COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 117185 del 27/10/2026

SEDE	DATA	OGGETTO
Regione Calabria	**15 settembre 2026**	**Tronco 3: Roccella Jonica - Squillace**

SINTESI DELLA SEDUTA

La seduta del Dibattito Pubblico dedicata al DOCFAP del Tronco 3 della SS 106 “Jonica”, ospitata presso la sede della Regione Calabria, è stata aperta dall’arch. Fernanda Faillace, Responsabile del Dibattito Pubblico di ANAS, che ha illustrato finalità, modalità di partecipazione e articolazione del percorso, precisando che il confronto è finalizzato alla raccolta e alla valutazione delle istanze del territorio. Dopo i saluti istituzionali dell’ing. Luigi Mupo, Responsabile della Struttura Territoriale Calabria di ANAS, e l’intervento da remoto dell’ing. Giuseppe Danilo Malgeri, Responsabile del procedimento, l’illustrazione tecnica è stata condotta dall’ing. Raffaele Costanzo, Project Manager ANAS e dal dott. Gennaro Monaciliuni, referente dell’Area Ambiente della Direzione Tecnica di ANAS, che ha curato gli aspetti relativi alle analisi ambientali, paesaggistiche e alle misure di inserimento e mitigazione dell’opera.

Il Tronco 3 si sviluppa per circa 60 km tra Roccella Jonica e Squillace. Il DOCFAP individua due corridoi. Il corridoio pedemontano è rappresentato dall’Alternativa 1, una strada di categoria B a carreggiate separate con due corsie per senso di marcia. Il corridoio più prossimo alla costa comprende invece tre soluzioni: l’Alternativa 2, anch’essa interamente di categoria B e quindi a quattro corsie, e le Alternative 3 e 4, impostate sostanzialmente sul medesimo corridoio ma con sezione variabile. In queste ultime la categoria B è prevista nei tratti caratterizzati dai maggiori volumi di traffico, mentre nei tratti meno caricati è prevista una strada di categoria C a carreggiata unica, predisposta geometricamente per un eventuale futuro raddoppio.

Nel corso della presentazione sono stati illustrati gli studi di traffico e incidentalità, le analisi geologiche, geomorfologiche, idrauliche, ambientali e paesaggistiche, il quadro archeologico, la cantierizzazione, l’accessibilità e le ricadute socio-economiche. È stato evidenziato che la nuova infrastruttura potrebbe attrarre una quota rilevante del traffico oggi presente sulla SS 106 esistente (la quale rimarrà in esercizio per il traffico locale), separando maggiormente i flussi di media-lunga percorrenza da quelli locali. Le analisi *multicriteria* e costi-benefici illustrate nel DOCFAP attribuiscono alle Alternative 3 e 4 gli esiti complessivamente più favorevoli, ma questo non determina la loro scelta in questa fase progettuale. Per il Tronco 3 l’investimento stimato varia, in funzione dell’alternativa, tra circa 2,8 e 4,5 miliardi di euro. ANAS ha inoltre illustrato la suddivisione in lotti funzionali, impostata per consentire la definizione delle priorità e, in rapporto alle risorse disponibili, lo sviluppo parallelo di più fasi progettuali e realizzative.

DOMANDE E ISTANZE FINALI DEI PARTECIPANTI IN PRESENZA E DA REMOTO

Conclusa l’illustrazione tecnica, l’arch. Fernanda Faillace ha aperto il confronto con il pubblico. **Nicola Ramogida**, Sindaco di Sant’Andrea Apostolo dello Ionio, ha chiesto di riesaminare l’accessibilità prevista per il proprio territorio, osservando che il DOCFAP non valorizzerebbe adeguatamente la presenza dell’hospice, di un’altra struttura sanitaria di riferimento, degli insediamenti turistici e della riserva naturale regionale. L’ing. Raffaele Costanzo ha chiarito che il semisvincolo “Isca Nord” ricade nel Comune di Sant’Andrea Apostolo dello Ionio e, insieme al semisvincolo “Isca Sud”, costituisce un unico sistema funzionale di accesso, l’articolazione su due semisvincoli deriva dai vincoli orografici, geometrici e di sicurezza; ha inoltre

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 117185 del 27/10/2026

evidenziato la necessità di rispettare le distanze di sicurezza dalle gallerie. Tuttavia, Anas ha dato c l'istanza avanzata dal Sindaco, considerando anche la viabilità locale e i collegamenti trasversali. La richiesta è stata successivamente ripresa da **Giuseppe Commodari**, Presidente dell'Associazione Primavera Andreolese, che ha richiamato le strutture sanitarie, le attività turistiche e la riserva naturale, chiedendo di rivalutare anche la soluzione di accesso prevista nei precedenti studi.

Sul rapporto tra la nuova infrastruttura e le aree interne è intervenuto **Francesco Cagliuso** Sindaco di Caulonia, che, richiamando gli atti assunti dal Comune e la posizione condivisa con gli altri comuni della vallata dello Stilaro-Allaro, ha dichiarato la preferenza per l'Alternativa 1 pedemontana e ha chiesto quale possibilità vi sia che tale soluzione venga effettivamente approfondita nel prosieguo del procedimento. L'arch. Faillace ha precisato che l'istanza sarà acquisita e valutata nell'ambito del Dibattito Pubblico, invitando a trasmettere formalmente i contributi riferiti al DOCFAP attraverso i canali dedicati. La posizione a favore dell'Alternativa 1 è stata sostenuta anche da **Pierfrancesco Campisi**, membro del Comitato Spontaneo Variante 106 di Caulonia, e da **Luana Franco**, consigliera comunale di Caulonia e componente dello stesso Comitato, hanno collegato la preferenza del corridoio pedemontano alle esigenze delle aree interne, al contrasto allo spopolamento e alla valorizzazione delle vocazioni agricole e turistiche del territorio.

Vittorio Zito, Sindaco di Roccella Jonica, ha posto due questioni: ha chiesto di precisare dove, nelle Alternative 3 e 4, avvenga il passaggio dalla carreggiata unica alla configurazione a quattro corsie e se, nell'analisi costi-benefici, sia stato adeguatamente considerato il vantaggio dell'Alternativa 1 in termini di accessibilità ai centri interni. L'ing. Costanzo ha confermato che, nel Tronco 3, le Alternative 3 e 4 restano in categoria C da Roccella fino in prossimità di Soverato, dove la sezione torna a quattro corsie verso Catanzaro; ha inoltre precisato che lo studio di accessibilità considera il collegamento con ospedali, università, istituti scolastici e altri poli attrattori, rinviando ai successivi incontri tematici l'ulteriore approfondimento della metodologia.

Pierfrancesco Campisi ha inoltre chiesto se le quattro alternative debbano essere considerate soluzioni rigide o se sia possibile combinarne parti differenti, ad esempio adottando per singoli tratti il corridoio più interno o quello più costiero; ha anche chiesto tempi maggiori per analizzare la documentazione. L'arch. Faillace ha chiarito che il DOCFAP consente di formulare proposte di ottimizzazione, varianti puntuali e combinazioni tra i corridoi, purché tecnicamente verificabili, e che proprio tali contributi costituiscono una delle finalità del Dibattito Pubblico. Quanto ai tempi, ha ricordato che il percorso complessivo è già articolato secondo la scansione temporale dettata dalla norma.

Tra i quesiti pervenuti online, l'ing. **Pitarresi** ha chiesto se fossero già state perimetrate le aree per la cantierizzazione e per il deposito temporaneo delle terre. L'ing. Costanzo ha risposto che il DOCFAP individua preliminarmente cantieri base, cantieri operativi, depositi e relative viabilità di accesso, localizzati tenendo conto dei principali condizionamenti ambientali e vincolistici, da approfondire nelle successive fasi progettuali. Il Sig. **Mario Orlando Rotella** ha richiesto invece quali garanzie di sicurezza siano previste nei tratti di categoria C, con particolare riferimento alle condizioni di sorpasso. L'ing. Costanzo ha spiegato che tali sezioni sarebbero realizzate come strade di nuova concezione, senza accessi privati, con svincoli a livelli sfalsati e caratteristiche geometriche assimilabili a quelle di una categoria B, così da assicurare standard di sicurezza adeguati e consentire un eventuale futuro raddoppio. A un successivo quesito tecnico sul raddoppio ha precisato che sarebbe necessario

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 117185 del 27/10/2026

realizzare una seconda carreggiata e duplicare le principali opere d'arte, comprese gallerie e vi svincoli.

Sergio Colosimo, Segretario generale della Federazione Italiana Trasporti, ha richiamato l'esigenza di accelerare l'iter, espresso l'orientamento favorevole a soluzioni integralmente a quattro corsie e chiesto se l'intervento sia contemplato nella pianificazione regionale e, soprattutto, quale sia l'effettiva disponibilità finanziaria per la realizzazione dell'opera. L'arch. Faillace e i rappresentanti ANAS hanno chiarito che, allo stato, non esiste copertura economica per l'intero fabbisogno e che la disponibilità di una progettazione sufficientemente matura e condivisa costituisce il presupposto per poter definire priorità, sviluppare i lotti e accedere alle successive assegnazioni di risorse.

In chiusura **Fabio Pugliese**, intervenuto da remoto in qualità di direttore operativo dell'associazione *Basta Vittime sulla Strada Statale 106*, ha posto particolare enfasi sul tema della sicurezza e dei tempi di realizzazione, manifestando contrarietà alle soluzioni non integralmente a quattro corsie e invitando amministratori e soggetti coinvolti a convergere su un'alternativa concretamente realizzabile in tempi e costi sostenibili. L'arch. Faillace ha ribadito che ANAS non ha selezionato alcuna alternativa e che gli esiti del Dibattito Pubblico potranno determinare ottimizzazioni, combinazioni tra i corridoi o anche ulteriori soluzioni progettuali, sulla base dei contributi formalmente acquisiti.

ESITO DELLA SEDUTA

Le principali richieste emerse riguardano accessibilità dei territori, servizio alle aree interne, sicurezza, configurazione a quattro corsie, sostenibilità economica, tempi e finanziamenti. ANAS e la Responsabile del Dibattito Pubblico hanno confermato che i contributi saranno acquisiti agli atti, approfonditi tecnicamente e restituiti con motivazione nelle relazioni conclusive.

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 117185 del 27/10/2026

REPORT DI SEDUTA DEL DIBATTITO PUBBLICO SS 106 "JONICA" - DOCFAP TRONCO 2

SEDE	DATA	OGGETTO
LOCRI Palazzo Nieddu del Rio -	**16 settembre 2026**	**Tronco 2: Palizzi - Locri**

La seduta del Dibattito Pubblico dedicata al DOCFAP del Tronco 2 della SS 106 "Jonica", compreso tra la variante di Palizzi e Locri, è stata aperta dall'ing. **Claudio Moroni**, Direttore Generale del Dipartimento Infrastrutture della Regione Calabria. Nel suo intervento ha sottolineato il valore strategico del Dibattito Pubblico quale strumento per la definizione condivisa del corridoio infrastrutturale, evidenziando come la fase attuale sia finalizzata all'individuazione del percorso generale dell'opera e non del suo tracciato definitivo, che sarà successivamente affinato nelle fasi di progettazione. L'ing. Moroni ha inoltre richiamato l'importanza di valutare le alternative progettuali in un'ottica di sostenibilità economica e realizzativa, invitando il territorio a considerare le prospettive di lungo periodo, la gradualità degli investimenti e le effettive condizioni di finanziabilità dell'opera.

L'arch. **Fernanda Faillace**, Responsabile del Dibattito Pubblico per ANAS, ha illustrato finalità, modalità e calendario del percorso partecipativo, ricordando che il Dibattito Pubblico è finalizzato alla raccolta di osservazioni, contributi e proposte che saranno riportati in una relazione conclusiva e successivamente valutati da ANAS nell'ambito delle fasi progettuali successive.

L'illustrazione tecnica è stata condotta dall'ing. **Raffaele Costanzo**, Project Manager dell'intervento, e dall'arch. **Maria Letizia Cascelli**, che ha approfondito gli aspetti ambientali e paesaggistici.

È stato illustrato il quadro generale del DOCFAP relativo all'intero itinerario Reggio Calabria-Catanzaro, lungo circa 180 km, suddiviso in tre tronchi funzionali. Per il Tronco 2, esteso per circa 45 km tra Palizzi e Locri e interessando dodici comuni, sono state presentate quattro alternative progettuali articolate su due corridoi principali.

L'**Alternativa 1** segue un corridoio pedemontano ed è prevista interamente in categoria B, con carreggiate separate e due corsie per senso di marcia. Le **Alternative 2, 3 e 4** si sviluppano invece lungo un corridoio più prossimo alla costa. L'Alternativa 2 è interamente a quattro corsie (categoria B), mentre le Alternative 3 e 4 prevedono una sezione variabile: la prima soluzione alterna tratti a quattro corsie e tratti a carreggiata unica (categoria C), mentre la seconda è interamente in categoria C, pur essendo progettata con caratteristiche geometriche tali da consentirne un eventuale futuro raddoppio.

