioni sulla qualità della vita degli abitanti degli stessi agglomerati urbani. La situazione ora descritta diviene particolarmente accentuata nei mesi estivi, nei quali le attrattive turistico-balneari del litorale generano un forte incremento dei flussi di traffico.

4.5 L'INFRASTRUTTURA ATTUALE: LA DIMENSIONE OPERATIVA

La Statale 106 rappresenta, a livello nazionale, un'importantissima arteria di collegamento che, sviluppandosi lungo le coste calabresi, lucaniche e pugliesi del Mar Jonio, permette di creare un collegamento diretto tra le città di Reggio Calabria e Taranto.

Il continuo sviluppo degli insediamenti urbani lungo la statale jonica ha attribuito a tale strada una funzione di asse portante e di supporto all'urbanizzazione costiera sovrapponendosi al ruolo, da sempre svolto, di grande itinerario nazionale ed internazionale; questo ha favorito l'addensamento ulteriore di interventi urbanistici intorno all'attuale sede stradale che assume, per lunghi tratti, anche la funzione di arteria urbana.

La progressiva urbanizzazione del territorio limitrofo all'infrastruttura ha determinato, in taluni casi, l'interessamento delle stesse zone di rispetto stradali, nonché l'apertura di connessioni a raso con la viabilità locale e con accessi agli insediamenti adiacenti l'asse viario.

Ciò comporta componenti di traffico molto variegate, sia per tipologia che per classi di percorrenza e livelli di velocità, con un conseguente abbassamento del livello di sicurezza di tale asse viario; inoltre, la presenza di traffico locale e l'attraversamento dei centri abitati hanno determinato un forte rallentamento

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

del traffico di lunga percorrenza, in particolar modo nel periodo estivo, andando a determinare anche l'innalzamento del tasso di inquinamento e di incidentalità.

In particolare, il tasso di incidentalità è un fattore che, soprattutto nell'area di intervento, incide in maniera significativa sul traffico attuale; infatti, sebbene i dati possono essere alterati dalle misure restrittive legate al Covid, è possibile notare dall'analisi dei dati relativi all'incidentalità e relativi all'anno 2020⁵, è possibile notare che gli incidenti stradali avvenuti nella Provincia di Cosenza sul tracciato della Statale Jonica (tra il chilometro 295 ed il chilometro 415) risultano essere 28 (0 mortali), mentre gli incidenti avvenuti sul tracciato della S.S. 106 nel tratto oggetto di studio (tra il chilometro 304 ed il 329) sono stati 13 (46,43%) di cui uno mortale. covid

S.S. 106 - Jonica	incidenti			Incidenti mortali			morti		
	2018	2019	2020	2018	2019	2020	2018	2019	2020
Provincia Cosenza	37	42	28	2	2	1	2	2	1
Area di intervento	12	6	13	0	0	1	0	0	1
%	32,43	14,29	46,43	0	0	100	0	0	100

Confrontando gli stessi dati con quelli relativi al triennio 2018-2020, è possibile notare come la tendenza di incidentalità nel tratto oggetto di studio sia in controtendenza rispetto al resto della Provincia di Cosenza. Infatti, la percentuale di sinistri avvenuta nell'area di studio rispetto ai valori provinciali è in netto aumento, ciò è dovuto al fatto che mentre nel tratto di interesse il numero di incidenti si mantenga costante durante il 2018 ed il 2020, a livello provinciale il numero si abbassa notevolmente.

Per quanto riguarda i valori registrati durante il 2019, invece, la tendenza risulta essere opposta rispetto agli altri due anni, con un aumento dei casi a livello provinciale ed una diminuzione nel tratto stradale oggetto di studio, con una percentuale che si attesta a circa il 14% del totale.

5 LA DOMANDA DI TRAFFICO

Le seguenti informazioni sono tratte dallo Studio redatto per il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica dell'intervento sulla S.S. 106 Jonica (tracciato esistente) – tratta Crotone (Bivio Passovecchio) km 256+000 – Sibari km 329+000 -- messa in sicurezza del 1° Tronco. Lo studio consiste in una Analisi di Traffico degli interventi da realizzare per il potenziamento e messa in sicurezza della SS 106 Jonica in corrispondenza del Megalotto n° 9 (tra Crotone - Bivio Passovecchio - collocato alla progr. Km 240+000 e Mandatoriccio in corrispondenza della progr. Km 309+000 circa) e del Megalotto n° 8 (tra Mandatoriccio - progr. Km 309+000 - e Mirto Crosia collocato alla progr. km 329+000 circa).

⁵ dati Aci relativi all'incidentalità sulla S.S. 106 durante il triennio 2018-2020 (provincia di Cosenza); www.aci.it

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	



Figura 5-1 - Interventi previsti sulla rete stradale dell'Area di Piano (Scenario di Riferimento)

Oltre allo **Scenario Attuale** (costituito dalla rete stradale esistente) è stato considerato anche lo scenario di medio periodo (**Scenario di Riferimento**) comprendente le infrastrutture di cui alla precedente figura, che consistono nei due collegamenti stradali previsti, nel medio-lungo periodo, a sud (Catanzaro-Crotone in località Passovecchio) e a nord (SS 534-Rossano Sud) entrambi con sezione Tipo B:

Gli scenari di analisi hanno tenuto conto delle ipotesi di intervento relative ai tratti interessati dai due Megalotti 8 e 9, costituite, in ciascuno di essi, da tre possibili alternative. Per quanto riguarda il Megalotto 8 (progr. Km 309+000 e la progr. km 329+000 circa della SS 106) nel quale rientra l'opera in esame, gli scenari di analisi sono i seguenti:

Rete stradale attuale;

Rete stradale futura comprensiva dei collegamenti, con sezione tipo B (vedi Figura 5-1):

- Catanzaro – Crotone (a Sud);
- SS 534 – Rossano Calabro (a Nord);

Scenario V1: Rete stradale futura con potenziamento in sede/fuorisede pedecollinare (con sez. Tipo C) tra la progr. Km 309+000 e la progr. km 329+000 circa (Megalotto 8, vedi Figura 5-2); nel presente studio, lo scenario V1 corrisponde alla Alternativa C2 esaminata nell'ambito dello *Studio delle Alternative*.

