



Provincia di Reggio Calabria Settore Viabilità e Impiantistica Sportiva

RELAZIONE SULLA PEDEMONTANA DELLA PIANA DI GIOIA TAURO PREVISTA  
NELL'ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO FRA STATO E REGIONE CALABRIA  
SOTTOSCRITTO IL 29/07/2002





## **Premessa**

L'Intesa Generale Quadro che si regge sulla legge obiettivo n°443 del 21-12-2001 e quindi sul successivo regolamento dettato dal D.Lg. 190/2002 è stata sottoscritta il 16-05-2002, mentre l'Accordo di Programma Quadro fra Stato e Regione Calabria, nato in conseguenza dell'Intesa porta la data del 29-07-2002.

Tale Accordo di Programma Quadro fra Stato e Regione Calabria a cui faremo riferimento e che per brevità chiameremo "A.P.Q." o semplicemente "Accordo" prevedeva in origine il piano di interventi sulla viabilità con Ente Attuatore la Provincia di Reggio Calabria riportato nella [tabella 1](#) (fonti di finanziamento originarie dell'A.P.Q. Stato Regione Calabria 2200) allegata.

Successivamente tale accordo è stato rimodulato in base alle richieste fatte da questo Ente e alle progettazioni proposte in relazione al budget dichiarato disponibile. Pertanto, per come riportato nella [tabella 2](#) (fonti di finanziamento e importi dell'Accordo rimodulato anno 2005 ) e nella [tabella 3](#) riferita all'anno 2006, tutte allegata alla presente relazione.

Dobbiamo mettere in evidenza che nella fase iniziale la Giunta Provinciale con delibere n°274 del 07/07/2003 e n°526 del 07/10/2003 ha approvato i preliminari degli interventi in questione, ridimensionando l'intervento complessivo in vari lotti funzionali, finanziabili con le somme messe a disposizione.

Fatta questa premessa si è identificato, proposto, approvato e inserito nella programmazione A.P.Q. il tracciato della Pedemontana della Piana di Gioia Tauro compresa fra il nuovo svincolo all'autostrada Salerno Reggio Calabria di Laureana di Borrello e la congiungente Delianova svincolo A3 di Gioia Tauro.

Tale tracciato interessa i territori comunali di Laureana di Borrello, Feroletto della Chiesa, Maropati, Melicucco, Anoaia, Cinquefrondi, San Giorgio Morgeto, Cittanova, Taurianova, Molochio, Terranova S.M., Varapodio , Oppido M., Scido, Delianova, Santa Cristina d'Aspromonte, Cosoleto ed è composto dai lotti riportati nella [tabella 4](#) allegata. Nella suddetta tabella sono riportati anche i costi stimati e concordati con il Responsabile nominato dal Ministero per l'A.P.Q. Calabria.

Il suddetto tracciato si sviluppa secondo la [planimetria allegata n°1](#) in cui sono riportati sia le lunghezze che le denominazioni dei lotti.



## **Descrizione**

La pedemontana è composta da due macro lotti: intervento 9\_10 e intervento 8.

### **L'intervento 9\_10 è stato suddiviso come evidenziato nella tabella 4**

**Lotto 1/stralcio1:** svincolo del fiume Mesima all'A3 ( nuovo svincolo di Laureana) – innesto alla provinciale Rosarno Galatro. Il lotto è stato appaltato dall'Ente all'A.T.I. Franco Giuseppe (CG) e presto si procederà alla consegna dei servizi di progettazione, per proseguire successivamente con la consegna dei lavori. L'Anas si è impegnata al collegamento del suddetto tratto stradale con l'autostrada.

**Lotto 1/stralcio 2:** svincolo provinciale per Rosarno Galatro innesto per Maropati. Di questo stralcio sono state studiate due soluzioni una attraverso la vallata dello Eia e una attraverso la vallata dello Jola. La progettazione è stata poi portata avanti attraverso la prima vallata, prevedendo anche il risanamento del pendio in frana di Maropati( zona R4).

**Lotto 2:** innesto per Maropati innesto di Anoa allo svincolo della S.G.C. Jonio Tirreno. Tale lotto completa il macro lotto dell'intervento 9\_10 e pertanto, avremo, con la realizzazione del macro lotto, un collegamento fra la S.G.C. Jonio Tirreno e l'autostrada, all'altezza di Laureana di Borrello.

### **L'intervento 8 è a sua volta stato suddiviso come evidenziato nella tabella 4**

**Lotto 2:** svincolo per Anoa alla S.G.C. Jonio Tirreno (Cinquefrondi) – San Giorgio Morgeto .

Questo lotto è stato appaltato dalla Comunità Montana di Cinquefrondi alla Ferrocementi. I lavori risultano al momento sospesi e in contenzioso con la Ditta. Si è in attesa che la Comunità Montana risolva il contratto per subentrare come Ente Attuatore. Il finanziamento integrativo è previsto nel nuovo A.P.Q. che la Regione sta stilando.

**Lotto 1 /1° stralcio:** svincolo per San Giorgio M. – svincolo per la ex S.S. 111. Questo lotto è stato appaltato dalla Provincia alla ditta Ricciardello. Ad oggi sono stati eseguiti lavori nella misura del 20%.