Nel corso della presentazione sono stati illustrati gli studi di traffico, incidentalità e accessibilità, le analisi geologiche, geomorfologiche e idrauliche, gli approfondimenti ambientali e paesaggistici, gli studi archeologici, il piano preliminare di gestione delle terre, la cantierizzazione e la suddivisione dell'opera in lotti funzionali.

Le analisi di traffico hanno evidenziato una forte variabilità dei flussi lungo la direttrice ionica, con valori compresi tra circa 4.000 e 12.500 veicoli al giorno nel Tronco 2, caratterizzati da significativi incrementi stagionali nel periodo estivo. Le simulazioni hanno mostrato che le alternative costiere intercetterebbero una quota di traffico superiore rispetto all'alternativa pedemontana e che la nuova infrastruttura consentirebbe di trasferire sulla nuova sede gran parte del traffico di media e lunga percorrenza, determinando una riduzione stimata del 70-80% dei flussi lungo l'attuale SS 106.

Sono inoltre stati illustrati i risultati delle analisi multicriteria e costi-benefici. Le Alternative 3 e 4 hanno ottenuto gli esiti complessivamente migliori sia sotto il profilo della sostenibilità economica sia sotto quello degli indicatori ambientali aggregati, mentre l'Alternativa 2 ha conseguito risultati prossimi alla soglia di convenienza economica. L'Alternativa 1 ha invece registrato prestazioni sensibilmente inferiori in termini di rapporto costi-benefici.

Per il Tronco 2 il costo stimato dell'investimento varia tra circa 1,7 e 3,8 miliardi di euro a seconda della soluzione considerata. È stato inoltre evidenziato che la realizzazione dell'opera genererebbe importanti ricadute economiche e occupazionali sia a livello regionale sia nazionale.

DOMANDE E ISTANZE FINALI DEI PARTECIPANTI IN PRESENZA E DA REMOTO

Al termine dell'illustrazione tecnica è stato aperto il confronto con i partecipanti in sala e collegati da remoto.

Pierfrancesco Campisi, componente del Comitato Spontaneo Variante 106 di Caulonia, ha chiesto chiarimenti sulle principali interferenze infrastrutturali, con particolare riferimento a metanodotti ed elettrodotti. I tecnici ANAS hanno spiegato che tali interferenze sono già state considerate a livello preliminare nel DOCFAP e saranno approfondite dettagliatamente nelle successive fasi di progettazione.

Rosario Concuri, giornalista della testata *La Riviera*, ha chiesto chiarimenti sul processo decisionale finale e sulle modalità di scelta dell'alternativa progettuale. L'arch. Faillace ha precisato che la decisione sarà assunta da ANAS al termine del Dibattito Pubblico, sulla base delle risultanze emerse nel percorso partecipativo e delle successive valutazioni tecniche.

Rocco Celentano, Sindaco di Casignana, ha richiamato l'attenzione sulle possibili interferenze delle alternative costiere con il nucleo abitato della contrada Palazzi e con la Villa Romana di Casignana, uno dei principali siti archeologici della Calabria. ANAS ha confermato che le emergenze archeologiche sono state censite e considerate nelle analisi preliminari e che eventuali affinamenti localizzativi del tracciato potranno essere sviluppati nelle successive fasi progettuali.

Lorenzo Benestare, dirigente della Città Metropolitana di Reggio Calabria responsabile di Viabilità, Mobilità e Trasporti, ha evidenziato l'importanza dei collegamenti trasversali tra la nuova infrastruttura e i territori interni, sottolineando la necessità di valutare anche gli interventi sulle strade provinciali che dovranno garantire l'accesso alla nuova SS 106. Ha inoltre espresso attenzione verso l'Alternativa 2, ritenendola una soluzione che merita ulteriori approfondimenti.

Francesco Candia, Segretario della CISL Metropolitana di Reggio Calabria, ha ribadito la preferenza per le Alternative 1 e 2, entrambe interamente a quattro corsie, ritenendole più coerenti con gli obiettivi di sviluppo territoriale, contrasto allo spopolamento e valorizzazione dei centri interni. Ha inoltre chiesto chiarimenti sulla differenza di costo tra l'Alternativa 2 e l'Alternativa 3, rilevando come nel Tronco 2 il divario economico appaia meno marcato rispetto a quanto illustrato per il Tronco 3.

L'ing. Costanzo ha confermato che nel Tronco 2 la differenza economica tra le Alternative 2 e 3 è effettivamente più contenuta, in quanto l'Alternativa 3 mantiene lunghi tratti in categoria B e presenta caratteristiche diverse rispetto al Tronco 3.

Pasquale Brizzi, Sindaco di Sant'Ilario dello Ionio e consigliere della Città Metropolitana di Reggio Calabria, ha espresso una netta preferenza per l'Alternativa 2, ritenendo che il territorio non debba rinunciare ad una soluzione integralmente a quattro corsie. Ha inoltre richiamato l'attenzione sul precedente progetto relativo al tratto Locri-Ardore e sulle opere già realizzate o predisposte in passato, chiedendo che tali investimenti vengano valorizzati nella programmazione futura. ANAS ha confermato che il DOCFAP tiene conto delle attività pregresse e che il completamento di tale tratto resta legato alla disponibilità dei finanziamenti necessari.

In collegamento da remoto è intervenuto **Fabio Pugliese**, che ha espresso apprezzamento per il livello di confronto emerso durante il dibattito e ha sostenuto l'esigenza di individuare una soluzione tecnicamente sostenibile, economicamente realizzabile e integralmente a quattro corsie, individuando nell'Alternativa 2 il riferimento più coerente per il territorio. Ha inoltre chiesto che le presentazioni e i materiali illustrati vengano resi disponibili pubblicamente sul sito del Dibattito Pubblico. L'arch. Faillace ha confermato che tutto il materiale sarà progressivamente pubblicato online.

Tra i quesiti trasmessi per iscritto è stato chiesto se la soluzione progettuale finale debba necessariamente essere uniforme per tutti i tronchi oppure possa derivare dalla combinazione di diverse alternative. ANAS ha precisato che combinazioni tra corridoi differenti sono teoricamente possibili, ma che eventuali soluzioni miste produrrebbero prestazioni inferiori rispetto alle alternative già analizzate e comporterebbero ulteriori complessità progettuali e infrastrutturali.

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 117185 del 27/10/2026

ESITO DELLA SEDUTA

Nel corso del confronto sono emersi principalmente i temi dell'accessibilità dei territori interni, della funzionalità dei collegamenti trasversali, della preferenza per soluzioni integralmente a quattro corsie, della valorizzazione degli investimenti già realizzati, della tutela del patrimonio archeologico e della sostenibilità economica dell'intervento.

Una parte significativa degli interventi ha espresso orientamento favorevole all'Alternativa 2, ritenuta in grado di coniugare standard prestazionali elevati con una maggiore sostenibilità economica rispetto alle soluzioni pedemontane.

ANAS e la Responsabile del Dibattito Pubblico hanno confermato che tutte le osservazioni formulate saranno acquisite agli atti, valutate tecnicamente e considerate nell'ambito delle successive fasi del procedimento.

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 117185 del 27/10/2026

REPORT DI SEDUTA DEL DIBATTITO PUBBLICO SS 106 "JONICA" - DOCFAP TRONCO 1

SEDE	DATA	OGGETTO
Città Metropolitana di Reggio Calabria	**17 settembre 2026**	**Tronco 1: Reggio Calabria - Bova Marina (innesto Variante di Palizzi)**

La seduta del Dibattito Pubblico dedicata al DOCFAP del Tronco 1 della SS 106 "Jonica", compreso tra Reggio Calabria e l'innesto con la Variante di Palizzi, è stata aperta dall'arch. Fernanda Faillace, Responsabile del Dibattito Pubblico per ANAS, che ha illustrato le finalità del percorso partecipativo, sottolineando il ruolo del confronto pubblico nella definizione del corridoio infrastrutturale preferenziale e chiarendo che la fase in corso riguarda l'individuazione di un corridoio di progetto e non del tracciato definitivo, che verrà successivamente approfondito nelle fasi progettuali.

In apertura sono intervenuti la prof.ssa Monica Pasca, componente della Commissione Tecnica VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, e l'ing. Claudio Moroni, Direttore Generale del Dipartimento Infrastrutture della Regione Calabria.

La prof.ssa Pasca ha evidenziato l'importanza di integrare sin dalle prime fasi progettuali gli aspetti ambientali, sociali e territoriali, ricordando che la valutazione di impatto ambientale rappresenta un processo di bilanciamento tra benefici e impatti dell'opera e non una mera verifica dell'assenza di effetti sul territorio. Ha inoltre richiamato l'attenzione sulla presenza di aree appartenenti alla rete Natura 2000, sul tema della sicurezza stradale e sul miglioramento dell'accessibilità territoriale quali elementi fondamentali nella successiva fase autorizzativa.

L'ing. Moroni ha invece sviluppato una riflessione di carattere strategico, sottolineando la necessità che il territorio individui una soluzione sostenibile e concretamente realizzabile. Ha richiamato l'esperienza della parte nord della SS 106, dove la condivisione preliminare dei corridoi ha consentito una significativa accelerazione dell'iter progettuale e autorizzativo, e ha invitato amministratori e cittadini a valutare le alternative anche sotto il profilo della fattibilità economica e della concreta possibilità di finanziamento.

L'ing. Luigi Mupo, Responsabile della Struttura Territoriale Calabria di ANAS, ha confermato che l'obiettivo dell'incontro è raccogliere osservazioni e contributi senza prefigurare alcuna scelta già assunta da ANAS. Ha inoltre ricordato i numerosi interventi già realizzati o in corso di realizzazione lungo la SS 106 calabrese, evidenziando come l'attenzione dell'azienda sia oggi rivolta anche al settore meridionale della direttrice jonica.

L'illustrazione tecnica è stata svolta dall'ing. Raffaele Costanzo, Project Manager dell'intervento, e dall'arch. Carla Diletta Postorino, responsabile degli approfondimenti ambientali e paesaggistici.

È stato illustrato il quadro generale del DOCFAP relativo all'intero asse Reggio Calabria-Catanzaro, lungo circa 180 km, per poi approfondire il Tronco 1, sviluppato per circa 40 km tra Reggio Calabria e Bova Marina e interessando sette comuni.

Sono state presentate quattro alternative progettuali distribuite su due corridoi principali.

L'Alternativa 1, sviluppata lungo il corridoio pedemontano, è interamente in categoria B, con due carreggiate separate e due corsie per senso di marcia. Si tratta della soluzione più interna rispetto alla costa e comporta un elevato ricorso a opere d'arte, con circa il 57% del tracciato in galleria e una forte presenza di viadotti.

L'Alternativa 2, sviluppata sul corridoio costiero, è anch'essa interamente a quattro corsie (categoria B), ma beneficia di condizioni morfologiche più favorevoli che riducono significativamente il numero e la lunghezza delle opere d'arte.

Le Alternative 3 e 4 si collocano sul medesimo corridoio costiero. L'Alternativa 3 mantiene una configurazione interamente in categoria B per garantire continuità infrastrutturale lungo tutto il tratto. L'Alternativa 4 prevede invece una sezione mista, con categoria B fino all'area di Sant'Elia e categoria C raddoppiabile nel tratto meridionale fino all'innesto con la Variante di Palizzi.

Nel corso della presentazione sono stati illustrati gli studi di traffico, le analisi di incidentalità, gli approfondimenti geologici, geomorfologici, idraulici, ambientali, paesaggistici e archeologici, nonché gli studi preliminari di cantierizzazione e gestione delle terre e rocce da scavo.

Le simulazioni trasportistiche hanno evidenziato come le alternative costiere siano in grado di attrarre un volume di traffico superiore rispetto all'alternativa pedemontana. È stato inoltre stimato che tra il 70 e l'80% del traffico attualmente presente sulla SS 106 esistente si trasferirebbe sulla nuova infrastruttura, con conseguente riduzione dei flussi sulla viabilità storica e miglioramento delle condizioni di sicurezza.

Particolare rilievo è stato dato anche agli studi ambientali. Sono state analizzate le interferenze con la rete Natura 2000, con particolare attenzione alle fiumare di Melito e della Amendolea, alle aree agricole di pregio, ai corridoi ecologici e agli elementi identitari del paesaggio dell'Area Grecanica. Sono state inoltre presentate le ipotesi preliminari di mitigazione e compensazione ambientale, comprese fasce vegetate, sistemazioni paesaggistiche e opere dedicate alla continuità ecologica.

Le analisi multicriteria e costi-benefici hanno evidenziato prestazioni migliori per le Alternative 3 e 4. Sotto il profilo economico, le Alternative 1 e 2 presentano un rapporto benefici/costi inferiore all'unità, rispettivamente pari a circa 0,6 e 0,9, mentre le Alternative 3 e 4 superano la soglia di convenienza economica.