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

Scenario V2: Rete stradale futura con nuova infrastruttura collinare (con Sez. Tipo C) tra la progr. Km 309+000 e la progr. km 329+000 circa (Megalotto 8, vedi *Figura 5-3*; nel presente studio, lo scenario V2 corrisponde all'Alternativa C1 esaminata nell'ambito dello *Studio delle Alternative*.

Scenario V3: Rete stradale futura con nuova infrastruttura collinare (con Sez. Tipo B) tra la progr. Km 309+000 e la progr. km 329+000 circa (Megalotto 8, vedi *Figura 5-4*).

Lo scenario V3 corrisponde **all'Alternativa B** (tracciato prescelto a valle dello *Studio delle alternative*) e oggetto del presente SIA.



Figura 5-2: Scenario V1 - Potenziamento in sede/fuorisede pedecollinare (con sez. Tipo C) tra la progr. Km 309+000 e la progr. km 329+000 circa



Figura 5-3: Scenario V2 - Nuova infrastruttura collinare (con Sez. Tipo C) tra la progr. Km 309+000 e la progr. km 329+000 circa (Megalotto 8)

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	



Figura 5-4: Scenario V3 - Nuova infrastruttura collinare (con Sez. Tipo B) tra la progr. Km 309+000 e la progr. km 329+000 circa

Sulla base delle attività che hanno consentito di mettere a punto il modello di offerta (grafo della rete stradale) e definito la matrice O/D degli spostamenti medi giornalieri dei veicoli leggeri e pesanti, è stato possibile condurre le simulazioni della rete stradale “senza” e “con” interventi contenuti nei diversi Scenari utilizzando gli algoritmi di assegnazione più diffusi nella letteratura di settore e basati sul minimo costo generalizzato del trasporto.

Il risultato di tale attività ha consentito di analizzare gli effetti degli interventi in una situazione di domanda attuale (o futura comprensiva di domanda generata).

Di seguito sono riportati (nell'ipotesi di assenza della componente di domanda indotta), i flussogrammi medi giornalieri dei veicoli leggeri e pesanti.

Per ciascun assetto, inoltre, sono riportati numericamente (in tabella) l'andamento dei flussi medi giornalieri (2018) espressi in termini di veicoli leggeri, pesanti, totali ed equivalenti.

5.1 IL TRAFFICO ATTUALE

Si riportano di seguito i dati di traffico relativi allo scenario attuale.

Figura 5-5: Flussi veicolari nello Scenario Attuale (TGM, 2018)

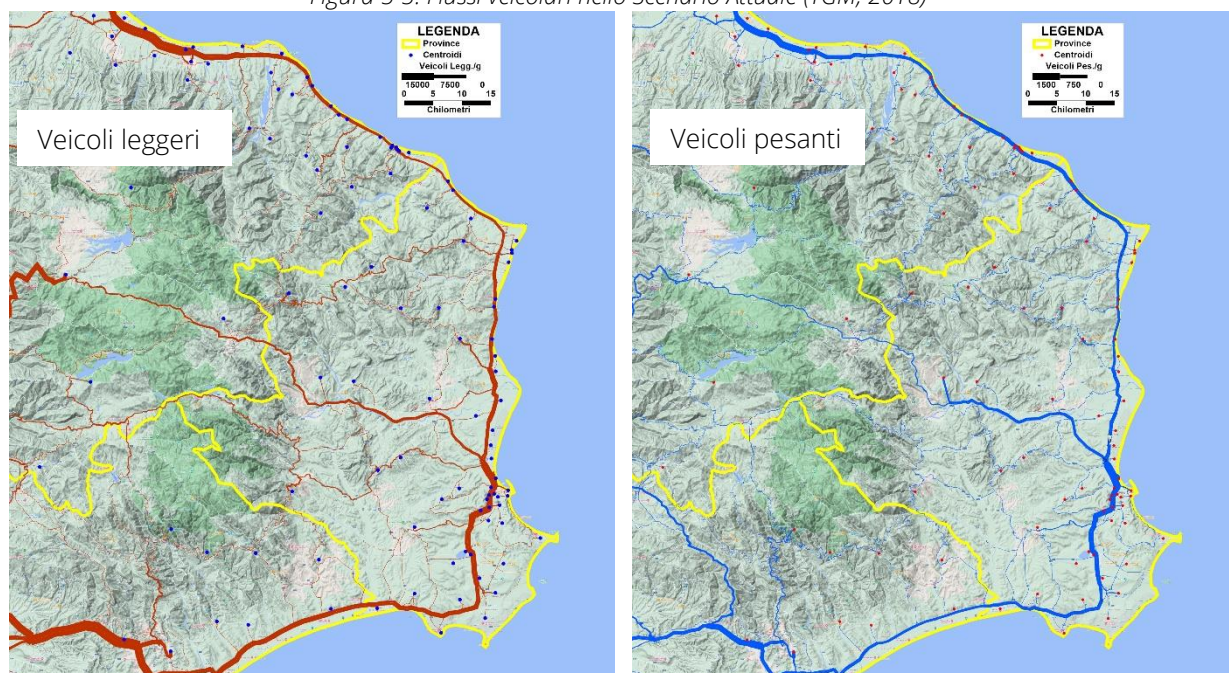


Tabella 5-1: TGM (2018) lungo la SS 106 nello Scenario Attuale

Località	Leggeri	Pesanti	Totali	Equivalenti
Passovecchio	9.588	755	10.342	12.018
Fiume Neto	8.922	673	9.595	11.090
Strongoli Marina	7.545	525	8.070	9.236
Torre Melissa	7.094	542	7.636	8.839
Cirò Marina Sud	7.090	562	7.652	8.901
Cirò Marina Nord	4.953	700	5.654	7.208
Torretta	4.742	821	5.564	7.387
Cariati Sud	5.364	912	6.276	8.300
Cariati Nord	5.827	895	6.722	8.708
Marina di Mandatoriccio	6.758	699	7.457	9.008
Marina di Calopezzati	7.464	621	8.085	9.463
Mirto Crosia Nord	10.149	759	10.907	12.592
Rossano Sud	12.157	878	13.035	14.983
TGM medio	7.071	705	7.776	9.341