**Lotto 1/2° stralcio:** svincolo alla ex S.S. 111 – svincolo per Scroforio, Terranova, verso Varapodio e Oppido M.. Di tale lotto si è approntata la conferenza dei servizi per l'approvazione della progettazione definitiva.

**Lotto 3:** innesto per Terranova innesto per Castellace sulla strada Delianova A3.

Tale lotto che si sviluppa ai piedi della parte collinare delle pendici Aspromontane, presenta gli svincoli per Varapodio e per Oppido Mamertina. Il tracciato resta distante dagli abitati di Terranova Km.2,2, di Molochio Km. 5,2, di Varapodio Km.0,3, di Oppido M. Km.2,5. Con questo lotto si completa il macro lotto intervento 8. Il collegamento alla Delianova A3 significa sia il collegamento all'Autostrada all'altezza di Gioia Tauro, sia alla Trasversale per Bovalino - Bagnara all'altezza dello svincolo di Sitizzano (comune di Cosoleto).

Concludendo questa descrizione generale della Pedemontana Tirrenica avremo, con la sua realizzazione una strada a scorrimento veloce che si sviluppa ai margini delle pendici Aspromontane e serve per by passare l'autostrada nel tratto Laureana di B. Bagnara C., mettere in comunicazione due grandi ed importanti trasversali che collegando il litorale Jonico con quello Tirrenico, scambiare enormi flussi di traffico, collegare i centri abitati della Piana fra di loro e alle 5 grandi arterie di comunicazione: autostrada, S.S. 18, trasversale Rosarno Marina di Gioiosa J., trasversale Bovalino Bagnara, S.S. 106 Jonica.

La Pedemontana, dividendo una macro maglia costituita dalle due trasversali, dalla A3 e dalla S.S. 106, in due maglie, rappresenta una strada di interesse, oltre che per un importante bacino locale di utenza, anche nazionale. Infatti servirà per diminuire le distanze per i collegamenti fra A3 (per chi viene da Nord) e la fascia dell'alto e basso Jonio e viceversa per un collegamento più rapido fra il capoluogo e gli abitati Aspromontani di Delianova, Scido, Oppido M., Varapodio, Terranova, ecc.

Diminuendo le distanze, ma soprattutto consentendo una percorrenza ad una velocità di crociera più elevata, questo tipo di strada (Strada di Grande Comunicazione) permette di diminuire i costi di trasporto, favorire il grande commercio, evitare lo spopolamento dei centri abitati interni.



### **Inserimento del tracciato nell'area di studio**

Partendo dal principio, non proprio dettato dall'analisi economica dei "Costi e Benefici", ma politico, di assicurare pari opportunità ai centri abitati collegandoli ad una arteria stradale, e permettere che anche i centri abitati piccoli e che sarebbe antieconomico raggiungere, siano accessibili attraverso una rete di trasporti, al fine di evitare lo spopolamento degli stessi e mantenere tradizioni, artigianato, commercio e patrimonio storico, aldilà di ogni cultura o tendenza, nell'interesse della civiltà e della ricchezza che andremo a trasferire a chi ci succederà nei diversi compiti che la vita ci ha assegnato.

In passato c'è stata una migrazione dalla marina verso l'entroterra per differenti motivi, fra cui quello di preservare i centri abitati dalle incursioni dei pirati saraceni. Sono sorti così diversi paesi arroccati sulle pendici aspromontane non facilmente accessibili, ovvero a causa dell'intensificarsi di alcune colture che hanno arricchito l'economia della piana (produzione di olio per lampade che veniva esportato nei paesi dell'est europeo).

E' di epoca invece recente l'immigrazione inversa verso la costa dove, per ovvie ragioni di accessibilità ai diversi tipi di trasporto (su ferro, su gomma e su acqua), si sono sviluppati tre grossi centroidi di attrazione dei flussi di traffico (Palmi, Gioia Tauro e Rosarno), concentrando la nostra analisi nel territorio della Piana che è delimitato a sud dagli abitati di Procopio, Melicuccà e Seminara a nord dall'autostrada Salerno Reggio Calabria e ad est dalla cresta dell'Aspromonte.

Certamente anche centri interni si sono sviluppati, grazie a politiche sagge, come Cittanova, Taurianova, Polistena e Rosarno, ma i tre suddetti centroidi e in specie Gioia Tauro hanno potenzialità di sviluppo certamente più rilevanti e, pertanto, il flusso, all'interno dell'area di studio, andrà a convergere in misura nettamente maggiore verso Gioia Tauro, rispetto agli altri centri sopra menzionati.

Il flusso, dall'esterno dell'area di studio all'interno e viceversa, andrà invece a confluire verso i nodi autostradali, portuali, aeroportuali e ferroviari che possiamo identificare in:

1. Autostrada A3 ( Palmi, Gioia Tauro, Rosarno e nuovo svincolo di Laureana di Borrello)
2. S.S. 106 superstrada jonica ( attraverso la trasversale Rosarno Marina di Gioiosa Jonica e la nuova trasversale in fase di progettazione Bovalino Bagnara)



3. Porto di Gioia Tauro (attraverso la ex S.S. 111 e la nuova strada in fase di progettazione Delianova A3 e attraverso la S.G.C. Jonio Tirreno e la congiungente svincolo di Rosarno – Porto di Gioia Tauro)
4. Porto di Villa S.Giovanni (attraverso l'autostrada A3)
5. Ferrovia tirrenica (attraverso lo scalo di Gioia Tauro, Palmi e Rosarno)
6. Aeroporto dello Stretto e di Lamezia Terme (attraverso l'autostrada A3).