È stato inoltre illustrato l'impatto economico e occupazionale dell'intervento sull'intera tratta Reggio Calabria-Catanzaro. Secondo le analisi sviluppate, la realizzazione dell'opera genererebbe importanti effetti in termini di produzione, valore aggiunto, PIL e occupazione, con una significativa concentrazione dei benefici all'interno della Regione Calabria.

DOMANDE E ISTANZE FINALI DEI PARTECIPANTI IN PRESENZA E DA REMOTO

Al termine della presentazione si è aperto un ampio confronto con amministratori locali, rappresentanti di associazioni, ordini professionali, organizzazioni sindacali e cittadini.

Pierpaolo Zavettieri: Sindaco di Roghudi, Presidente dell'Associazione dei Comuni dell'Area Grecanica e consigliere metropolitano.

Ha richiamato l'importanza strategica dell'avvio della progettazione partendo da Reggio Calabria, sottolineando il peso che l'incidentalità e il traffico assumono nel tratto meridionale della SS 106. Ha espresso una preferenza preliminare per il corridoio pedemontano e per una soluzione integralmente a quattro corsie, ritenendo che essa possa favorire maggiormente lo sviluppo dei centri interni e contrastare i fenomeni di spopolamento.

Michele Laganà: Presidente ANCE Reggio Calabria.

Ha evidenziato la necessità di valutare le alternative anche alla luce delle prospettive di sviluppo future e non esclusivamente dei flussi di traffico attuali. Ha richiamato il tema dei cambiamenti climatici, dell'innalzamento del livello del mare e dell'integrazione dell'opera con gli ecosistemi urbani e produttivi del territorio. Alla luce delle informazioni disponibili, ANCE ha manifestato una preferenza per l'Alternativa 1 pedemontana.

Giovanni Suraci: Vicepresidente dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Reggio Calabria.

Ha evidenziato due questioni principali. La prima riguarda l'origine del nuovo tracciato, proponendo di valutare un arretramento del punto di innesto verso l'area del Calopinace, al fine di intercettare una quota maggiore dei traffici e migliorare l'accessibilità della parte sud di Reggio Calabria. La seconda riguarda la configurazione delle sezioni stradali, suggerendo di progettare l'intera infrastruttura secondo standard geometrici di categoria B, pur realizzandone eventualmente una sola carreggiata in prima fase.

Ha inoltre richiamato il tema dello spopolamento e dell'emigrazione giovanile, sottolineando il valore strategico dell'opera per il futuro del territorio.

Fortunato Praticò: Rappresentante dell'associazione civica Eureka di Lazzaro.

Ha chiesto chiarimenti sulla capacità della nuova infrastruttura di offrire una valida alternativa alla SS 106 esistente nei casi di interruzione della viabilità attuale. ANAS ha precisato che la nuova strada sarà realizzata in variante e che le due infrastrutture resteranno entrambe operative, garantendo maggiore resilienza complessiva del sistema.

Antonio Maesano: Coldiretti.

Ha sottolineato l'importanza dell'opera per l'economia agricola dell'Area Grecanica e per il miglioramento dell'accessibilità ai mercati nazionali. Ha chiesto in particolare chiarimenti sugli impatti delle diverse alternative sulle aree agricole vocate al bergamotto.

La signora Leuzzi un'imprenditrice agricola associata Coldiretti presente in sala, ha evidenziato il valore economico e occupazionale della coltivazione del bergamotto e ha richiamato l'attenzione sui possibili effetti derivanti dalla frammentazione delle aziende agricole attraversate dai nuovi corridoi infrastrutturali, chiedendo che tali aspetti vengano attentamente valutati nelle successive fasi progettuali.

Giuseppe Maiolo: Presidente del Collegio Ingegneri Ferroviari della Calabria.

Ha espresso interesse per l'Alternativa 1, ritenuta potenzialmente più idonea ad accompagnare una prospettiva di sviluppo di lungo periodo. Ha evidenziato come infrastrutture di tale portata possano generare nuova domanda di mobilità e nuove opportunità economiche e ha richiamato l'attenzione sia sulla sicurezza stradale sia sull'evoluzione climatica del territorio.

Giuseppe Panetta: Segretario Metropolitano del Partito Democratico.

Ha posto l'attenzione sui tempi e sulle modalità di finanziamento dell'opera, evidenziando la necessità di accelerare l'avvio degli interventi. Ha inoltre proposto di valutare l'eventuale integrazione tra nuova SS 106 e futura delocalizzazione della linea ferroviaria jonica in alcuni tratti costieri. Ha ribadito la necessità di approfondire il tema dell'innesto iniziale in prossimità di Reggio Calabria e di garantirne la piena funzionalità.

Lorenzo Benestare: Dirigente della Viabilità della Città Metropolitana di Reggio Calabria.

Ha condiviso la necessità di approfondire il tema dell'accessibilità al nodo urbano di Reggio Calabria e ha evidenziato come, dal punto di vista tecnico, l'Alternativa 2 rappresenti una soluzione in grado di conciliare prestazioni infrastrutturali elevate, sostenibilità economica e funzionalità complessiva del sistema.

Francesco Candia: Segretario CISL Metropolitana di Reggio Calabria.

Ha confermato l'orientamento già espresso nei precedenti incontri, sostenendo una soluzione integralmente a quattro corsie e ritenendo prioritario che la futura infrastruttura mantenga elevati standard funzionali e di capacità per tutta la sua estensione.

Fabio Pugliese: direttore operativo dell'associazione "Basta Vittime Sulla Strada Statale 106", intervenuto da remoto.

Ha richiamato il tema della sicurezza stradale e dell'elevato numero di vittime registrate lungo il tratto Reggio-Melito Porto Salvo. Ha espresso contrarietà alle Alternative 3 e 4, ritenendole insufficienti in termini di capacità e sicurezza, ma ha altresì giudicato l'Alternativa 1 difficilmente finanziabile nelle condizioni economiche attuali. Di conseguenza ha indicato l'Alternativa 2 come la soluzione maggiormente realizzabile e sostenibile.

Luigi Rosace: Capogruppo di minoranza della Quarta Circoscrizione Pellaro-Ravagnese-Gallina.

Ha ribadito la forte esigenza del territorio di disporre rapidamente di una nuova infrastruttura alternativa alla SS 106 esistente, sottolineando che la priorità per le comunità locali è garantire sicurezza e percorribilità, indipendentemente dalla specifica alternativa che verrà infine selezionata.

ESITO DELLA SEDUTA

Il dibattito ha evidenziato una sostanziale convergenza sulla necessità di procedere rapidamente verso l'ammodernamento della SS 106 nel tratto reggino, riconosciuto da tutti gli intervenuti come strategico sia per la sicurezza sia per lo sviluppo economico e sociale del territorio.

Nel confronto sono emersi due orientamenti principali.

Da un lato numerosi amministratori locali, rappresentanti degli ordini professionali e delle associazioni economiche hanno espresso un interesse prevalente per l'Alternativa 1 pedemontana, ritenuta maggiormente funzionale alla valorizzazione dell'entroterra e alla lotta contro lo spopolamento.

Dall'altro lato diversi partecipanti hanno richiamato la necessità di individuare una soluzione concretamente finanziabile e realizzabile nel breve e medio periodo, individuando nell'Alternativa 2 costiera a quattro corsie il miglior punto di equilibrio tra prestazioni infrastrutturali e sostenibilità economica.

Sono inoltre emersi temi trasversali quali:

- il miglioramento dell'innesto sull'area urbana di Reggio Calabria;
- la sicurezza stradale;
- la tutela delle coltivazioni di bergamotto;
- l'accessibilità delle aree interne;
- la resilienza climatica dell'infrastruttura;
- la valorizzazione dei corridoi ecologici e del patrimonio paesaggistico.

ANAS ha confermato che tutte le osservazioni raccolte saranno recepite e valutate nell'ambito della relazione conclusiva del Dibattito Pubblico e delle successive attività progettuali.

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 117185 del 27/10/2026

REPORT DI SEDUTA DEL DIBATTITO PUBBLICO SS 106 "JONICA" - DOCFAP TRONCO 1 (REGGIO CALABRIA - INNESTO VARIANTE DI PALIZZI)

SEDE	DATA	OGGETTO
Incontro Online	**21 settembre 2026**	**Incontro tematico di approfondimento Studio di traffico, analisi costi-benefici e ricadute socioeconomiche**

L'incontro, primo appuntamento del ciclo di approfondimenti tematici del Dibattito Pubblico sulla nuova SS 106 "Jonica", è stato dedicato al Tronco 1, compreso tra Reggio Calabria e l'innesto con la Variante di Palizzi, con particolare attenzione agli studi trasportistici, all'analisi costi-benefici e alle ricadute economiche e territoriali dell'intervento.

La seduta è stata aperta dall'arch. Fernanda Faillace, Responsabile del Dibattito Pubblico, che ha introdotto le finalità dell'incontro e richiamato gli elementi tecnici posti alla base della valutazione delle alternative progettuali già presentate. A seguire è intervenuto l'ing. Giuseppe Danilo Malgeri, Responsabile del procedimento e dirigente Anas della Direzione Tecnica Nuove Opere, che ha sottolineato il valore del Dibattito Pubblico quale strumento di partecipazione e ascolto del territorio e l'importanza dei contributi raccolti ai fini delle successive fasi progettuali. L'approfondimento tecnico è stato condotto dall'ing. Pier Giorgio D'Armini, Responsabile del Servizio Studi di Mobilità Sostenibile e Analisi Trasportistiche di ANAS.

Nel corso della presentazione è stato illustrato lo studio di traffico, sviluppato per la nuova SS 106 attraverso un modello trasportistico di dettaglio della rete calabrese, calibrato anche sulla base dei dati provenienti dalle postazioni permanenti di monitoraggio Anas. Le analisi evidenziano una significativa variabilità dei flussi lungo l'asse ionico, con valori più elevati nell'area di Reggio Calabria, pari a circa 24.000 veicoli/giorno, e una marcata componente stagionale, caratterizzata da incrementi medi estivi prossimi al 30%. Nel Tronco 1 i volumi diminuiscono progressivamente procedendo verso Palizzi, dove si attestano intorno ai 4.000 veicoli/giorno. All'interno dello studio sono anche stati forniti dati relativi all'incidentalità e alla velocità di percorrenza della SS106 jonica.

Particolare attenzione è stata dedicata alla sicurezza stradale, evidenziando una rilevante concentrazione dell'incidentalità in alcuni tratti dell'attuale SS 106, anche con presenza di eventi mortali. Le analisi sulle velocità di percorrenza hanno inoltre confermato le criticità di scorrimento della viabilità esistente, che risultano più accentuate nel periodo estivo.

Sono stati quindi confrontati i quattro scenari progettuali illustrati negli incontri territoriali: l'Alternativa 1, sviluppata lungo il corridoio pedemontano e interamente in categoria B (carreggiate separate con due corsie per senso di marcia); l'Alternativa 2, costiera e anch'essa interamente in categoria B; e le Alternative 3 e 4, sviluppate lungo il corridoio costiero con configurazioni che prevedono anche tratti in categoria C (unica carreggiata con una corsia per senso di marcia),tali tratti sono comunque progettati con i criteri della geometria della categoria B quindi predisposti per un eventuale futuro raddoppio.

Le simulazioni evidenziano una maggiore capacità di attrazione del traffico dell'Alternativa 2 rispetto all'Alternativa 1, dovuta principalmente alla diversa distribuzione degli svincoli - che per l'alternativa 1 non possono essere

incrementati data l'orografia dei luoghi - e alla conseguente maggiore accessibilità dell'infrastruttura. Le Alternative 2, 3 e 4 presentano invece valori di traffico sostanzialmente analoghi e, per tutti gli scenari analizzati, risultano garantiti livelli di servizio compatibili con gli standard previsti.

Un effetto particolarmente significativo riguarda la redistribuzione dei flussi: la nuova infrastruttura potrebbe trasferire sulla nuova sede circa il 70-80% del traffico attualmente presente sulla SS 106 esistente, consentendo a quest'ultima di assumere una funzione prevalentemente locale e riducendo il traffico di attraversamento. Nel tratto tra Saline e Sant'Elia la riduzione stimata risulta più contenuta, ma comunque nell'ordine del 60%.

Le simulazioni hanno evidenziato benefici in termini di accessibilità e tempi di percorrenza, con riduzioni, per il tratto di riferimento, fino a circa 10-20 minuti nei collegamenti verso Catanzaro per gli utenti provenienti dal settore meridionale del tronco. È stato inoltre evidenziato il contributo della nuova infrastruttura al miglioramento della resilienza della rete regionale, grazie alla disponibilità di percorsi alternativi in caso di interruzioni o criticità sulla viabilità esistente.

È stata illustrata la metodologia utilizzata per la prioritizzazione dei lotti funzionali, basata su criteri quali la domanda di traffico servita, la riduzione dei tempi di viaggio e dell'incidentalità, il rapporto con i costi dell'intervento e il miglioramento dell'accessibilità a ospedali, aeroporti, porti e altri poli di interesse. Tali valutazioni hanno consentito di definire una prima graduatoria degli interventi da considerare prioritari.