5.2 IL TRAFFICO ATTESO CONSIDERANDO L'OPZIONE ZERO

Nello studio trasportistico non è stato considerato uno scenario di evoluzione senza la realizzazione degli interventi (opzione zero). È però stato considerato lo **Scenario di Riferimento**, comprendente gli interventi previsti sulla rete stradale dell'Area di Piano (cfr.Figura 5-6).

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

Pertanto, nel presente studio, l'opzione zero è stata assunta come condizione in cui non viene realizzato l'intervento in esame ma risultano realizzati, nel medio-lungo periodo, i due collegamenti stradali (con sezione Tipo B) a sud (Catanzaro-Crotone in località Passovecchio) e a nord (SS 534-Rossano Sud).

Figura 5-6: Flussi veicolari nello Scenario di Riferimento (TGM, 2018)

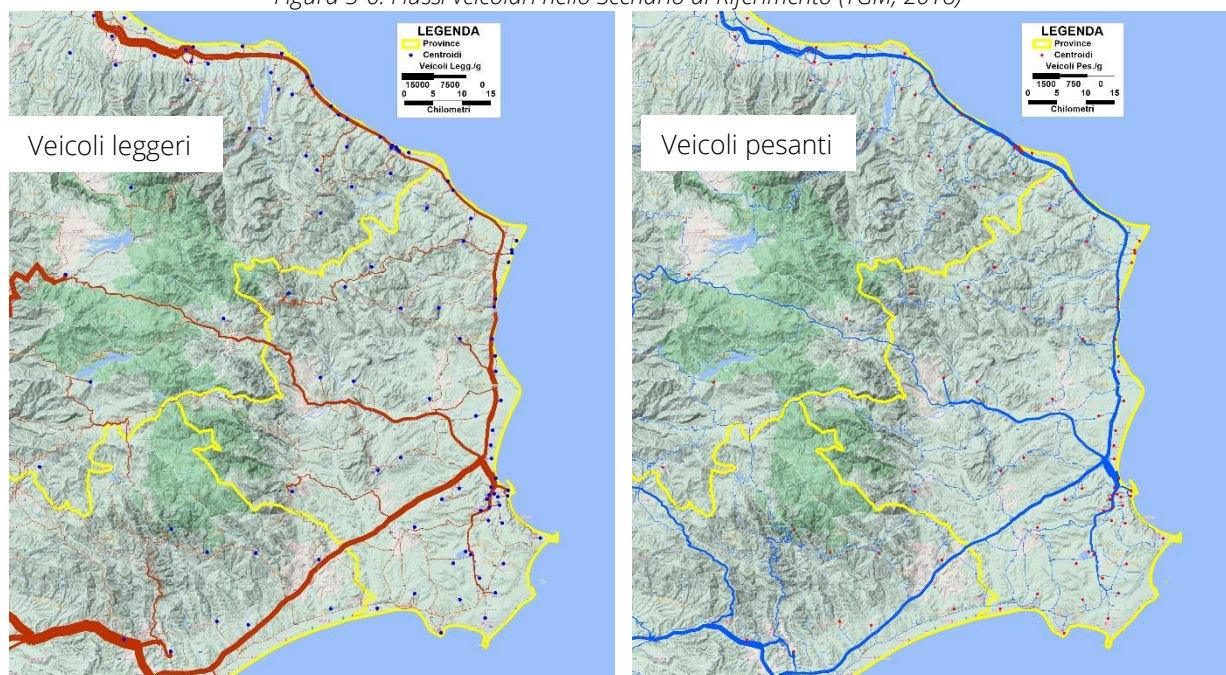


Tabella 5-2: TGM (2018) lungo la SS 106 nello Scenario di Riferimento

Località	Leggeri	Pesanti	Totali	Equivalenti
Passovecchio	10.357	824	11.181	13.010
Fiume Neto	9.461	747	10.207	11.866
Strongoli Marina	8.472	574	9.046	10.321
Torre Melissa	7.496	591	8.088	9.400
Cirò Marina Sud	7.493	611	8.104	9.462
Cirò Marina Nord	5.377	749	6.126	7.789
Torretta	5.174	870	6.044	7.976
Cariati Sud	5.785	956	6.740	8.862
Cariati Nord	6.217	938	7.156	9.239
Marina di Mandatoriccio	7.125	736	7.861	9.494
Marina di Calopezzati	7.799	658	8.457	9.917
Mirto Crosia Nord	10.256	795	11.051	12.815
Rossano Sud	12.219	913	13.132	15.159
TGM medio	7.493	752	8.245	9.915

5.3 IL TRAFFICO ATTESO DI PROGETTO

5.3.1 Alternativa B (scenario V3 nello Studio trasportistico)

Si riportano di seguito i dati di traffico relativi allo scenario di progetto (denominato Scenario V3) studiato per l'alternativa Tipo B prescelta.