Il commercio importante che chiameremo "macro-commercio" si svolge con l'area esterna a quella di studio, mentre all'interno dell'area di studio prevale il micro-commercio.

All'interno dell'area avremo spostamenti per:

1. acquisti
2. casa scuola
3. casa posto di lavoro
4. casa punti di ritrovo e di divertimento
5. casa luoghi di cura (cliniche, ospedali, case di riposo).

Pertanto, è incontrovertibile che per favorire il macro-commercio bisogna migliorare o creare alternative ai collegamenti con gli svincoli sopra menzionati dell'autostrada, superstrada jonica, ferroviari, portuali ed aeroportuali, mentre per favorire il micro-commercio si deve agire sulla rete dei collegamenti interni all'area, ovvero migliorare o creare delle alternative alla viabilità interna (la rete ferroviaria interna identificata nelle ferrovie della Calabria non costituisce una alternativa modale).

In base a quanto fin qui espresso risulta, in una scala di raffronto, primario il primo intervento rispetto al secondo.

Quindi nell'inserire una nuova arteria nella rete esistente e migliorare la stessa, bisogna sicuramente tenere in conto di raggiungere la finalità di collegare, i centri abitati all'interno, nella maniera più efficiente possibile ai centroidi di attrazione primaria, per impedire lo spopolamento e favorire il macro-commercio. Inoltre, nei limiti del possibile, equiparare diverse alternative di collegamento in modo da ripartire il flusso evitando congestione.

Tale intervento a nostro parere deve essere considerato primario o di viabilità primaria, mentre il collegamento dei centroidi minori fra di loro acquista la considerazione di viabilità secondaria.

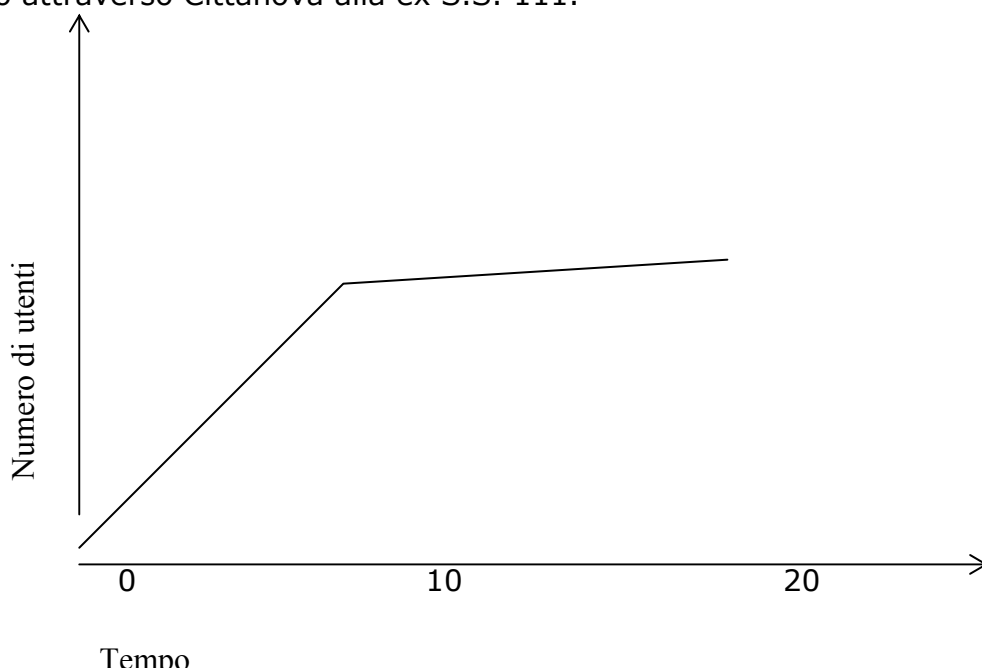


### **Viabilità secondaria**

A titolo di esempio se noi creiamo un alternativa migliore, più sicura, più veloce da percorrere al collegamento Cittanova, Terranova, Melicucco, Varapodio, Oppido, Delianova, Scido e S.Cristina, la porzione, ad esempio, di popolazione di Oppido che deve recarsi a Cittanova sceglierà tale alternativa fino a che non si andranno nel tempo ad equivalere le condizioni di esercizio rispetto al collegamento attuale; in ogni caso, diminuendo il costo di viaggio, la porzione di popolazione andrà ad aumentare, perchè aumenta il numero degli utenti disposti a spostarsi da un centro all'altro a queste nuove condizioni di costo.

Tale aumento ha però un limite, ovvero c'è da attendersi che dopo un certo numero di anni il numero di utenti, sempre legato allo sviluppo dei due centri, si assesterà su valori costanti ancorché elevati ( figura n°1). Attuando tale sviluppo, crescerà in maniera nettamente maggiore e proporzionalmente a tale sviluppo, la domanda di collegamento verso i centroidi primari, pertanto in questo caso, Oppido contribuirà ad aumentare i flussi sulla Delianova Gioia Tauro, sulla strada di collegamento Quarantano- Ponte Vecchio Palmi, sulla Taurianova GioiaTauro (ex S.S.111). Lo stesso discorso vale per Varapodio.