Ampio spazio è stato dedicato all'analisi costi-benefici, sviluppata secondo le Linee Guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e finalizzata a valutare, tra gli altri aspetti, i costi di realizzazione e gestione dell'infrastruttura e i benefici derivanti dal risparmio dei tempi di viaggio, dal miglioramento dell'accessibilità, dalla riduzione dell'incidentalità e degli impatti ambientali. I risultati attribuiscono all'Alternativa 1 un rapporto benefici/costi pari a 0,63 e all'Alternativa 2 un valore pari a 0,90, mentre per le Alternative 3 e 4 il rapporto risulta superiore a 1, restituendo indicatori che ne attestano la sostenibilità economica.

L'ultima parte della presentazione ha riguardato le ricadute economiche e occupazionali, prendendo come riferimento l'Alternativa 4 e l'intera opera. A scala nazionale lo studio stima una produzione di beni e servizi pari a circa 14 miliardi di euro, un valore aggiunto di circa 6 miliardi di euro e un impatto occupazionale di circa 4.500 addetti equivalenti a tempo pieno. A scala regionale sono stimati circa 9 miliardi di euro di produzione di beni e servizi, 4 miliardi di valore aggiunto e circa 3.000 addetti equivalenti a tempo pieno, evidenziando come una quota rilevante degli effetti economici dell'investimento sia destinata a ricadere sul territorio calabrese.

DOMANDE E OSSERVAZIONI

Conclusa l'illustrazione tecnica, l'arch. Fernanda Faillace ha aperto il confronto chiedendo all'ing. Pier Giorgio D'Armini di approfondire le ragioni della differenza, pari a circa 6.000 veicoli/giorno, tra i flussi attratti dall'Alternativa 1 e quelli dell'Alternativa 2. L'ing. D'Armini ha chiarito che tale differenza è riconducibile principalmente al numero e alla distribuzione degli svincoli disponibili nel settore di accesso a Reggio Calabria. La maggiore accessibilità assicurata dall'Alternativa 2 determina infatti una maggiore capacità di attrazione della domanda di traffico.

Cosimino Lanciano, della Città Metropolitana di Reggio Calabria, ha chiesto indicazioni sulle modalità di reperimento delle presentazioni e dei materiali illustrati nel corso degli incontri. ANAS ha confermato che la documentazione

viene resa disponibile sul sito dedicato al Dibattito Pubblico, precisando che eventuali temporanei problemi di accesso al portale risultavano in fase di risoluzione.

Stefano Amedeo, di ANCE Reggio Calabria, ha chiesto se le tempistiche indicate per l'esecuzione degli interventi comprendano anche eventuali imprevisti che potrebbero verificarsi durante la realizzazione. I tecnici hanno chiarito che le durate considerate rappresentano tempi medi teorici, determinati sulla base delle lavorazioni previste e delle ipotesi di finanziamento assunte ai fini delle analisi, e non comprendono quindi eventuali eventi eccezionali o specifici imprevisti esecutivi. Nel medesimo intervento è stata inoltre ribadita la preferenza di ANCE Reggio Calabria per l'Alternativa 1.

ESITO DELLA SEDUTA

L'incontro ha consentito di approfondire gli elementi trasportistici ed economici posti alla base della definizione delle alternative progettuali del Tronco 1, chiarendo il quadro della mobilità attuale e futura, le criticità connesse all'incidentalità e alle velocità di percorrenza, gli effetti attesi della nuova infrastruttura sulla SS 106 esistente e i benefici conseguibili in termini di accessibilità e resilienza della rete.

Particolare attenzione è stata dedicata al confronto tra le diverse alternative, con specifico riferimento alla maggiore capacità di attrazione del traffico dell'Alternativa 2 rispetto all'Alternativa 1, alla distribuzione degli svincoli e ai risultati dell'analisi costi-benefici. L'approfondimento ha inoltre consentito di evidenziare le potenziali ricadute economiche e occupazionali dell'investimento, con una quota significativa degli effetti stimati concentrata sul territorio regionale.

Tra le posizioni espresse è stata registrata la conferma dell'orientamento di ANCE Reggio Calabria a favore dell'Alternativa 1.

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 117185 del 27/10/2026

REPORT DI SEDUTA DEL DIBATTITO PUBBLICO SS 106 "JONICA" - DOCFAP TRONCO 2 (INNESTO VARIANTE DI PALIZZI - LOCRI)

SEDE	DATA	OGGETTO
Incontro Online	**23 settembre 2026**	**Incontro tematico di approfondimento Studio di traffico e analisi costi-benefici**

Il secondo appuntamento del ciclo di approfondimenti tematici del Dibattito Pubblico sulla nuova SS 106 "Jonica" è stato dedicato al Tronco 2, compreso tra Palizzi e Locri, con particolare attenzione agli studi trasportistici, all'analisi costi-benefici e alle ricadute economiche e occupazionali derivanti dalla realizzazione dell'opera.

La seduta è stata aperta dall'arch. Fernanda Faillace, Responsabile del Dibattito Pubblico, che ha ricordato le modalità di partecipazione e le finalità dell'incontro, dedicato all'approfondimento delle analisi che hanno supportato la definizione delle alternative progettuali illustrate nel corso delle precedenti giornate di confronto. L'approfondimento tecnico è stato affidato all'ing. Pier Giorgio D'Armini, Responsabile del Servizio Studi di Mobilità Sostenibile e Analisi Trasportistiche di ANAS, autore delle analisi trasportistiche e dell'analisi costi-benefici sviluppate nell'ambito del DOCFAP.

Nel corso della presentazione è stato illustrato il percorso metodologico adottato per la costruzione del modello di domanda e offerta di trasporto, basato sul modello nazionale Anas che rappresenta circa 84.000 km di rete stradale e alimentato da oltre 1.200 postazioni permanenti di monitoraggio del traffico. Per la redazione degli studi relativi alla SS 106, il modello è stato ulteriormente approfondito a scala regionale mediante la costruzione di una rete di circa 10.000 km di infrastrutture, con una zonizzazione di traffico particolarmente dettagliata che consente di rappresentare anche gli spostamenti di breve e media percorrenza tipici del territorio calabrese.

Le operazioni di calibrazione effettuate sui dati rilevati hanno consentito di ottenere un livello di affidabilità molto elevato del modello utilizzato per le simulazioni.

L'analisi degli attuali flussi di traffico ha confermato la presenza di valori particolarmente elevati in corrispondenza dei principali poli urbani della direttrice ionica. In particolare, si registrano circa 24.000 veicoli/giorno nell'area di Reggio Calabria, circa 19.000 veicoli/giorno nell'area di Catanzaro e una significativa concentrazione di traffico nel settore occidentale del Tronco 2, in prossimità di Locri e Bovalino, dove i flussi raggiungono valori dell'ordine di circa 12.500 veicoli/giorno.

Parallelamente è stata illustrata la mappatura dell'incidentalità sulla SS 106 esistente, elaborata con il supporto delle strutture Anas specializzate nell'analisi della sicurezza stradale. Le elaborazioni mostrano come i tratti caratterizzati dai maggiori livelli di traffico siano anche quelli in cui si registra una maggiore concentrazione di eventi incidentali.

Particolare rilievo è stato inoltre attribuito allo studio delle velocità di percorrenza, effettuato mediante l'utilizzo congiunto delle postazioni di monitoraggio ANAS e del modello EVA. Le analisi evidenziano che circa il 75% degli spostamenti avviene a velocità inferiori ai 70 km/h, mentre il 32% si svolge a velocità inferiori ai 60 km/h. Durante il

periodo estivo tali criticità risultano ancora più accentuate, con una quota di traffico a velocità inferiori ai 60 km/h che raggiunge circa il 46%.

È stata quindi illustrata la capacità di attrazione e distribuzione del traffico per le quattro alternative progettuali sviluppate nell'ambito del DOCFAP.

L'Alternativa 1 segue il corridoio pedemontano ed è interamente realizzata in categoria B, con due carreggiate separate e due corsie per senso di marcia.

L'Alternativa 2 segue invece il corridoio costiero, anch'essa interamente in categoria B.

Le Alternative 3 e 4 introducono configurazioni miste che prevedono l'utilizzo della categoria C raddoppiabile nei tratti caratterizzati da minori volumi di traffico. Nel Tronco 2 l'Alternativa 3 prevede una configurazione in categoria C tra Palizzi e Bovalino e una configurazione in categoria B nel tratto terminale fino all'innesto con la Variante di Locri-Bovalino già esistente. L'Alternativa 4 prevede invece una sezione in categoria C raddoppiabile per l'intero sviluppo del tronco.

Le simulazioni trasportistiche hanno evidenziato una maggiore capacità di attrazione della domanda da parte delle alternative costiere rispetto all'Alternativa 1. La differenza è legata principalmente alla maggiore accessibilità consentita dal numero più elevato di svincoli presenti lungo il corridoio costiero, soprattutto nell'area di accesso a Locri e Bovalino. Le Alternative 2, 3 e 4 presentano invece valori di traffico sostanzialmente coincidenti, con differenze limitate a poche centinaia di veicoli al giorno.

Le verifiche di funzionalità svolte sui diversi scenari hanno confermato la sostanziale adeguatezza delle sezioni stradali previste. Solo nell'Alternativa 4, in prossimità dell'area di Locri, sono stati rilevati indicatori di livello di servizio nell'ora di punta della giornata leggermente meno performanti rispetto agli standard normativi, pur mantenendosi prossimi alle soglie richieste.

Le analisi hanno inoltre evidenziato gli effetti generati dalla nuova infrastruttura sulla SS 106 esistente. In tutti gli scenari si registra un trasferimento sulla nuova sede stradale compreso tra il 70% e l'80% del traffico attualmente presente lungo l'itinerario esistente, con conseguente riduzione del traffico di attraversamento e restituzione della viabilità attuale ad una funzione prevalentemente locale.

Particolarmente rilevanti risultano i benefici in termini di accessibilità e riduzione dei tempi di percorrenza. Il Tronco 2 è infatti quello che, tra i tre tronchi dell'intero itinerario, beneficia maggiormente della nuova infrastruttura. Le simulazioni mostrano riduzioni dei tempi di viaggio comprese generalmente tra 30 e 40 minuti, con punte che raggiungono anche i 50 minuti per alcune relazioni territoriali.

ANAS ha successivamente illustrato la metodologia adottata per la prioritizzazione dei lotti funzionali, costruita sulla base di diversi indicatori: domanda di traffico servita, rapporto tra costo dell'investimento e percorrenze, riduzione dei tempi di viaggio, riduzione del costo sociale dell'incidentalità, miglioramento dell'accessibilità agli itinerari principali e ai principali poli territoriali, quali aeroporti, porti, ospedali e strutture di istruzione.

Con riferimento ai costi di realizzazione, il Tronco 2 presenta importi variabili in funzione dell'alternativa progettuale considerata:

- Alternativa 1: circa 3,8 miliardi di euro;

- Alternativa 2: circa 2,9 miliardi di euro;
- Alternativa 3: circa 2,3 miliardi di euro;
- Alternativa 4: circa 1,7 miliardi di euro.

Ampio spazio è stato quindi dedicato all'analisi costi-benefici, sviluppata secondo le Linee Guida del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 2022, obbligatorie per gli interventi ANAS dal 2024. L'analisi prende in considerazione i costi di investimento, manutenzione e ripristino dell'infrastruttura, i costi operativi del sistema di trasporto, i benefici legati al risparmio di tempo, alla riduzione dell'incidentalità e alle minori emissioni inquinanti ed acustiche.

I risultati esposti:

- Alternativa 1: rapporto benefici/costi pari a 0,63, VAN negativo di oltre 2,5 miliardi di euro e saggio interno di rendimento pari a circa 1,4%;
- Alternativa 2: rapporto benefici/costi pari a 0,90 e indicatori prossimi alla soglia di sostenibilità economica; Alternative 3 e 4: rapporto benefici/costi superiore a 1, con indicatori che ne attestano la sostenibilità economica;
- L'Alternativa 4 risulta quindi la soluzione caratterizzata dagli indicatori economici migliori tra quelle analizzate.

L'ultima parte della presentazione ha riguardato le ricadute economiche e occupazionali della realizzazione dell'opera. L'analisi, sviluppata dal Gruppo FS assumendo come riferimento l'Alternativa 4, stima effetti particolarmente significativi sia a livello nazionale che regionale.

A scala nazionale, l'intervento sarebbe in grado di generare:

- circa 13,8 miliardi di euro di produzione di beni e servizi;
- circa 6,6 miliardi di euro di incremento del PIL;
- circa 5,8 miliardi di euro di valore aggiunto;
- circa 4.500 addetti equivalenti a tempo pieno.

A scala regionale, gli effetti stimati risultano pari a:

- circa 9,2 miliardi di euro di produzione di beni e servizi;
- circa 4 miliardi di euro di valore aggiunto;
- circa 3.000 addetti equivalenti a tempo pieno.