Figura 5-7: Flussi veicolari nello Scenario V3 (TGM, 2018)

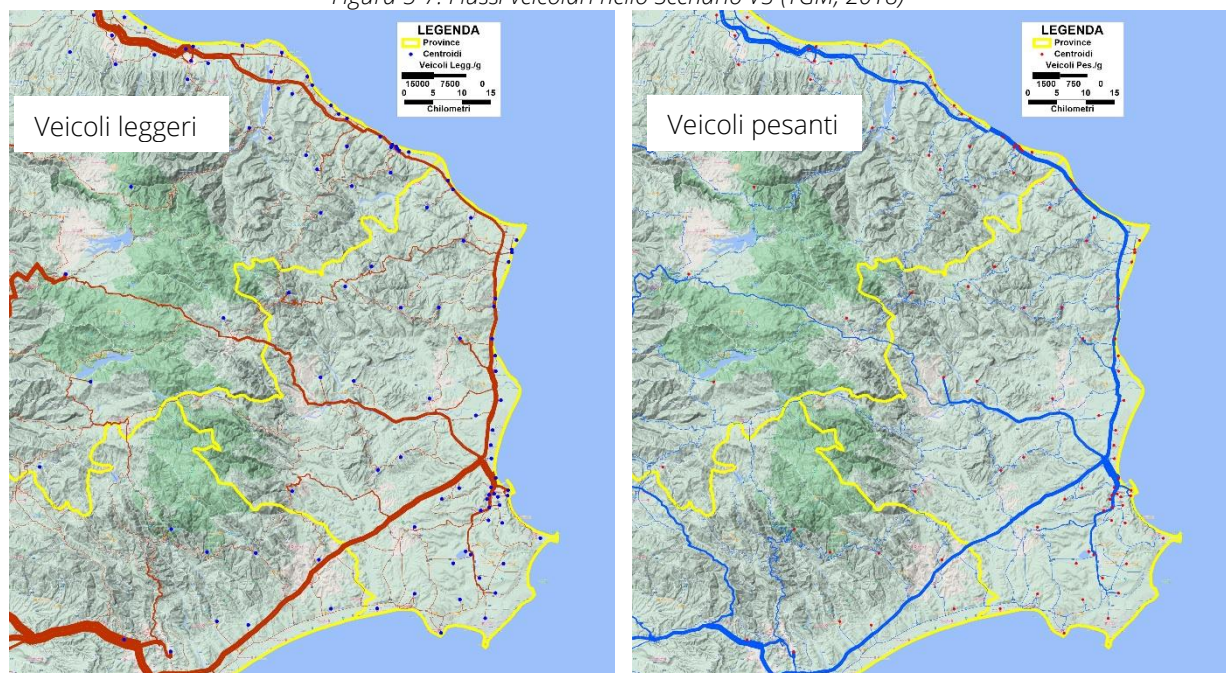
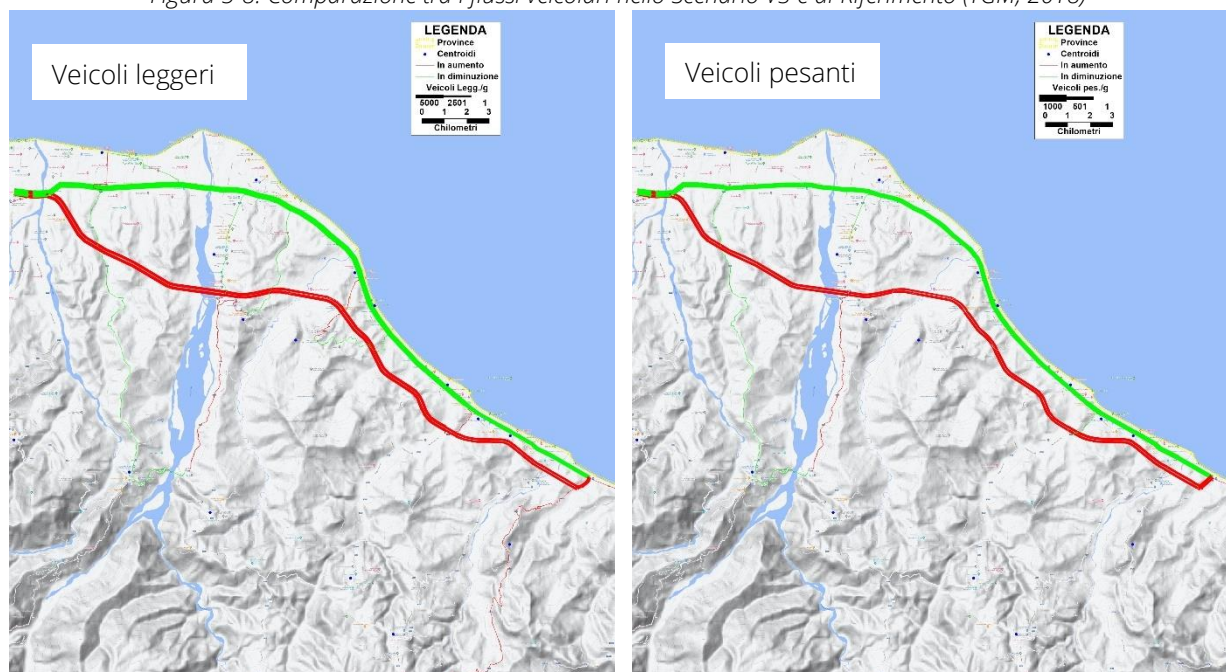


Figura 5-8: Comparazione tra i flussi veicolari nello Scenario V3 e di Riferimento (TGM, 2018)



Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

Tabella 5-3: TGM (2018) lungo l'asse di intervento nello Scenario V3 relativo al tracciato di progetto

Località	Leggeri	Pesanti	Totali	Equivalenti
Inizio	6.287	699	6.986	8.539
St.ne Mandatoriccio	6.287	699	6.986	8.539
Marina di Mandatoriccio	7.575	674	8.249	9.745
Mirto Crosia	7.997	674	8.671	10.167
Fine	8.497	725	9.222	10.831
TGM medio	7.328	694	8.023	9.564

5.3.2 Alternativa C1 (scenario V2 nello Studio trasportistico)

Si riportano di seguito i dati di traffico relativi allo scenario di progetto (scenario V2).