Terranova e Molochio invece avranno convenienza di dirigersi attraverso Taurianova alla ex S.S.111 per Gioia Tauro, e attraverso la S.Martino Ponte Vecchio a Palmi ovvero attraverso Cittanova alla ex S.S. 111.





### ***Viabilità primaria***

Sempre a titolo di esempio andiamo a considerare la viabilità secondaria sulla bassa Piana (piana alluvionale del Petrace e Marro) che porta a Gioia Tauro e Palmi. Essa è diversificata e migliorabile con interventi non costosi. Per ottimizzare i collegamenti risulta importante collegare fra di loro queste arterie con una strada a scorrimento veloce, in modo da dare luogo a diverse scelte di collegamento ai centroidi primari e ripartire così i flussi.

In effetti se noi facessimo una osservazione planoaltimetrica dell'area di studio, noteremmo una separazione netta, in merito al livello di servizio della viabilità, fra la rete posta ad ovest della strada della Ferrandina che si adagia parallelamente al mare alla base delle pendici aspromontane e quella posta ad est che si uniforma " a mezza costa" lungo le strette valli e compluvi interni alla fascia montana e prosegue fino allo stretto altopiano dell'Aspromonte. Tale ultima viabilità certamente non costituisce una rete efficiente dato che i collegamenti paralleli alla costa e, quindi, dei centri fra di loro non sono ottimali e, ancorchè migliori, quelli trasversali garantiscono livelli di servizio non elevati, dato la non uniforme ripartizione dei flussi di traffico.

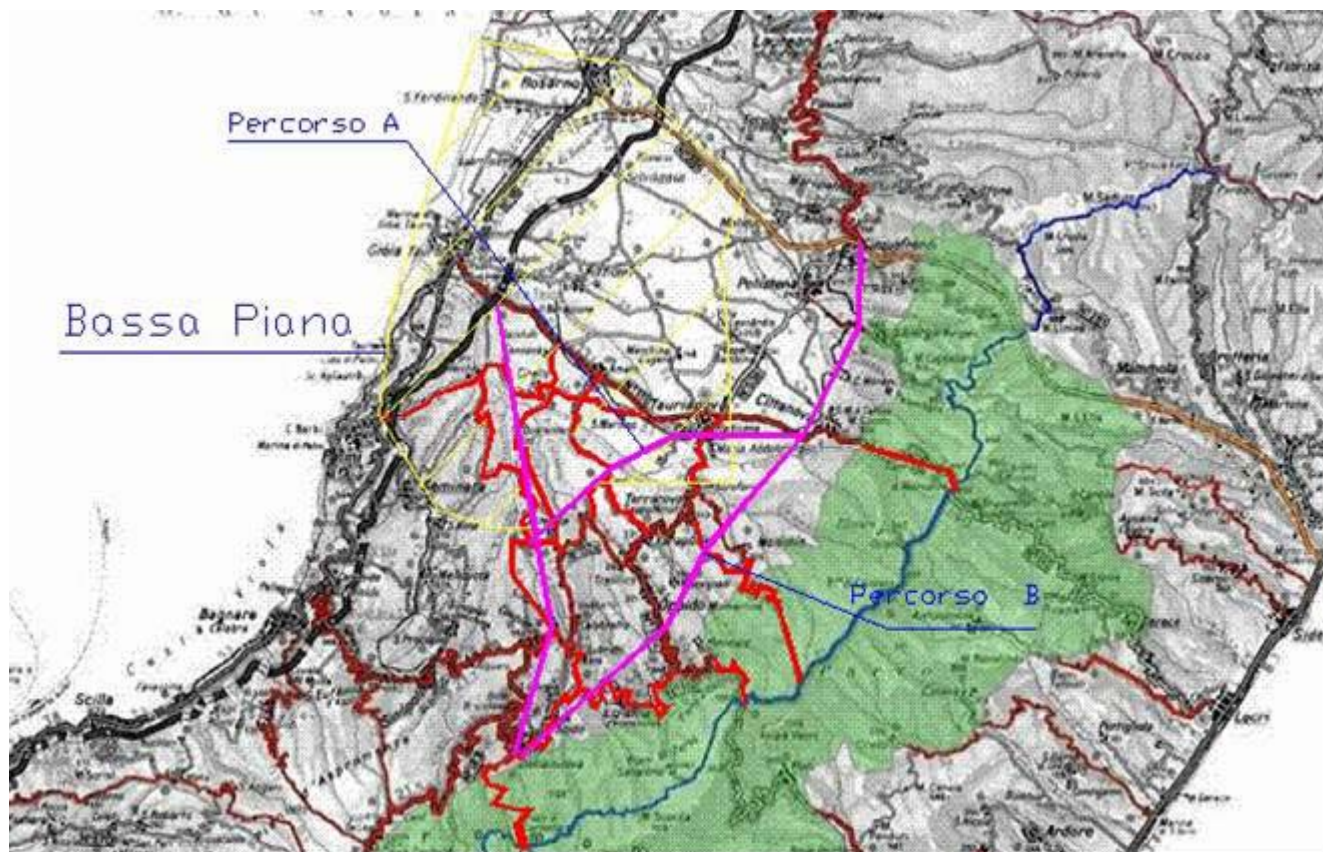
Certamente, per migliorare il collegamento dei centri fra di loro, la scelta di inserire nella rete il percorso B (di monte) è la soluzione del problema per la micro-economia, ma gli interessi della macro-economia portano a dire che se:

1. non vengono migliorati, resi sicuri e caratterizzati da una velocità di crociera elevata i collegamenti di Oppido Mamertina , Varapodio, Melicucco e Terranova con la "Bassa Piana";
2. non vengono collegate fra di loro queste ultime diramazioni all'inizio della "Bassa Piana", per dare una alternativa ai flussi che si dirigono verso i centroidi di attrazione e non concentrati in strade che per caratteristiche attuali non permettono sviluppo e non reggeranno alla portata potenziale;
3. non viene migliorata la viabilità della "Bassa Piana";

l'intervento stesso è destinato a rispondere a problemi locali e a non risolvere i problemi dell'area, nè allo spopolamento dei centri stessi. Se ci riferissimo al grafico della figura n°1 questo avrebbe il secondo ramo inclinato in modo inverso, dato che, proprio l'appiattimento dello sviluppo dell'area, porterebbe allo spopolamento e quindi ad una



diminuzione nel tempo della domanda dell'utenza, dopo un primo periodo di incremento.



Da quanto detto, quindi, risulta che il posizionamento a monte "percorso B" della pedemontana potrebbe restare, se non completato con quanto riportato al punto 1,2, e 3 precedenti, un intervento con interessi d'area e non di grande vedute future. Dovrebbe essere un primo tassello per completare il piano così come esposto (percorso A e percorso B oltre le trasversali).

L'ubicazione ad ovest della Pedemontana "percorso A" con le diramazioni proposte, ed al momento attuabili in un discorso generale di rimodulazione del piano A.P.Q., porterebbe subito un grande contributo di efficienza della rete perchè risolverebbe i problemi esposti al punto 1 e 2, mentre la terza questione potrebbe essere affrontata dall'Ente Provincia con un nuovo piano viario che comprenda anche il miglioramento dei collegamenti longitudinali a monte fra i centri più volte menzionati.

Pertanto la questione ritorna ad una analisi economica, di tempi di attuazione e di definizioni di priorità.



La soluzione ultima esposta è attuabile in atto, potendo rinviarsi ad un momento successivo il completamento della rete con il percorso B, concependolo con caratteristiche di strada provinciale.

Viceversa i costi di attuazione del percorso B non garantirebbero la sua realizzazione all'interno dell'A.P.Q. (costo stimato ad oggi € 300.000.000), ma solo uno stralcio di non grande estensione. Pertanto, i futuri finanziamenti, se ci dovessero essere, sarebbero impegnati a completare prima questo percorso fino a Delianova e poi alla costruzioni delle trasversali e del percorso A.

E' da supporre quindi che ancora per anni avremmo l'isolamento di alcuni paesi come Oppido e Varapodio. Tale intervallo di tempo potrebbe essere stimato in alcuni decenni, che sicuramente non contribuiranno a tenere a bada lo spopolamento o a sviluppare la macro-economia dell'area perchè a tale territorio verrebbero a mancare dei volani di sviluppo importanti.

**I tempi di attuazione di un piano sono egualmente importanti quanto l'attuazione del piano stesso, dato che si potrebbero creare dei fenomeni irreversibili che vanificano le finalità dell'atto di programma.**

### **Scelte**

Dallo studio della rete stradale in un area di riferimento( Piana di Gioia Tauro) sono stati individuati due interventi necessari: uno di viabilità di grande comunicazione prioritario nell'attuazione, per non vanificare i tempi e i finanziamenti all'uopo stabiliti, ed uno secondario per mantenere e sviluppare, in molti casi, quelle attività locali e di interscambio fra i paesi Aspromontani; in base all'esempio precedente la scelta A diventa primaria e consente lo sviluppo complessivo dell'area (macro commercio) e il collegamento B di viabilità secondaria che consente l'incremento della micro economia.

Questo concetto tecnico di giudizio nasce dalla necessità:

- di dare funzionalità ad una strada di grande comunicazione, che nello stesso tempo va ad implementare in modo importante la rete nazionale e locale;
- favorire gli interscambi commerciali fra l'area di studio e tutto il territorio a cui si può pensare di estenderli, attraverso porti , aeroporti e grossi scali ferroviari;
- sviluppare i collegamenti interni all'area attraverso delle bretelle a questo asse principale, all'ammodernamento e/o implementazione della rete provinciale;



- contenere le stime degli interventi necessari nei limiti fissati dall'Accordo, dei bilanci provinciali e in quanto di "compatibile" è possibile sperare come possibilità di finanziamento futura.

All'interno di questo concetto sono state fatte delle scelte coinvolgendo il territorio con Conferenze di Servizi già nella fase della stesura preliminare dei progetti, come sarà messo in evidenza nel proseguo.

## **Procedure**

Le procedure seguite sono state condivise con il territorio, sia in fase di discussione iniziale, iniziata nel settembre 2002 e conclusa a giugno 2003, grazie all'opera dell'allora Assessore Regionale ai Lavori Pubblici on. A.Misiti, che grazie alle iniziative locali come quelle della Provincia che hanno esposto in più sedi quello che era l'orientamento e il modo di attuare il piano.