Le elaborazioni evidenziano come una quota particolarmente rilevante dei benefici economici generati dall'investimento sia destinata a ricadere direttamente sul territorio calabrese.

DOMANDE E OSSERVAZIONI

Conclusa l'illustrazione tecnica, l'arch. Fernanda Faillace ha aperto il confronto con i partecipanti. Non sono state registrate richieste di intervento né osservazioni formulate oralmente dai partecipanti collegati.

Non risultano inoltre domande trasmesse tramite la piattaforma telematica nel corso dell'incontro.

La Responsabile del Dibattito Pubblico ha tuttavia ricordato la possibilità di trasmettere contributi, osservazioni e richieste di chiarimento attraverso i canali ufficiali del Dibattito Pubblico, sia mediante l'indirizzo di posta elettronica dedicato sia attraverso il modulo disponibile sul sito istituzionale.

ESITO DELLA SEDUTA

L'incontro ha consentito di approfondire in maniera dettagliata gli aspetti trasportistici ed economici che hanno guidato la definizione delle alternative progettuali del Tronco 2 della nuova SS 106 Jonica.

Le analisi presentate hanno confermato il ruolo strategico del tratto compreso tra Palizzi e Locri nel sistema complessivo della mobilità regionale, evidenziando l'elevata capacità della nuova infrastruttura di ridurre i tempi di percorrenza, migliorare la sicurezza della circolazione e alleggerire in maniera significativa i carichi di traffico che oggi gravano sulla SS 106 esistente.

Particolare rilievo è stato attribuito al confronto tra le diverse alternative progettuali e ai risultati dell'analisi costi-benefici, che mostrano un progressivo miglioramento degli indicatori economici passando dalle soluzioni interamente a quattro corsie alle configurazioni che prevedono tratti in categoria C raddoppiabile.

L'approfondimento ha inoltre evidenziato le potenziali ricadute economiche e occupazionali dell'investimento, confermando il significativo contributo che la realizzazione dell'opera potrebbe apportare allo sviluppo economico e sociale della Calabria.

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 117185 del 27/10/2026

REPORT DI SEDUTA DEL DIBATTITO PUBBLICO SS 106 "JONICA" - DOCFAP TRONCO 3 (ROCCELLA JONICA - SQUILLACE)

SEDE	DATA	OGGETTO
Incontro Online	**25 settembre 2026**	**Incontro tematico di approfondimento Studio di traffico e analisi costi-benefici**

Il terzo incontro del ciclo di approfondimenti tematici del Dibattito Pubblico sulla nuova SS 106 "Jonica" è stato dedicato al Tronco 3, compreso tra Roccella Jonica e Squillace, con particolare attenzione allo studio del traffico, all'analisi costi-benefici, alle ricadute socioeconomiche e al costo sociale dell'incidentalità. L'incontro, svolto in modalità telematica, ha rappresentato un momento di illustrazione tecnica e di confronto sulle quattro alternative elaborate nell'ambito del DOCFAP.

La seduta è stata aperta dall'arch. Fernanda Faillace, Responsabile del Dibattito Pubblico, che ha richiamato le finalità partecipative del percorso, le modalità di formulazione delle domande e la possibilità di trasmettere ulteriori contributi attraverso il sito e i canali dedicati. L'approfondimento è stato affidato all'ing. Pier Giorgio D'Armini, Responsabile del Servizio Studi di Mobilità Sostenibile e Analisi Costi-Benefici di ANAS, che ha ricordato la collaborazione dell'ing. Milena Panebianco e del dott. Alessandro Bonella nella redazione degli studi relativi all'intero corridoio.

Lo studio trasportistico è stato sviluppato a partire dal modello nazionale ANAS, in dotazione dal 2004, costituito da oltre 84.000 km di rete stradale e calibrato attraverso le postazioni permanenti della piattaforma PANAMA. Per rappresentare con maggiore precisione le dinamiche calabresi, il modello è stato approfondito inserendo circa 10.000 km di infrastrutture regionali e una zonizzazione più dettagliata, fino al livello subcomunale nelle aree di Reggio Calabria e Catanzaro. La calibrazione ha restituito un indice pari a 0,95, superiore al valore di 0,8 assunto in letteratura come indicativo di una buona affidabilità.

La ricostruzione dello stato attuale ha evidenziato un andamento disomogeneo dei flussi lungo la direttrice ionica, con punte di circa 24.000 veicoli medi giornalieri annui in prossimità di Reggio Calabria e circa 19.000 veicoli/giorno nell'area di Catanzaro. Nel Tronco 3 i valori variano indicativamente tra 7.000 e 10.000 veicoli/giorno nei tratti meno caricati, crescendo progressivamente verso Catanzaro. Nel trimestre estivo i traffici aumentano mediamente fino al 28%; la componente pesante si mantiene tra il 3% e il 5%.

La mappatura dell'incidentalità ha mostrato, nel Tronco 3, fenomeni diffusi lungo l'infrastruttura esistente, senza picchi localizzati paragonabili a quelli rilevati negli altri tronchi. Le analisi delle velocità hanno inoltre confermato condizioni di percorrenza non adeguate al ruolo strategico dell'itinerario: circa il 75% dei tratti è percorso a velocità inferiori a 80 km/h e il 32% a velocità inferiori a 60 km/h; nel periodo estivo quest'ultima quota sale a circa il 46%.

Sono state quindi illustrate le quattro alternative progettuali. Le Alternative 1 e 2 prevedono una strada extraurbana principale di categoria B, con due corsie per senso di marcia, spartitraffico centrale, corsia di emergenza e svincoli a livelli sfalsati, rispettivamente lungo un corridoio pedemontano e uno costiero. Le Alternative 3 e 4, derivate dal corridoio costiero, introducono sezioni miste: nei tratti in categoria C è prevista una corsia per senso di marcia, ma con caratteristiche plano-altimetriche assimilabili alla categoria B, assenza di accessi diretti, svincoli a livelli sfalsati e opere d'arte predisposte per un eventuale futuro raddoppio. Nel Tronco 3 le Alternative 3 e 4 risultano sostanzialmente coincidenti sotto il profilo della scelta progettuale.

Le simulazioni hanno restituito differenze complessivamente contenute fra gli scenari. In avvicinamento a Catanzaro l'Alternativa 1 raggiunge circa 19.000 veicoli/giorno, mentre le Alternative 2, 3 e 4 si attestano intorno a 17.500 veicoli/giorno; lungo il resto del tronco gli scostamenti massimi sono dell'ordine di circa

200 veicoli/giorno. Tutte le alternative risultano pertanto in grado di servire i flussi trasferiti dalla rete esistente e di garantire livelli di servizio adeguati, e in linea generale migliori rispetto alle soglie normative.

La nuova infrastruttura determinerebbe il trasferimento di circa il 70-80% del traffico attualmente presente sulla SS 106 esistente, consentendo alla viabilità attuale di assumere una funzione prevalentemente locale. In termini di accessibilità, per gli spostamenti dall'area di Caulonia verso Catanzaro sono stati stimati risparmi fino a circa 30 minuti, mentre nell'area di Badolato i benefici verso Reggio Calabria sono dell'ordine di 20 minuti. Nei settori prossimi a Catanzaro il vantaggio riguarda soprattutto la resilienza della rete, grazie alla disponibilità di un percorso alternativo alle trasversali e all'A2.

Ai fini della programmazione, il Tronco 3 è stato articolato in tre sub-tronchi e valutato mediante indicatori relativi alla domanda servita, al rapporto tra costo e percorrenze, al risparmio di tempo, al costo sociale dell'incidentalità, alla continuità con itinerari di lunga percorrenza e all'accessibilità a porti, aeroporti, ospedali e strutture scolastiche. I costi complessivi stimati per il tronco variano, in funzione dell'alternativa, da circa 2,8 a 4,5 miliardi di euro.

L'analisi costi-benefici è stata sviluppata secondo le Linee guida operative del 2022, cogenti per ANAS dal 2024, considerando costi di costruzione, gestione, manutenzione e ripristino, costi operativi della rete, risparmi di tempo, sicurezza stradale, emissioni e valore residuo dell'opera. La fasizzazione è stata definita ipotizzando un finanziamento continuativo di 500 milioni di euro l'anno e una capacità produttiva fino a 100 milioni annui per sub-lotto, con la possibilità di avviare contemporaneamente cinque cantieri. I tempi teorici di completamento risultano pari a circa 27 anni per l'Alternativa 1,20 anni per l'Alternativa 2, 16 anni per l'Alternativa 3 e 14 anni per l'Alternativa 4.

Sotto il profilo economico, l'Alternativa 1 registra un rapporto benefici/costi pari a 0,63 e un valore attualizzato netto negativo per circa 2,5 miliardi di euro; l'Alternativa 2 presenta un rapporto pari a 0,90, prossimo alla soglia di sostenibilità. Le Alternative 3 e 4 risultano invece economicamente sostenibili, con indicatori superiori alla soglia prevista; tra queste, l'Alternativa 4 presenta valori lievemente migliori.

Le ricadute economiche e occupazionali, stimate dal Gruppo FS sull'alternativa con investimento inferiore e riferite all'intera opera, costituiscono una soglia minima degli effetti attesi. A livello nazionale sono previste una produzione di beni e servizi di circa 13,8 miliardi di euro, un incremento del PIL di circa 6,6 miliardi, un valore aggiunto di circa 5,8 miliardi e mediamente 4.500 addetti equivalenti a tempo pieno durante il periodo dei lavori. In Calabria le stime indicano circa 9,2 miliardi di euro di produzione, circa 4 miliardi di valore aggiunto e circa 3.000 addetti medi annui, confermando che una quota prevalente degli impatti ricadrebbe sul territorio regionale.

DOMANDE E OSSERVAZIONI

Il dott. Pier Francesco Campisi del Comitato spontaneo 106 di Caulonia ha chiesto se la disponibilità immediata dell'intero fabbisogno finanziario potrebbe ridurre i tempi di realizzazione indicati. L'ing. Costanzo di Anas ha chiarito che la stima è costruita su un finanziamento medio annuo di 500 milioni di euro e sulla possibilità di avviare cinque lotti contemporaneamente. Risorse maggiori consentirebbero di comprimere i tempi, ma resterebbero i limiti connessi alla disponibilità di imprese adeguatamente qualificate e di forza lavoro specializzata per cantieri del valore di 500-600 milioni di euro ciascuno.

Il sig. Bruno Greggi del Comitato 106 di Caulonia ha domandato se, nella valutazione dei bacini di utenza, fossero state considerate anche le popolazioni dell'entroterra delle vallate dell'Allaro e dello Stilaro e se fosse stato svolto un censimento specifico delle attività agrumicole, olearie e di trasformazione. L'ing. D'Armini ha precisato che il modello comprende l'intera Calabria e considera con pari metodologia le zone interne e costiere, rappresentando popolazione, origini e destinazioni degli spostamenti. Lo studio trasportistico non censisce nel dettaglio la tipologia delle singole produzioni, ma utilizza per ogni zona e

sistema locale del lavoro il numero di addetti e occupati nei comparti produttivi, commerciali e turistici, così da stimare sia la domanda passeggeri sia quella commerciale.

Il sindaco di Caulonia, Francesco Cagliuso ha segnalato l'opportunità di integrare la documentazione relativa all'entroterra e ai rilevanti flussi connessi al Santuario della Madonna dello Scoglio che sono indicate in un milione di pellegrini annui. Ha inoltre chiesto chiarimenti sulla configurazione della strada extraurbana secondaria e sulle sezioni utilizzate nelle simulazioni. È stato ribadito che, per le Alternative 3 e 4, la sezione di categoria C è progettata con le caratteristiche geometriche della categoria B, è quindi priva di accessi a raso e rotatorie, dispone di corsia di emergenza, presenta svincoli a livelli sfalsati ed è predisposta per un successivo raddoppio. Le simulazioni riproducono puntualmente la configurazione di ciascuna alternativa: le Alternative 1 e 2 sono state modellate e verificate a due corsie per senso di marcia lungo l'intero sviluppo, mentre le Alternative 3 e 4 riportano nel modello i tratti a quattro e a due corsie effettivamente previsti. Le verifiche hanno restituito, per tutte le alternative, condizioni di funzionalità coerenti con le norme e adeguate ai traffici attesi.

Nel corso dello stesso intervento il Sindaco ha dichiarato di aver avuto mandato da otto amministrazioni comunali, oltre a quella da lui rappresentata, a dichiarare preferenza per dell'Alternativa 1 e contrarietà alle altre soluzioni, richiamando anche delibere di Consiglio comunale degli anni 2023, 2024. La Responsabile del Dibattito Pubblico ha chiarito che il Progetto oggetto del Dibattito Pubblico è stato redatto nel 2025 e pubblicato, con l'avvio del Dibattito, il 04 agosto 2026, pertanto le osservazioni devono essere riferite al DOCFAP attuale. È stato altresì ribadito che la scelta dell'alternativa non è ancora definita e sarà assunta tenendo conto degli esiti complessivi del percorso partecipativo e delle valutazioni tecniche.