Figura 5-9: Flussi veicolari nello Scenario V2 (TGM, 2018)

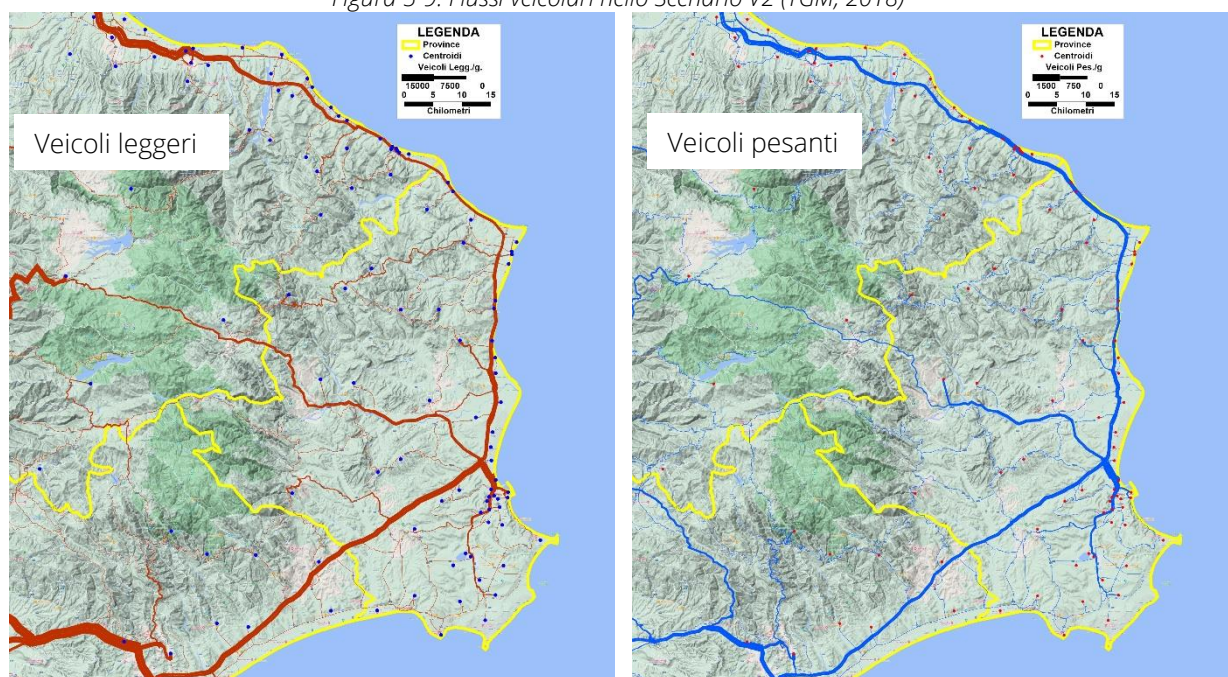


Figura 5-10: Comparazione tra i flussi veicolari nello Scenario V2 e di Riferimento (TGM, 2018)

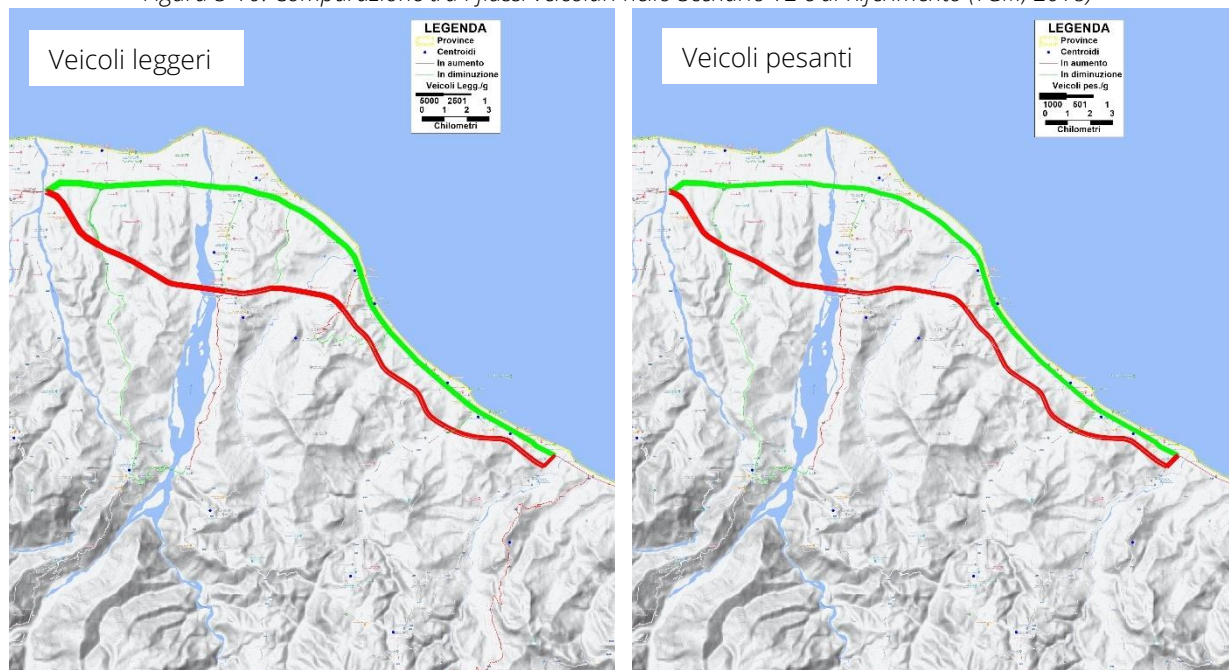


Tabella 5-4: TGM (2018) lungo l'asse di intervento nello Scenario V2

Località	Leggeri	Pesanti	Totali	Equivalenti
Inizio	6.782	864	7.645	9.563
Stazione di Mandatoriccio	6.658	790	7.448	9.202
Marina di Mandatoriccio	7.209	664	7.873	9.347
Marina di Calopezzati	7.729	663	8.392	9.863
Mirto Crosia	7.719	663	8.382	9.853
Fine	9.575	765	10.340	12.037
TGM medio	7.717	705	8.422	9.986