Da tale discussione fatta su progetti di fattibilità si è passati alla redazione delle progettazioni preliminari sottoposti ad approvazione preventiva di una prima Conferenza dei Servizi, e soggetti all'approvazione, inducendo variante allo strumento urbanistico, dei Consigli Comunali interessati che, quindi, hanno imposto il vincolo preordinato agli espropri.

Forti di questo primo consenso si è passati all'investimento successivo per la redazione della progettazione definitiva per gli appalti integrati ed ancora esecutiva per altri appalti.

Sebbene le progettazioni siano state fatte all'interno di una Struttura Speciale della Provincia all'uopo creata, è stato necessario complessivamente impegnare finanziariamente buona parte degli anticipi che la Regione aveva concesso, per appalti di rilievi aerofotogrammetrici, indagini geognostiche, supporti esterni per calcolazioni di gallerie e particolari viadotti.

Le progettazioni definitive sono state sottoposte all'esame prima della Conferenza dei Servizi e poi dell'approvazione della CO.TA.R.

Le progettazioni definitive hanno nella massima parte perfettamente rispettato quanto proposto come tracciato nella progettazione preliminare; adattamenti o modifiche sono state necessarie solo nei casi in cui :

- i rilievi hanno evidenziato cambiamenti sulla cartografia originale di studio;



- le indagini geognostiche hanno consigliato di spostare porzioni di tracciato per rendere più sicuri i siti d'impianto;
- i dati di cui sopra portavano ad un incremento eccessivo della spesa preventivata.

In ogni caso tali modifiche non hanno interessato mai complessivamente il tracciato proposto, ma solo localmente.

Si riporta di seguito l'insieme degli adempimenti adottati.

### **Intervento 9\_10**

L'Accordo di Programma Quadro, siglato in data 29/07/2002 tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la Regione Calabria, prevedeva una serie di interventi sulla viabilità, finalizzati ad una migliore accessibilità al territorio regionale.

Tale programma prevedeva, tra le opere stradali al numero d'ordine 9-10 l'intervento: Pedemontana della Piana di Gioia Tauro "Svincolo Cinquefrondi- nuovo svincolo A3 di Laureana di Borrello" I° lotto- tratto innesto per Maropati- nuovo svincolo A3 di Laureana di Borrello per un importo di Meuro 33,050 a valere per Meuro 6,521 sui fondi CIPE (del 138/2000) e Meuro 3,921 sui fondi CIPE (del.36/2002), per Meuro 22,608 sui fondi POR Calabria 2000-2006.

La Regione Calabria, Dipartimento Lavori Pubblici ed Acque, nella persona del Dirigente del Settore "Idrogeologico - Affari Tecnici - Servizio Interventi Straordinari" ha emesso il decreto n°11818 del 21-08-2003 di approvazione dell'atto di concessione a favore di questa Amministrazione, relativo all'intervento SGC- Cinquefrondi-A3 svincolo Mileto per l'importo di Meuro 27,270 e dell'anticipo di €. 545.280,00 finalizzati alla realizzazione di detto intervento ed il decreto n°11820 del 21-08-2003 di approvazione dell'atto di concessione a favore di questa Amministrazione, relativo all'intervento SGC- Laureana -A3 svincolo Rosarno per l'importo di Meuro 10,330 e dell'anticipo di €. 247.920,00 finalizzati alla realizzazione di detto intervento.

La Giunta Provinciale con deliberazione n. 526 del 07/10/2003 ha approvato il progetto preliminare dell'intervento identificato con il n. 9 e n.10 nell'Accordo.

Il suddetto progetto preliminare è stato approvato in Conferenza di servizi in data 26/08/2003.

Con deliberazioni di Giunta n. 529 del 07/10/2003 e n. 530 del 07/10/2003 si è proceduto all'approvazione delle convenzioni con la Regione Calabria.

Il progetto preliminare è stato riapprovato poi con delibera della Giunta Provinciale n°492 del 05/08/2004, a seguito dell'integrazione degli elaborati con la procedura



espropriativa e come intervento unificato 9-10 " S.G.C. Cinquefrondi – nuovo svincolo di Laureana di Borrello all'A3" - 1° lotto – tratto Svincolo di Maropati – nuovo svincolo di Laureana di Borrello all'A3 - .

Il percorso preliminare è rimasto immutato fra lo svincolo di Cinquefrondi (progressiva Km. 0+000) alla S.G.C. Jonio Tirreno e la progressiva Km. 3+200, ubicata dopo lo svincolo di Maropati (progressiva Km. 2+300), mentre lo si è dovuto mutare nella zona bassa della valle del torrente Eia a causa delle difficoltà tecniche ed economiche sopravvenute e messe in evidenza a seguito dei rilievi e delle indagini geognostiche eseguite dopo la prima stesura di progettazione preliminare.

In effetti si è rilevata la difficoltà di esecuzione della galleria collegante la valle dell'Eia con quella del Metramo (costi di esecuzione elevati rispetto a quanto disponibile e stimato nel budget dell'A.P.Q. ); alla stessa stregua è stata valutata la realizzazione del viadotto sul Metramo e l'Anguilla.

Inoltre, fatto nuovo è risultata la decisione dell'Anas di procedere alla realizzazione del nuovo svincolo di Laureana di Borrello ubicato nella valle che da località Ciuciola va ad innestarsi con l'ampia radura del fiume Mesima.