In risposta a una domanda scritta di Luana Franco è stato chiarito che le Alternative 3 e 4 non possono essere considerate automaticamente coincidenti con il precedente progetto CZ 387. Quest'ultimo non è stato formalmente archiviato, ma il relativo prosieguo è stato subordinato dal Commissario straordinario agli esiti del Dibattito Pubblico. Le quattro alternative del DOCFAP individuano corridoi progettuali; il tracciato sarà definito e potrà essere perfezionato, anche con spostamenti puntuali, nei successivi livelli di progettazione.

ESITO DELLA SEDUTA

L'incontro ha consentito di approfondire il quadro trasportistico, economico e socioeconomico del Tronco 3, evidenziando la capacità di tutte le alternative di intercettare una quota rilevante dei traffici attualmente presenti sulla SS 106, migliorare l'accessibilità dei territori e accrescere la resilienza complessiva della rete regionale.

Il confronto ha chiarito le differenze tra le sezioni progettuali, la predisposizione al raddoppio delle configurazioni miste, i criteri adottati per la priorità dei lotti e il rapporto tra disponibilità finanziarie e tempi di realizzazione. È stata inoltre registrata la posizione espressa dal Comune di Caulonia e dagli altri enti richiamati nel corso dell'intervento a favore dell'Alternativa 1 e l'esigenza di valorizzare, nelle successive fasi di approfondimento, i bacini dell'entroterra e le relative componenti economiche e territoriali.

La seduta si è conclusa con il richiamo alla possibilità di trasmettere ulteriori osservazioni attraverso i canali ufficiali del Dibattito Pubblico e con l'annuncio del successivo ciclo di incontri dedicato agli aspetti ambientali, paesaggistici, archeologici e procedurali.

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 117185 del 27/10/2026

REPORT DI SEDUTA DEL DIBATTITO PUBBLICO SS 106 “JONICA” - DOCFAP TRONCO 1 (REGGIO CALABRIA - BOVA MARINA)

SEDE	DATA	OGGETTO
Incontro online	**28 settembre 2026**	**L’opera e gli aspetti procedurali, ambientali, archeologici e storico-paesaggistici**

Il settimo incontro del Dibattito Pubblico sulla nuova SS 106 “Jonica”, primo appuntamento del terzo ciclo di approfondimenti, è stato dedicato al Tronco 1, compreso tra Reggio Calabria e Bova Marina e ha affrontato il percorso autorizzativo dell’opera, gli studi ambientali, paesaggistici e archeologici e il ruolo dell’analisi multicriteria nella selezione dell’alternativa progettuale da sviluppare.

La seduta è stata aperta dall’arch. Fernanda Faillace, Responsabile del Dibattito Pubblico, che ha ricordato le modalità di partecipazione e la possibilità di presentare osservazioni fino al 4 ottobre 2026. Al termine del confronto sarà predisposta la relazione finale, contenente la ricostruzione trasparente delle attività svolte, che verrà trasmessa alla stazione appaltante per le controdeduzioni e successivamente presentata al pubblico.

Il primo intervento, curato dall’ing. Massimo Romano dell’area Procedure autorizzative Sud di ANAS, ha illustrato in forma semplificata il percorso successivo al Dibattito Pubblico. È stato chiarito che l’intervento si trova ancora nella fase del DOCFAP e che in questo momento non viene approvato alcun progetto: le alternative vengono confrontate con il territorio per individuare il corridoio da approfondire nel successivo Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE).

Concluso il confronto, il gruppo di progettazione valuterà osservazioni, criticità e proposte, approfondendo la soluzione prescelta sotto il profilo tecnico, economico, territoriale e ambientale. Il PFTE costituirà quindi la base per i pareri, le valutazioni e le procedure necessarie all’approvazione e alla localizzazione dell’opera. È stato evidenziato che le diverse istruttorie non si sviluppano in successione, ma procedono in parallelo.

È stata esposta la necessità di sottoporre il Progetto (PFTE) al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, massimo organo tecnico consultivo dello Stato. Per infrastrutture lineari di competenza statale, dei concessionari statali o finanziate dallo Stato per almeno il 50%, il parere è richiesto quando il costo complessivo supera 200 milioni di euro.

È stato quindi illustrato il processo di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), finalizzato a verificare la compatibilità ambientale e paesaggistica dell’infrastruttura, gli esiti del Dibattito Pubblico saranno inviati al MASE con il progetto.

In parallelo si svilupperà la Verifica preventiva dell’interesse archeologico (VPIA), procedimento distinto dalla VIA. Alla Soprintendenza saranno trasmessi il PFTE, o uno stralcio sufficientemente approfondito, e gli esiti delle indagini preliminari. Qualora venga ravvisato un interesse archeologico, potrà essere richiesta una seconda fase di indagini preventive; i relativi esiti orienteranno le misure di tutela e gli adeguamenti da recepire nella progettazione.

Il momento di sintesi sarà la Conferenza di servizi decisoria per l’approvazione del PFTE e la localizzazione dell’opera. Alla Conferenza parteciperanno le amministrazioni interessate e vi confluiranno gli esiti della VIA, della verifica archeologica, del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e degli ulteriori assensi, tra cui i nulla osta idraulici. La Conferenza si concluderà con la determinazione conclusiva e il successivo perfezionamento dell’intesa Stato-Regione, ai fini della localizzazione.

Le condizioni e le prescrizioni raccolte nel corso delle procedure saranno recepite nel progetto esecutivo che verrà sottoposto a verifica e validazione prima dell’affidamento e della realizzazione. L’ing. Romano ha concluso sottolineando che il confronto in corso è finalizzato a trasformare le esigenze e le criticità del territorio in scelte motivate, contribuendo alla costruzione di un progetto più consapevole, solido e condiviso.

L’arch. Fernanda Faillace ha evidenziato come un procedimento di tale portata sia necessariamente complesso e richieda tempi adeguati, osservando che una maggiore condivisione con il territorio può agevolare il successivo percorso approvativo.

L’approfondimento ambientale è stato avviato dall’arch. Cascelli con un inquadramento del Tronco 1, esteso per circa 41 km tra Reggio Calabria e Bova Marina. Le quattro alternative derivano da due corridoi: l’Alternativa 1 segue il corridoio pedemontano ed è prevista interamente in categoria B; le Alternative 2, 3 e 4 seguono il corridoio costiero, con l’Alternativa 2 in categoria B e le Alternative 3 e 4 a sezione mista, con tratti in categoria B e tratti in categoria C.

La valutazione delle alternative è stata preceduta dallo studio dello stato attuale delle componenti territoriali e ambientali. Sono stati esaminati il Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico, gli strumenti di pianificazione provinciale, tra cui il

Piano Strategico Metropolitano della città metropolitana di Reggio Calabria, e la pianificazione dei comuni interessati. Gli strumenti sovraordinati riconoscono la SS 106 come infrastruttura strategica per l'accessibilità, la mobilità e la logistica, richiamando al contempo la tutela del paesaggio, il contenimento del consumo di suolo e la valorizzazione delle risorse territoriali.

La ricognizione dei vincoli ha evidenziato interferenze con beni paesaggistici quali fascia costiera, boschi, corsi d'acqua e beni culturali. L'elemento più ricorrente è rappresentato dalle fiumare che attraversano trasversalmente i corridoi. Le alternative non interessano direttamente parchi, riserve naturali o siti EUAP e il Parco Nazionale dell'Aspromonte risulta distante circa 3,5 km; vengono tuttavia attraversate le Zone Speciali di Conservazione della Fiumara di Melito e della Fiumara dell'Amendolea, nella successiva fase progettuale saranno approfonditi i possibili impatti indiretti sugli ulteriori siti Natura 2000 non interferiti ma presenti nell'intorno.

Gli studi sulla biodiversità hanno integrato fonti bibliografiche e rilievi di campo lungo l'intero corridoio, con approfondimenti sulla vegetazione e sulla fauna. Sono state elaborate carte degli habitat, del valore e della sensibilità ecologica, delle emergenze faunistiche e vegetazionali e degli habitat Natura 2000. L'analisi dell'uso del suolo ha restituito un territorio frammentato e diversificato, con coltivazioni di bergamotto nella pianura costiera e lungo le fiumare e con uliveti e vigneti. Sono stati inoltre censiti i recettori potenzialmente interessati. I risultati sono confluiti nella Carta dei condizionamenti utilizzata per rappresentare gli elementi territoriali e ambientali che incidono sulla localizzazione dell'opera.

L'arch. Carla Diletta Postorino ha illustrato gli aspetti del paesaggio; i corridoi infrastrutturali interessano la parte terminale dell'unità dello Stretto di Fata Morgana e quella dei Greci di Calabria. Il territorio è caratterizzato dall'alternanza tra fascia costiera, rilievi collinari e montani, ampie fiumare, borghi storici, architetture religiose, siti archeologici e insediamenti costieri più recenti. Per analizzare gli aspetti paesaggistici sono stati approfonditi la morfologia dei luoghi, il sistema di relazioni tra costa, aree collinari, fiumare e insediamenti, gli elementi caratterizzanti il paesaggio, e le caratteristiche percettive dei luoghi. La Carta della sensibilità visiva ha evidenziato una maggiore esposizione dell'opera nei tratti aperti e panoramici e una visibilità più contenuta nelle aree collinari e montane.

Le analisi hanno portato alla predisposizione di un masterplan contenente strategie per l'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura: rinaturalizzazione, ripristino delle connessioni ecologiche, rimboschimenti, inserimenti vegetazionali, tutela delle aree agricole di pregio, materiali e cromatismi coerenti con il contesto, riqualificazione degli imbocchi delle gallerie e dei viadotti, mitigazione acustica e valorizzazione del patrimonio storico-culturale. Sulla base di questi approfondimenti sono stati individuati i punti di osservazione più rappresentativi per la realizzazione delle foto simulazioni. Le fotosimulazioni hanno consentito una prima verifica degli effetti percettivi, con particolare riferimento alla Rocca di Pentedattilo e alla Fiumara dell'Amendolea.

La dott.ssa Paola Vivacqua della Direzione Tecnica ANAS ha presentato gli approfondimenti archeologici. La ricerca bibliografica e d'archivio ha individuato, nel Tronco 1, circa 90 punti di interesse archeologico classificati e registrati in apposite schede di sito. È stato richiamato il caso di Bova, dove l'Alternativa 1 attraversa un'area sottoposta a vincolo, mentre le altre alternative si collocano all'esterno dei relativi limiti e risultano, sotto tale profilo, meno interferenti.

Gli studi hanno consentito di elaborare la Carta del potenziale archeologico che rappresenta, mediante differenti livelli cromatici, la probabilità e l'intensità delle possibili interferenze. La carta costituisce uno strumento preliminare per orientare i successivi approfondimenti progettuali. È stato inoltre ricordato che, in precedenti lavori lungo la SS 106, la collaborazione con la Soprintendenza ha permesso di conciliare realizzazione dell'opera, scavi, tutela e valorizzazione dei ritrovamenti, come nel caso dell'area archeologica di Canneti a Gerace, della pubblicazione dedicata al territorio tra il Torbido e il Condojanni e del percorso espositivo presso Palazzo Nieddu del Rio a Locri.

In chiusura, l'arch. Cascelli ha illustrato l'analisi multicriteria nella quale confluiscono gli studi ambientali, paesaggistici, archeologici, geologici, idraulici e gli ulteriori elementi di valutazione. La matrice di sostenibilità è articolata in macro-obiettivi, obiettivi specifici e indicatori adimensionali compresi tra zero e uno. Tra i principi considerati rientrano la conservazione dei beni ambientali, paesaggistici e culturali, la valorizzazione del territorio rurale, la tutela delle acque e la limitazione del consumo di suolo. Gli esiti della matrice, insieme all'analisi costi-benefici e al confronto con enti e territorio, supporteranno la scelta dell'alternativa da sviluppare nelle successive fasi progettuali.

DOMANDE E OSSERVAZIONI

Conclusa l'illustrazione, l'arch. Fernanda Faillace ha aperto lo spazio dedicato al confronto con i partecipanti. Nel corso della seduta non sono state formulate domande orali, non sono state registrate mani alzate e non sono pervenuti quesiti scritti attraverso la piattaforma. È stata comunque confermata la possibilità di trasmettere osservazioni e contributi mediante il modulo disponibile sul sito o all'indirizzo di posta elettronica dedicato, entro il termine indicato per la conclusione del percorso partecipativo.

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 117185 del 27/10/2026

ESITO DELLA SEDUTA

L’incontro ha restituito un quadro organico dei condizionamenti ambientali, naturalistici, paesaggistici e archeologici del Tronco 1. Particolare attenzione è stata dedicata alle fiumare, ai siti Natura 2000, alle colture di pregio, alla sensibilità visiva dell’area grecanica, ai beni storico-culturali e ai circa 90 punti di interesse archeologico censiti. Le misure del masterplan e la matrice multicriteria costituiscono gli strumenti attraverso cui tali elementi saranno integrati nel confronto tra le alternative.