5.3.3 Alternativa C2 (scenario V1 nello Studio trasportistico)

Si riportano di seguito i dati di traffico relativi allo scenario di progetto (scenario V1).

Figura 5-11 - Flussi veicolari nello Scenario V1 (TGM, 2018)

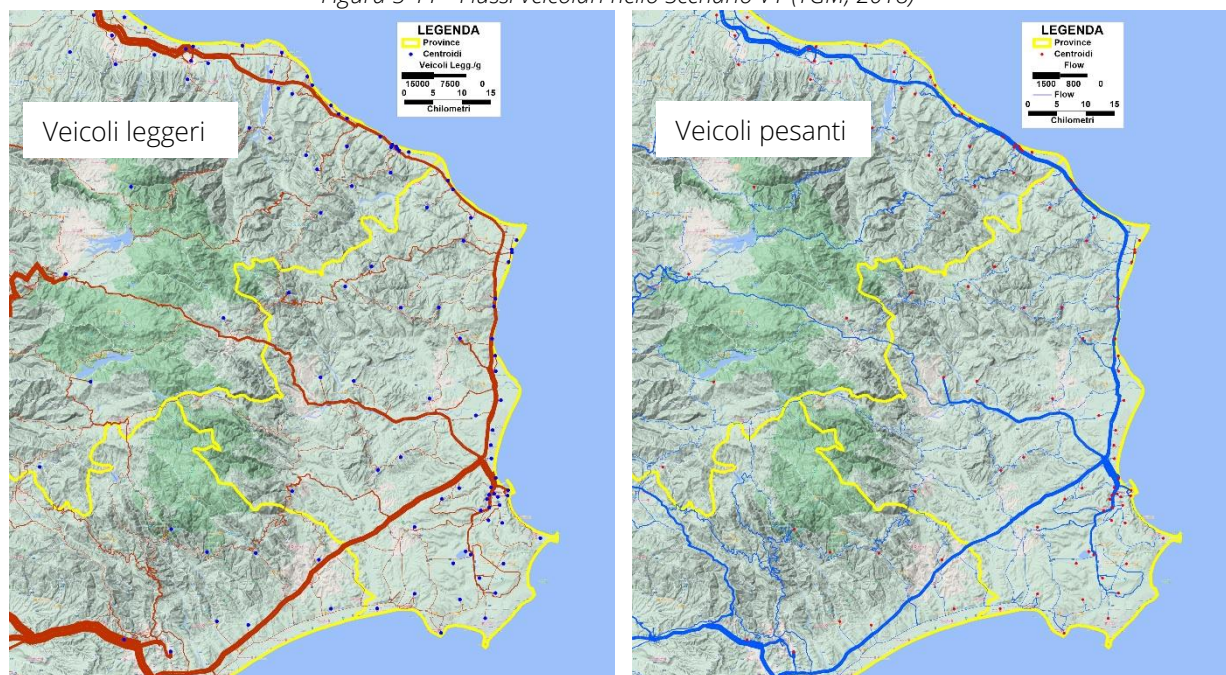
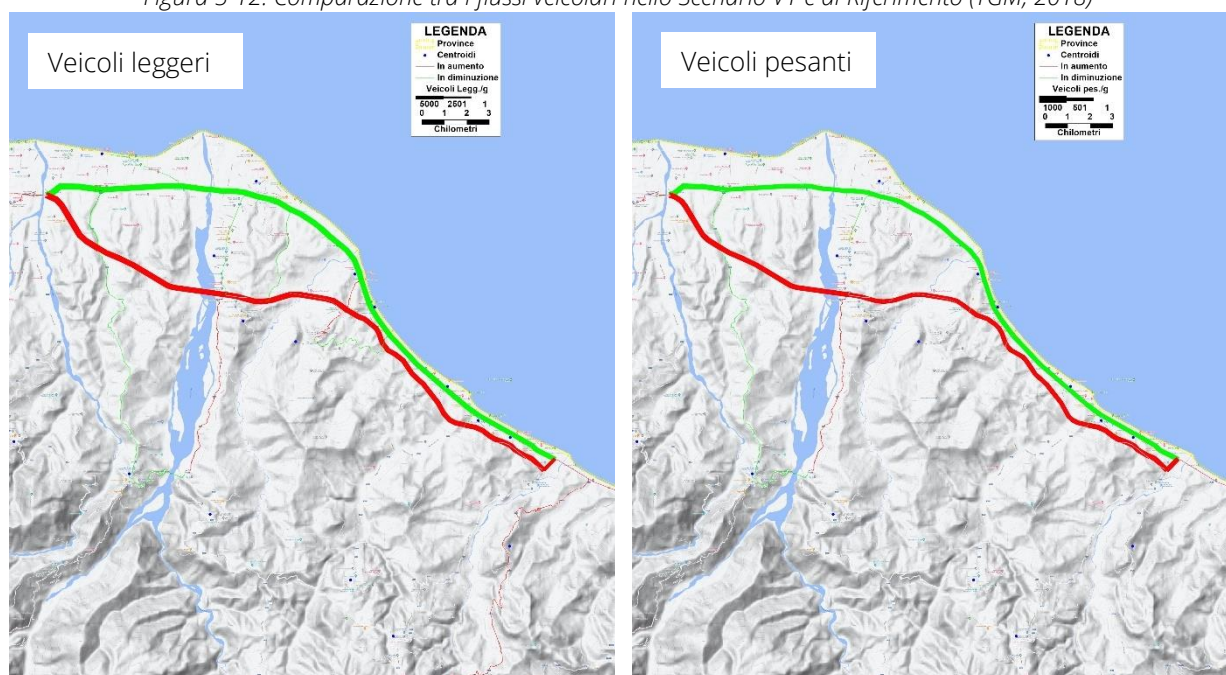