In effetti questa ubicazione del nuovo svincolo che si sviluppa per circa un chilometro nella valle suddetta, ha portato ad orientare l'innesto della Pedemontana in modo tangenziale o meglio a proseguo del tracciato dell'innesto allo svincolo stesso.

Pertanto, le due cause prima evidenziate hanno determinato lo spostamento del tracciato nella sua parte terminale che, percorrendo per intero la valle dell'Eia e attraversando, nella parte pianeggiante sotto il paese di Feroletto della Chiesa, il fiume Metramo, si collega nei pressi del quadrivio di Ciuciola, all'innesto per lo svincolo di Laureana, all'autostrada Salerno - Reggio Calabria.

A seguito di richiesta da parte di questa Amministrazione hanno dato il proprio assenso all'accorpamento degli interventi 9-10 in un unico intervento che prevede il collegamento tra Cinquefrondi ed il nuovo svincolo di Laureana di Borrello lungo l'autostrada SA-RC, sia la Regione Calabria – Dipartimento LL.PP.ed Acque (nota n. 4752 del 05/05/2004), sia il Ministero dell'Economia e delle Finanze- Dipartimento per le politiche di sviluppo e coesione - Unità di verifica degli investimenti pubblici (nota n. 27595 del 30/08/2004), che ha demandato alla Regione Calabria l'adozione degli atti formali necessari ed ancora la Regione Calabria con nota n° 5941 dell'1-10-2004.



Nella Conferenza dei Servizi del 17/09/2004, indetta sulla progettazione definitiva, che rispecchia perfettamente la nuova progettazione preliminare, mentre da parte di tutti gli altri presenti è stato espresso parere favorevole, il Comune di Maropati, a cui si è associato il Comune di Anoaia, ha posto alcune pregiudiziali alla realizzazione del progetto.

Una pregiudiziale prevede che il tracciato segua un percorso completamente diverso attraversando la valle dello Jola o in alternativa la costruzione della strada nella valle dell'Eia in viadotto.

Una ulteriore pregiudiziale che è stata posta, è quella di spostare verso Laureana lo svincolo di Mastrologo, dato che la zona di occupazione ricade in parte in zona P.I.P..

In sede di Conferenza dei Servizi si è avviata una discussione su quest'ultimo punto ed è emerso che non essendo attuata tale destinazione (per dichiarazione dello stesso sindaco), nei tempi di legge, la previsione dello strumento urbanistico è di fatto decaduta.

Nella considerazione che le variazioni proposte migliorano la sicurezza dell'infrastruttura dal punto di vista idrologico lungo l'alveo del torrente Eia, si è ritenuto di accettare la prescrizione dei Comuni di Maropati ed Anoaia, tenendo conto comunque dei limiti di tempo imposti dalla Regione (stipula del contratto d'appalto per affidamento dei lavori entro il 31-12-2004) e del tempo necessario per portare a termine le variazioni progettuali.

Facendo queste considerazioni si è proposto, con il contributo finanziario di questo Ente, la sostituzione nel tracciato esistente e, solo nel tratto della valle dell'Eia, ai tratti di strada costruita in rilevato, tratti in viadotto, con il collegamento alla ex S.S. n. 536 di Acquaro che porta all'abitato di Maropati.

Si è dato vita, in tal modo, ad uno stralcio funzionale del primo lotto, per poi pensare di completare nel più breve tempo possibile, con successivo appalto, il collegamento diretto a Maropati. In tal modo l'importo complessivo dell'intervento ascendeva ad € 37.050.000,00. (cofinanziamento della Provincia previsto per € 4.000.000,00).

I verbali della suddetta Conferenza dei Servizi sulla progettazione definitiva del 17-09-2004 sono stati approvati con determina dirigenziale n° 2243 R.G. del 27/09/2004.

La Giunta Provinciale con delibera n° 583 del 4-10-2004 ha autorizzato di recepire, nella progettazione definitiva della pedemontana della Piana di Gioia Tauro, nel tratto nuovo svincolo all'A3 di Laureana di Borrello - svincolo di Maropati, le prescrizioni dettate dal Comune di Maropati che consistevano in due alternative.



In base in quanto relazionato dal R.U.P., la Giunta ha autorizzato, nei limiti di spesa previsti dal finanziamento A.P.Q., la variazione della stesura progettuale costituita poi dal 1° stralcio/1° lotto della Pedemontana nei termini specificati nella suddetta relazione.

Tale soluzione progettuale è stata poi approvata con determina dirigenziale n°2348 del 06-10-2004.

In data 05-10-2004, con il provvedimento n°28, il Consiglio Comunale di Maropati ha invece deliberato ulteriori vincoli alla costruzione della strada, rispetto a quelli già imposti in Conferenza ed ottemperati da questo Ente nella progettazione definitiva datata 4-10-2004, che risultavano non attuabili nei limiti di tempo imposti dalla Regione Calabria ( appalto e contratto entro il 31-12-2004).