Ha inoltre specificato che il DOCFAP e il Dibattito Pubblico precedono lo sviluppo e l’approvazione del PFTE e che gli esiti del confronto accompagneranno il successivo percorso autorizzativo. Sono stati illustrati il ruolo del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, la VIA, la verifica preventiva dell’interesse archeologico, la Conferenza di servizi decisoria, l’intesa Stato-Regione e il recepimento delle prescrizioni nel progetto esecutivo.

La seduta si è conclusa senza ulteriori interventi, con il rinvio al successivo incontro tematico e con il richiamo alla possibilità di inviare contributi entro il termine del 4 ottobre 2026.

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 117185 del 27/10/2026

REPORT DI SEDUTA DEL DIBATTITO PUBBLICO SS 106 "JONICA" - DOCFAP TRONCO 2 (PALIZZI - LOCRI)

SEDE	DATA	OGGETTO
Incontro online	**30 settembre 2026**	**L'opera e gli aspetti ambientali, archeologici-storico-paesaggistici e procedurali**

Il penultimo incontro tematico del Dibattito Pubblico sulla nuova SS 106 "Jonica" è stato dedicato al Tronco 2, compreso tra Palizzi e Locri e ha approfondito il percorso autorizzativo dell'opera, gli studi ambientali e paesaggistici, le verifiche archeologiche e il ruolo dell'analisi multicriteria nel confronto tra le alternative progettuali.

La seduta è stata introdotta dall'arch. Fernanda Faillace, che ha richiamato le modalità di partecipazione e ha precisato che, pur collocandosi il DOCFAP in una fase preliminare, le alternative sono state definite sulla base di un articolato quadro di analisi. È stato inoltre ricordato che il 22 ottobre 2026 sarà presentata la relazione finale del Responsabile del Dibattito Pubblico, contenente la ricostruzione delle attività e dei contributi emersi nel corso del confronto.

Il primo approfondimento è stato curato dall'arch. Federico Aveni Cirino, dell'area procedure autorizzative Sud di ANAS, ha illustrato in forma semplificata il percorso successivo al Dibattito Pubblico. È stato chiarito che l'intervento si trova ancora nella fase del DOCFAP e che in questo momento non viene approvato alcun progetto: le alternative vengono confrontate con il territorio per individuare il corridoio da approfondire nel successivo Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE).

Concluso il confronto, il gruppo di progettazione valuterà osservazioni, criticità e proposte, approfondendo la soluzione prescelta sotto il profilo tecnico, economico, territoriale e ambientale. Il PFTE costituirà quindi la base per i pareri, le valutazioni e le procedure necessarie all'approvazione e alla localizzazione dell'opera. È stato evidenziato che le diverse istruttorie non si sviluppano in successione, ma procedono in parallelo.

È stata esposta la necessità di sottoporre il Progetto (PFTE) al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, massimo organo tecnico consultivo dello Stato. Per infrastrutture lineari di competenza statale, dei concessionari statali o finanziate dallo Stato per almeno il 50%, il parere è richiesto quando il costo complessivo supera 200 milioni di euro.

È stato quindi illustrato il processo di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), finalizzato a verificare la compatibilità ambientale e paesaggistica dell'infrastruttura, gli esiti del Dibattito Pubblico saranno inviati al MASE con il progetto.

In parallelo si svilupperà la Verifica preventiva dell'interesse archeologico (VPIA), procedimento distinto dalla VIA. Alla Soprintendenza saranno trasmessi il PFTE, o uno stralcio sufficientemente approfondito, e gli esiti delle indagini preliminari. Qualora venga ravvisato un interesse archeologico, potrà essere richiesta una seconda fase di indagini preventive; i relativi esiti orienteranno le misure di tutela e gli adeguamenti da recepire nella progettazione.

Il momento di sintesi sarà la Conferenza di servizi decisoria per l'approvazione del PFTE e la localizzazione dell'opera. Alla Conferenza parteciperanno le amministrazioni interessate e vi confluiranno gli esiti della VIA, della verifica archeologica, del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e degli ulteriori assensi, tra cui i nulla osta idraulici. La Conferenza si concluderà con la determinazione conclusiva e il successivo perfezionamento dell'intesa Stato-Regione, ai fini della localizzazione.

Le condizioni e le prescrizioni raccolte nel corso delle procedure saranno recepite nel progetto esecutivo che verrà sottoposto a verifica e validazione prima dell'affidamento e della realizzazione. L'architetto ha concluso sottolineando che il confronto in corso è finalizzato a trasformare le esigenze e le criticità del territorio in scelte motivate, contribuendo alla costruzione di un progetto più consapevole, solido e condiviso.

L'approfondimento ambientale è stato introdotto dall'arch. Carla Diletta Postorino con l'inquadramento del Tronco 2, esteso per circa 41 km tra Palizzi e Locri. Le quattro alternative sono individuate all'interno di due corridoi: nel primo, che si sviluppa internamente, è individuata l'Alternativa 1 prevista interamente in categoria B; le Alternative 2, 3 e 4 si sviluppano lungo il corridoio più prossimo alla costa, con l'Alternativa 2 in categoria B e le Alternative 3 e 4 a sezione variabile tra categoria B e categoria C. Queste ultime sono state progettate con caratteristiche geometriche e funzionali che consentono un futuro raddoppio.

La ricostruzione del quadro programmatico ha interessato il Quadro Territoriale Regionale Paesaggistico della Calabria, la pianificazione provinciale e gli strumenti urbanistici comunali. Le verifiche hanno confermato il ruolo strategico della direttrice ionica per la mobilità e lo sviluppo del territorio, evidenziando al contempo obiettivi di tutela dei beni paesaggistici, del territorio rurale e delle vocazioni locali. Il confronto con il sistema dei vincoli ha restituito livelli di interferenza

complessivamente simili tra le alternative, emergono alcune differenze legate alla loro diversa collocazione territoriale, con una maggiore incidenza del corridoio interno su aree boscate e corsi d'acqua.

Il territorio presenta elevati valori naturalistici e ambientali. I corridoi interessano siti della Rete Natura 2000 quali i Calanchi di Palizzi, Capo Spartivento e la Fiumara La Verde. Le fonti bibliografiche sono state integrate con specifici rilievi vegetazionali e faunistici, con dati aggiornati e di maggior dettaglio. Le analisi sulla biodiversità hanno evidenziato un mosaico ambientale eterogeneo e frammentato dalla presenza di infrastrutture, insediamenti e attività antropiche. Fiumare, vegetazione mediterranea e sistemi collinari interni rivestono un ruolo strategico per la biodiversità e le connessioni ecologiche.

È stato inoltre approfondito il patrimonio agroalimentare, con l'individuazione delle colture di pregio e delle produzioni tutelate, tra cui il bergamotto quale elemento identitario del territorio. Le valutazioni sono confluite nella Carta dei condizionamenti e successivamente nella matrice di sostenibilità. Le verifiche sulla salute pubblica non hanno evidenziato particolari criticità, poiché scuole e strutture sanitarie risultano distanti dai corridoi di progetto.

L'arch. Maria Letizia Cascelli ha illustrato gli approfondimenti condotti sul paesaggio. Le alternative attraversano gli ambiti dell'Area dei Greci di Calabria e della Locride e si inseriscono in tre sistemi fisico-paesaggistici: collinare e montano, fascia costiera e pianure alluvionali. Il territorio è caratterizzato da beni paesaggistici e culturali, centri storici collinari e insediamenti costieri sviluppati lungo la SS 106. La sensibilità visiva risulta maggiore nei tratti prossimi alla costa, mentre la morfologia collinare e montana tende a limitare la percezione dell'infrastruttura.

Le fotosimulazioni hanno rappresentato in via preliminare l'inserimento delle alternative nel contesto, in particolare per il Tronco II sono state scelte le visuali presso i Calanchi di Palizzi, la frazione di Razzà e la Fiumara La Verde. Sulla base degli studi ambientali è stato predisposto un masterplan di strategie e interventi di mitigazione per le successive fasi progettuali, comprendente rinaturalizzazione, ripristino delle connessioni ecologiche, rimboschimenti, inserimenti vegetazionali, tutela delle aree agricole di pregio, scelta di materiali e cromie coerenti con il contesto e, ove necessario, misure di mitigazione acustica.

Gli aspetti archeologici sono stati illustrati dal dott. Pierfrancesco Izzo che ha evidenziato la particolare ricchezza del territorio e il livello di approfondimento già sviluppato attraverso dati editi, sistemi informativi ministeriali e ricerche negli archivi delle Soprintendenze. Sono stati individuati 125 punti di interesse archeologico per il solo Lotto 2 classificati secondo il modello di sito ministeriale in elementi puntuali, lineari e poligonali. Tra i principali riferimenti sono stati richiamati la Villa romana di Casignana e l'insediamento magnogreco di Locri Epizefiri.

In prossimità dell'area archeologica di Locri, alcune alternative che in planimetria sembrano attraversare il sito sono previste in galleria naturale a profondità inferiori rispetto alle stratigrafie di interesse antropico, riducendo l'interferenza diretta e concentrando le verifiche sugli imbocchi. Anche rispetto alla Villa di Casignana le nuove alternative si allontanano dall'attuale asse della SS 106 e dalla principale criticità archeologica. Le informazioni raccolte hanno consentito di predisporre delle preliminari Carte del potenziale archeologico che classificano la probabilità di rinvenimenti e orienteranno gli approfondimenti della successiva fase di PFTE e la valutazione del rischio.

In conclusione, è stata presentata l'analisi multicriteria**,** costruita in coerenza con gli obiettivi di sostenibilità dell'Agenda 2030, articolata in dieci macro-obiettivi, obiettivi specifici e indicatori. In particolare, gli indicatori sono quantitativi e misurabili e garantiscono un confronto oggettivo tra le diverse alternative. Tra gli elementi considerati figurano l'interferenza con i vincoli paesaggistici, le aree di interesse archeologico e la tutela delle coltivazioni di pregio. I risultati restituiscono uno scenario maggiormente favorevole per le Alternative 3 e 4; è stato tuttavia precisato che la matrice costituisce uno degli strumenti di valutazione e che la scelta terrà conto anche dell'analisi costi-benefici e del confronto con enti e territorio.

DOMANDE E OSSERVAZIONI

Il cittadino Giuseppe Giordano ha chiesto se le alternative fossero sviluppate esclusivamente in superficie o prevedessero anche opere in sotterraneo, con particolare riferimento alle aree prossime al parco archeologico di Locri. L'ing. Costanzo ha chiarito che tutte le alternative comprendono, in funzione della morfologia dei territori attraversati, tratti in rilevato, in scavo, in viadotto e in galleria. È stato inoltre precisato che, in prosecuzione del Megalotto 1, le soluzioni sono state studiate per riutilizzare, per quanto possibile, le opere già realizzate e le aree già espropriate. In prossimità dei siti archeologici sono previsti numerosi attraversamenti in galleria, impostati al di sotto delle stratigrafie di interesse, così da evitare interferenze con il patrimonio archeologico.

Non sono state formulate ulteriori domande orali né sono pervenuti quesiti scritti attraverso la piattaforma. È stata confermata la possibilità di trasmettere successivamente domande e contributi attraverso il sito dedicato al Dibattito Pubblico.

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 117185 del 27/10/2026

ESITO DELLA SEDUTA

L’incontro ha consentito di chiarire il rapporto tra il DOCFAP, il successivo sviluppo del PFTE e le principali procedure autorizzative. Sono stati illustrati il parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, la VIA, la verifica preventiva dell’interesse archeologico, la Conferenza di servizi decisoria, l’intesa Stato-Regione e il recepimento delle prescrizioni nel progetto esecutivo.

L’approfondimento tecnico ha restituito un quadro organico dei condizionamenti ambientali, paesaggistici e archeologici del Tronco 2. Particolare attenzione è stata dedicata ai siti Natura 2000, alle fiumare, alle aree boscate, alle colture di pregio, alla sensibilità visiva della costa, ai 125 punti di interesse archeologico e alle modalità di attraversamento in galleria delle aree più sensibili. Il masterplan e l’analisi multicriteria rappresentano gli strumenti mediante i quali tali elementi saranno integrati nel confronto tra le alternative.

La seduta si è conclusa con il rinvio all’ultimo incontro tematico, dedicato agli stessi argomenti per il Tronco 3, e con il richiamo alla possibilità di inviare ulteriori contributi attraverso i canali ufficiali del Dibattito Pubblico.

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 117185 del 27/10/2026

REPORT DI SEDUTA DEL DIBATTITO PUBBLICO SS 106 "JONICA" - DOCFAP TRONCO 3 (ROCCELLA JONICA - SQUILLACE)

SEDE	DATA	OGGETTO
Incontro online	**1 ottobre 2026**	**L'opera e gli aspetti ambientali, archeologici, storico-paesaggistici e procedurali**

L'ultimo incontro tematico del Dibattito Pubblico sulla nuova SS 106 "Jonica" è stato dedicato al Tronco 3, compreso tra Roccella Jonica e Squillace, ha approfondito il percorso autorizzativo dell'opera, gli studi ambientali, paesaggistici e archeologici e il ruolo dell'analisi multicriteria sottesi all'individuazione delle alternative progettuali.