Figura 5-12: Comparazione tra i flussi veicolari nello Scenario V1 e di Riferimento (TGM, 2018)



Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

Tabella 5-5: TGM (2018) lungo l'asse di intervento nello Scenario V1

Località	Leggeri	Pesanti	Totali	Equivalenti
Inizio	6.787	860	7.647	9.556
Stazione di Mandatoriccio	6.670	786	7.456	9.201
Marina di Mandatoriccio	7.221	660	7.881	9.347
Marina di Calopezzati	7.740	659	8.400	9.864
Mirto Crosia	7.730	659	8.390	9.853
Fine	8.911	736	9.647	11.280
TGM medio	7.661	698	8.359	9.908

5.4 CONCLUSIONI

Lo studio trasportistico ha determinato, per gli scenari considerati:

- L'entità (all'anno 2018) dei flussi medi (di veicoli leggeri e pesanti) sulla SS 106 esistente (scenari Attuale e di Riferimento) e/o delle sue nuove tratte previste negli scenari di intervento e riferiti anche al periodo estivo e/o considerando anche l'aumento di accessibilità dei luoghi;
- L'entità (riferite all'anno 2018) delle percorrenze e dei tempi di percorrenza medi giornalieri dei veicoli leggeri e pesanti nei diversi scenari e relative variazioni rispetto allo Scenario di Riferimento;
- L'entità (riferite all'anno 2018) delle percorrenze e dei tempi di percorrenza annuali dei veicoli leggeri e pesanti nei diversi scenari e relative variazioni rispetto allo Scenario di Riferimento.

I flussi veicolari nei diversi scenari sono:

- **Veicoli equivalenti:** da circa 9.500 unità/g (nello Scenario V3 equivalente alla alternativa B) fino a 9.986 unità/g nello Scenario V2 equivalente all'alternative C1;
- **di cui, Veicoli pesanti:** da 694 unità/g (nello Scenario V3 equivalente alla alternativa B) fino a 705 unità/g nello Scenario V2 equivalente all'alternative C1;

Se si considerano le quote di traffico indotto, invece, si prevedono incrementi dei flussi medi giornalieri:

- **Veicoli equivalenti:** da circa il 4,6% (nello Scenario V2 equivalente all'alternative C1) a circa il 20% (nello Scenario V3 equivalente alla alternativa B);
- **di cui, Veicoli pesanti:** da circa il 2,3% (nello Scenario V2 equivalente all'alternative C1) a circa il 4% (nello Scenario V3 equivalente alla alternativa B);

Le variazioni conseguenti alla considerazione del traffico di punta estiva raggiungono incrementi fino al +60% per i veicoli leggeri mentre i veicoli pesanti, nel mese di Agosto, non variano apprezzabilmente.

Nella tabella seguente sono riportati i valori di percorrenza e i tempi di percorrenza medi giornalieri (2018) sull'intera rete considerata.

Gli scenari evidenziano sia risparmi di percorrenza che di tempo di percorrenza.

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano		
Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell’iniziativa</i>	

Tabella 5-6: Percorrenze e tempi di percorrenza medi giornalieri sulla rete stradale nei diversi scenari con relative variazioni rispetto allo Scenario di Riferimento (anno 2018)

Scenario	Leggeri						Pesanti					
	Val. assoluti		Variazioni assol.		Variazioni %		Val. assoluti		Variazioni		Variazioni %	
	vxkm/g	vxh/g	vxkm/g	vxh/g	vxkm	vxh	vxkm/g	vxh/g	vxkm/g	vxh/g	vxkm	vxh
Attuale	17.095.279	264.613					1.452.099	19.472				
Riferimento	17.217.485	255.693					1.451.753	19.030				
V1	17.209.931	254.761	- 7.554	-932	-0,04%	-0,36%	1.451.397	18.953	- 356	-76	-0,02%	-0,40%
V2	17.209.188	254.735	- 8.297	-958	-0,05%	-0,37%	1.451.426	18.952	- 327	-78	-0,02%	-0,41%
V3	17.213.125	254.204	- 4.360	-1.489	-0,03%	-0,58%	1.451.551	18.893	- 202	-137	-0,01%	-0,72%
B2_V3	17.216.234	251.242	- 1.251	-4.451	-0,01%	-1,74%	1.452.288	18.474	535	-556	0,04%	-2,92%

Tabella 5-7: Variazioni annuali di percorrenza e tempi di percorrenza nei diversi scenari di intervento rispetto allo Scenario di Riferimento (anno 2018)

Scenario	Leggeri		Pesanti	
	vxkm/anno	vxh/anno	vxkm/anno	vxh/anno
V1	- 2.757.036	- 340.240	- 129.921	- 27.910
V2	- 3.028.379	- 349.691	- 119.398	- 28.410
V3	- 1.591.223	- 543.561	- 73.694	- 50.127
B2_V3	- 456.668	-1.624.697	195.300	-202.771

Si evidenzia che nel presente SIA, lo scenario di traffico assunto è quello relativo allo scenario V3, corrispondente all'alternativa tipo B prescelta.

6 LE MOTIVAZIONI ALLA BASE DELL'INIZIATIVA: OBIETTIVI E CRITICITÀ

La situazione attuale della SS 106 nel tratto di progetto, sulla quale negli ultimi anni sono stati effettuati solo alcuni frammentari interventi, è tale da risultare assolutamente inadeguata per caratteristiche geometriche (in alcuni tratti ha una larghezza di 7 m) a svolgere le funzioni alle quali è oggi chiamata.

Negli ultimi decenni, infatti, l'espansione urbanistica di molti centri costieri, a volte priva di qualsiasi pianificazione, si è svolta a cavallo della strada di comunicazione conferendo a buona parte della S.S. 106 anche le funzioni proprie delle arterie urbane.

Questo ha comportato un notevole incremento dei punti di perturbazione del flusso di traffico principale (dovuti ad esempio, alle continue aperture di nuovi e pericolosi accessi), determinando strozzature ed interferenze decisamente incompatibili con l'esigenza di scorrevolezza propria di una strada di grande comunicazione quale dovrebbe essere la statale Jonica tanto che, esaminati i dati di traffico relativi al tratto in questione con la metodologia del Highway Capacity Manual (HCM), si rileva che⁶:

⁶ Relazione tecnica approntata dalla DCPD per il Maxilotto n°8

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

- o in nessuna delle sezioni considerate sono garantiti i livelli di servizio "A" e "B";
- o solo nelle sezioni di Rossano e Corigliano vengono garantiti livelli di servizio "C".

Appare evidente come in queste condizioni di esercizio la S.S. 106 sia fortemente predisposta alla paralisi della circolazione, che in effetti si verifica immediatamente all'insorgere di una qualche perturbazione (incidenti, ingombri, ecc.). Molto spesso il blocco del flusso veicolare arriva a coinvolgere le traverse interne dei centri costieri, impedendo il normale svolgimento delle diverse attività cittadine e determinando, pertanto, pesanti ripercussioni sulla qualità della vita degli abitanti degli stessi agglomerati urbani. La situazione ora descritta diviene particolarmente accentuata nei mesi estivi, nei quali le attrattive turistico-balneari del litorale generano un forte incremento dei flussi di traffico.

In questo quadro di criticità, la progettazione del nuovo intervento è stata condotta tenendo conto dei seguenti obiettivi ambientali e sociali:

1. Conservare e promuovere la qualità dell'ambiente locale, percettivo e culturale per il riequilibrio territoriale

1.1. Garantire un'adeguata tutela del patrimonio culturale: obiettivo del progetto è quello di tutelare il patrimonio culturale circostante l'area di intervento, minimizzando/escludendo le interferenze con i principali elementi paesaggistici, archeologici ed architettonici vincolati e di interesse;

1.2. Sviluppare un tracciato coerente con il paesaggio: il tracciato previsto è il più possibile compatibile con il paesaggio circostante, in particolare con gli elementi di caratterizzazione del paesaggio di pregio;

2. Utilizzare le risorse ambientali in modo sostenibile minimizzandone il prelievo

2.1. Preservare la qualità delle acque: obiettivo del progetto è quello di tutelare la qualità delle acque che potrebbero essere inquinate dalle acque meteoriche di piattaforma. Pertanto, l'obiettivo è quello di prevedere dei sistemi di smaltimento delle acque che tengano in considerazione di depurare le stesse prima dell'arrivo al recapito finale;

2.2. Contenere il consumo di suolo in particolare nelle aree sensibili: tenendo conto delle esigenze funzionali della nuova infrastruttura, nella realizzazione dell'intervento l'obiettivo è quello di minimizzare/compensare il consumo di suolo;

2.3. Minimizzare la quantità dei materiali consumati ed incrementare il riutilizzo: l'obiettivo è quello di cercare di riutilizzare il più possibile il materiale scavato in modo da minimizzare il consumo di risorse riducendo gli approvvigionamenti da cava;

3. Ridurre la produzione di rifiuti, incrementandone il riutilizzo

3.1. Minimizzare la produzione dei rifiuti: allo stesso modo dell'obiettivo precedente, in questo caso si intende minimizzare la produzione di rifiuti e quindi minimizzare i quantitativi di materiale da smaltire, favorendo il riutilizzo dello stesso nell'opera stessa di progetto.

4. Conservare ed incrementare la biodiversità e ridurre la pressione antropica sui sistemi naturali

Progettazione di Fattibilità Tecnico Economica SS106 Jonica Tratto Crotone - Rossano Nuovo asse di collegamento in variante alla SS106 fra il km 309+000 ed il km 329+000 (VI Coserie escluso)		
CZ372	<i>Studio di Impatto Ambientale</i> <i>Parte I – Inquadramento generale dell'iniziativa</i>	

4.1. Conservare e tutelare la biodiversità: l'obiettivo riguarda la tutela della biodiversità attraverso la minimizzazione dell'occupazione di aree a vegetazione naturale e di aree naturali protetta con il tracciato di progetto al fine di non alterare gli habitat naturali presenti sul territorio.

5. Tutelare il benessere sociale

5.1. Tutelare la salute e la qualità della vita: obiettivo del progetto è quello di tutelare la salute dell'uomo ed in generale la qualità della vita anzitutto attraverso la minimizzazione dell'esposizione agli inquinanti atmosferici ed acustici generati dal traffico stradale;

5.2. Migliorare la sicurezza stradale: il nuovo tracciato è geometricamente coerente con la categoria dell'opera e garantisce la sicurezza stradale per gli utenti;

5.3. Proteggere il territorio dai rischi idrogeologici: eliminando il più possibile le interferenze tra il progetto e le aree a rischio idraulico, idrologico e geomorfologico

Rispetto ai suddetti obiettivi, sui quali è stata sviluppata la progettazione, trovano riscontro le valutazioni affrontate nello Studio per ciascuna componente ambientale.