La seduta è stata aperta dall'arch. Fernanda Faillace, Responsabile del Dibattito Pubblico, che ha introdotto l'incontro, ricordando che si trattava dell'ultimo appuntamento pubblico tematico del percorso dedicato alla SS 106 tra Reggio Calabria e Catanzaro. Dopo aver richiamato le finalità della seduta e le modalità di partecipazione, l'arch. Faillace ha dato la parola all'ing. Massimo Romano di ANAS per l'illustrazione del percorso procedurale e autorizzativo successivo alla conclusione del Dibattito Pubblico.

Il primo intervento, curato dall'ing. Massimo Romano dell'area Procedure autorizzative Sud di ANAS, ha illustrato in forma semplificata il percorso successivo al Dibattito Pubblico. È stato chiarito che l'intervento si trova ancora nella fase del DOCFAP e che in questo momento non viene approvato alcun progetto: le alternative vengono confrontate con il territorio per individuare il corridoio e l'alternativa da approfondire nel successivo Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE).

Concluso il confronto, il gruppo di progettazione valuterà osservazioni, criticità e proposte, approfondendo la soluzione prescelta sotto il profilo tecnico, economico, territoriale e ambientale. Il PFTE costituirà quindi la base per i pareri, le valutazioni e le procedure necessarie all'approvazione e alla localizzazione dell'opera. È stato evidenziato che le diverse istruttorie non si sviluppano in successione, ma procedono in parallelo.

È stata esposta la necessità di sottoporre il Progetto (PFTE) al parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, massimo organo tecnico consultivo dello Stato. Per infrastrutture lineari di competenza statale, dei concessionari statali o finanziate dallo Stato per almeno il 50%, il parere è richiesto quando il costo complessivo supera 200 milioni di euro.

È stato quindi illustrato il processo di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), finalizzato a verificare la compatibilità ambientale e paesaggistica dell'infrastruttura, gli esiti del Dibattito Pubblico saranno inviati al MASE con il progetto.

In parallelo si svilupperà la Verifica preventiva dell'interesse archeologico (VPIA), procedimento distinto dalla VIA. Alla Soprintendenza saranno trasmessi il PFTE, o uno stralcio sufficientemente approfondito, e gli esiti delle indagini preliminari. Qualora venga ravvisato un interesse archeologico, potrà essere richiesta una seconda fase di indagini preventive; i relativi esiti orienteranno le misure di tutela e gli adeguamenti da recepire nella progettazione.

Il momento di sintesi sarà la Conferenza di servizi decisoria per l'approvazione del PFTE e la localizzazione dell'opera. Alla Conferenza parteciperanno le amministrazioni interessate e vi confluiranno gli esiti della VIA, della verifica archeologica, del parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e degli ulteriori assensi, tra cui i nulla osta idraulici. La Conferenza si concluderà con la determinazione conclusiva e il successivo perfezionamento dell'intesa Stato-Regione, ai fini della localizzazione.

Le condizioni e le prescrizioni raccolte nel corso delle procedure saranno recepite nel progetto esecutivo che verrà sottoposto a verifica e validazione prima dell'affidamento e della realizzazione. L'ing. Romano ha concluso sottolineando che il confronto in corso è finalizzato a trasformare le esigenze e le criticità del territorio in scelte motivate, contribuendo alla costruzione di un progetto più consapevole, solido e condiviso.

L'approfondimento ambientale è stato quindi introdotto dall'arch. Maria Letizia Cascelli con l'inquadramento del Tronco 3, esteso per circa 59 km tra Roccella Jonica e Squillace. Le quattro alternative sono riferite a due corridoi: l'Alternativa 1 segue il corridoio pedemontano con sezione di categoria B; le Alternative 2, 3 e 4 insistono sul corridoio costiero, con l'Alternativa 2 in categoria B e le Alternative 3 e 4 caratterizzate da una sezione mista, con tratti in categoria B e tratti in categoria C (una corsia per senso di marcia).

La fase conoscitiva ha ricostruito lo stato attuale delle componenti ambientali e la coerenza dell'intervento con la pianificazione regionale, provinciale e comunale. La ricognizione dei vincoli ha evidenziato interferenze con fascia costiera, boschi, corsi d'acqua, immobili di interesse pubblico e beni culturali. La maggiore ricorrenza è rappresentata dalle fiumare, trasversali ai corridoi. Le alternative non intercettano direttamente parchi o riserve naturali; tutte attraversano tuttavia la Zona Speciale di Conservazione della Vallata dello Stilaro e richiedono la valutazione dei possibili effetti indiretti sugli ulteriori siti Natura 2000 presenti nell'intorno.

Gli studi sulla biodiversità hanno integrato fonti bibliografiche e rilievi in campo, confluiti in specifici approfondimenti tematici finalizzati alla redazione di carte tematiche come la carta degli habitat, del valore ecologico, dell'idoneità faunistica e della rete ecologica. Il territorio presenta una significativa componente agricola, con coltivazioni di bergamotto, uliveti e vigneti fino all'area di Monasterace. Sono stati inoltre censiti i recettori residenziali, commerciali e sensibili. Gli esiti sono confluiti nella Carta dei

condizionamenti utilizzata supportare il processo decisionale e il confronto tra le alternative progettuali, valutandone il grado di interferenza con il contesto di riferimento.

L'arch. Carla Diletta Postorino ha illustrato le analisi paesaggistiche riferite agli ambiti interessati dal corridoio infrastrutturale. Nella prima fase sono state approfondite le prescrizioni normative relative ai beni tutelati dal piano paesaggistico regionale. Gli ambiti di paesaggio interessati sono quelli della Locride e del Soveratese, caratterizzati dall'alternanza tra fascia costiera, rilievi collinari e montani, fiumare, e dalla presenza di borghi storici collinari e insediamenti costieri più recenti.

Sono stati studiate la morfologia dei luoghi, le relazioni tra i diversi sistemi del paesaggio, gli aspetti che caratterizzano il contesto e gli aspetti percettivi dei luoghi. Gli ambiti attraversati presentano un'elevata sensibilità percettiva, pertanto le alternative progettuali dovranno privilegiare soluzioni che minimizzino l'impatto visivo delle opere. Sulla base di queste analisi sono stati individuati i punti di osservazione più rappresentativi per la realizzazione delle fotosimulazioni, che consentono una prima verifica dell'inserimento delle alternative nel contesto paesaggistico. Le fotosimulazioni sono state effettuate da diversi punti di vista, come la Vallata dello Stilaro, il borgo di Monasterace e la visuale dal Monastero di Sant'Anna. Le analisi ambientali e paesaggistiche hanno consentito di definire di un masterplan di strategie e interventi di mitigazione e inserimento paesaggistici. Gli interventi individuati in questa fase preliminare, quali interventi di rinaturalizzazione, ripristino delle connessioni ecologiche, protezione delle colture di pregio, mitigazione acustica e trattamento cromatico delle opere, saranno approfonditi e definiti nelle successive fasi progettuali,

La dott.ssa Paola Vivacqua ha presentato gli approfondimenti archeologici, sviluppati attraverso fonti bibliografiche, archivi e censimento dei vincoli. Nel Tronco 3 sono stati individuati oltre 300 punti di interesse archeologico classificati in elementi puntuali, lineari e poligonali. Tra i siti richiamati figurano Santa Maria del Mare, il cui vincolo è lambito nella parte terminale dall'Alternativa 1, e l'antica Kaulon a Monasterace, rispetto alla quale le alternative risultano distanti dall'area vincolata.

Le informazioni raccolte hanno consentito di predisporre la Carta del potenziale archeologico che rappresenta, mediante differenti livelli cromatici, la probabilità e l'intensità delle possibili interferenze. La carta costituisce uno strumento preliminare per orientare i successivi approfondimenti progettuali. È stato inoltre ricordato che, in precedenti lavori lungo la SS 106, la collaborazione con la Soprintendenza ha permesso di conciliare realizzazione dell'opera, scavi, tutela e valorizzazione dei ritrovamenti, come nel caso dell'area archeologica di Canneti a Gerace, della pubblicazione dedicata al territorio tra il Torbido e il Condojanni. In chiusura della parte tecnica, l'arch. Maria Letizia Cascelli ha illustrato l'analisi multicriteria nella quale confluiscono gli studi ambientali, paesaggistici, archeologici, geologici, idraulici e stradali. Gli esiti attribuiscono alle Alternative 3 e 4 prestazioni complessivamente migliori, precisando che tale risultato sarà valutato insieme all'analisi costi-benefici e agli esiti del confronto con il territorio.

DOMANDE E OSSERVAZIONI

La rappresentante della cooperativa Kaulonfruit di Caulonia ha illustrato il valore agricolo della Piana di Aguglia, estesa per circa 200 ettari tra le fiumare Allaro e Precariti e caratterizzata dalla produzione del Biondo e del Tarocco rosso di Caulonia. È stato espresso un orientamento contrario alle Alternative 2, 3 e 4, ritenute maggiormente incidenti sul suolo agricolo e sulle ricadute socioeconomiche e occupazionali locali, e una preferenza per l'Alternativa 1. È stata preannunciata la trasmissione di una relazione scritta.

Il presidente del Comitato 106 di Caulonia, Bruno Grenci, ha richiamato una petizione sottoscritta da circa 3.000 cittadini e ha contestato l'attraversamento della Piana di Aguglia e dell'abitato di Vasì-Ente Sila da parte delle Alternative 2, 3 e 4. Sono stati evidenziati i possibili effetti delle opere e dei cantieri sulle produzioni agrumicole ed è stata ribadita la preferenza per l'Alternativa 1, anche in relazione all'accessibilità dei comuni collinari e montani.

L'archeologa Silvana Iannelli, quale consulente del Comitato Comitato 106 di Caulonia, ha segnalato la possibile interferenza delle Alternative 2, 3 e 4 con aree di interesse archeologico nell'ambito Allaro-Aguglia e nelle contrade Aguglia e Foca. L'archeologa Paola Vivacqua ha confermato la ricchezza archeologica della fascia ionica e ha chiarito che, nella fase di PFTE, saranno sviluppati ulteriori approfondimenti e ricognizioni in collaborazione con gli enti preposti alla tutela.

Il sindaco di Caulonia, Francesco Cagliuso ha chiesto se fosse opportuno proseguire gli approfondimenti sulle Alternative 2, 3 e 4 alla luce delle criticità archeologiche avanzate oggi. È stato chiarito che al termine del Dibattito pubblico, verranno considerate tutte l le osservazioni, ricordando che la matrice multicriteria restituisce, allo stato degli studi, risultati complessivamente più favorevoli per le Alternative 3 e 4.

Pier Francesco Campisi ha proposto una soluzione mista che, pur assumendo il corridoio costiero come riferimento generale, si sposti verso monte nel tratto tra Roccella Jonica, Caulonia e Monasterace, avvicinandosi localmente al corridoio dell'Alternativa 1. L'ing. Costanzo ha chiarito che le alternative del DOCFAP rappresentano corridoi e non tracciati definitivamente fissati e che il futuro PFTE potrà tenere conto dei condizionamenti locali, garantendo tuttavia la coerenza tecnica e funzionale dell'intero itinerario.

La Responsabile del Dibattito Pubblico, arch. Fernanda Faillace ha ribadito che ANAS non ha ancora selezionato un'alternativa, che tutte le osservazioni saranno riportate negli atti del Dibattito Pubblico e che i contributi potranno essere trasmessi attraverso i canali ufficiali entro il 4 ottobre 2026.

COMUNE DI CATANZARO
Aoo CATANZARO
Prot. N. 117185 del 27/10/2026

ESITO DELLA SEDUTA

L’incontro ha completato il ciclo degli approfondimenti tematici, restituendo un quadro organico del percorso autorizzativo e dei condizionamenti ambientali, paesaggistici e archeologici del Tronco 3. Sono stati evidenziati il valore delle fiumare e dei siti Natura 2000, la rilevanza delle colture di pregio, la sensibilità percettiva della Locride e del Soveratese e la presenza di oltre 300 punti di interesse archeologico.

Il confronto ha fatto emergere una significativa attenzione del territorio di Caulonia alla tutela della Piana di Aguglia, delle produzioni agrumicole, degli insediamenti e delle evidenze archeologiche, con una preferenza espressa da diversi partecipanti per l’Alternativa 1 o per una soluzione mista capace di spostare localmente verso monte il corridoio costiero. È stato ribadito che la scelta finale non è stata ancora assunta e dovrà tenere conto degli studi tecnici, dell’analisi costi-benefici, della matrice multicriteria e delle osservazioni raccolte.

In conclusione, l’arch. Fernanda Faillace, Responsabile del Dibattito Pubblico, ha ribadito il termine del 4 ottobre 2026 per la presentazione dei contributi e ha ricordato la successiva presentazione della relazione finale del Dibattito Pubblico che si terrà il 22 ottobre.