Alla luce di quanto sopra, si è proposto, in accettazione degli ulteriori vincoli posti dal Comune di Maropati, l'approvazione da parte della Giunta Provinciale di apposito deliberato che autorizzava una nuova modifica al progetto definitivo, che preveda l'arresto del tracciato all'innesto con la S.P. Rosarno Galatro, nel comune di Anoaia, rinviando a successiva progettazione l'esame di possibili varianti al tracciato che da quest'ultimo innesto portano a Maropati e quindi ad Anoaia; questo anche nella considerazione che uno stralcio, qualora potesse essere tecnicamente possibile realizzarlo lungo la valle del torrente Jola, proposta dal Comune di Marpato, andrebbe a collegarsi ad una strada consortile adagiata nel fondo della valle suddetta e quindi in alveo.

La progettazione così concepita è stata denominata come 1° stralcio /1° lotto e quella complessiva è stata come di seguito :

n°	stralci/lotti	Denominazione generale	Tratto
1	1°stralcio /1°lotto	Pedemontana della Piana di Gioia T.	Nuovo svincolo di Laureana di Borrello - innesto alla S.P. Rosarno Galatro
2	2°stralcio /1°lotto	Pedemontana della Piana di Gioia T.	Innesto alla S.P. Rosarno Galatro - svincolo Maropati
3	2° lotto	Pedemontana della Piana di Gioia T.	Svincolo Maropati - svincolo Anoaia

Naturalmente con questa nuova proposizione cadono le denominazioni precedentemente proposte.



In ogni caso la progettazione, così limitata nel tracciato, lascia liberi in futuro sia per continuare con quanto già proposto da questo Ente (progettazione definitiva già eseguita) o per deviare lungo la valle del torrente Jola, se ciò fosse possibile tecnicamente ed economicamente si avesse la possibilità del finanziamento di un lotto funzionale.

la Giunta Provinciale con delibera n° 601 del 12-10-04 ha autorizzato la variazione progettuale che, accettando le ulteriori imposizioni del Comune di Maropati, arresta il tracciato all'innesto con la S.P. Rosarno - Galatro nel comune di Anoia e rimanda a successiva elaborazione l'esame di possibili varianti al tracciato che da quest'ultimo innesto portano a Maropati e quindi ad Anoia;

L'importo totale del finanziamento ammonta così ad € 21.950.000,00, **economie** conseguite rispetto a quanto previsto per l'intervento unificato 9-10 dell'A.P.Q. € 11.100.000,00.

Si è quindi proceduto attraverso appalto integrato all'affidamento di detti lavori all'A.T.I. Franco.

### **Intervento 8**

L'Accordo di Programma Quadro, prevede, tra le opere stradali al numero d'ordine 8 l'intervento: Pedemontana della Piana di Gioia Tauro S.G.C. Delianova Cinquefrondi per un importo di Meuro 27,632 a valere per Meuro 4,209 sui fondi CIPE (del 138/2000) e Meuro 13,395 sui fondi CIPE (del.36/2002), per Meuro 10,028 sui fondi POR Calabria 2000-2006.

La Regione Calabria, Dipartimento Lavori Pubblici ed Acque, nella persona del Dirigente del Settore "Idrogeologico - Affari Tecnici - Servizio Interventi Straordinari" ha emesso il decreto n°17422 del 26-11-2003 di approvazione dell'atto di concessione a favore di questa Amministrazione per l'importo di Meuro 27,632 e decreto n°14302 dell'8-09-2004 per la concessione dell'anticipo di €. 119.260,00 finalizzati alla realizzazione dell'intervento in oggetto.

La Giunta Provinciale con deliberazione n. 274 del 07/07/2003 ha approvato il progetto preliminare dell'intervento in questione.

Il suddetto progetto preliminare è stato approvato in Conferenza di Servizi in data 27/08/2003.



Lo stesso progetto è stato riapprovato poi con successiva Delibera della Giunta Provinciale n. 469 del 27/07/2004, a seguito dell'integrazione degli elaborati con la procedura espropriativa;

Con deliberazione di Giunta n.103 del 24/02/2004 si è proceduto all'approvazione della convenzione con la Regione Calabria relativa all'intervento di che trattasi, da identificare con il primo stralcio del progetto integrato Delianuova- Cinquefrondi, costituito dal 1° lotto "innesto per San Giorgio Morgeto – svincolo per Taurianova-Scroforio".

In sede di elaborazione del progetto definitivo, effettuate le indagini geologiche e i rilievi particolareggiati sono emerse condizioni tali da rendere necessarie opere speciali che hanno fatto lievitare le previsioni preliminari, portando a limitare l'intervento ad uno stralcio funzionale del 1° lotto , identificato come "innesto per San Giorgio Morgeto – svincolo per Taurianova (ex S.S. 111)":

In data 19-08-2004 è stata convocata per il 16-09-2004 apposita Conferenza dei Servizi per acquisire pareri, nulla osta e autorizzazioni in merito alla progettazione definitiva inviata in copia a tutti i partecipanti.

In tale sede i Comuni interessati hanno espresso pareri favorevoli, in particolare il Comune di Cittanova e per essa il Sindaco F.Morano, ha espresso parere favorevole con le indicazioni ed osservazioni contenute nella delibera del Consiglio Comunale n°44 del 13-09-2004

In data 27-09-2004 con determina n°2242 è stato approvato il verbale della Conferenza.

In data 4-10-2004 la Giunta Provinciale con il n°582 di delibera ha preso atto degli atti della conferenza, delle determinazioni, delle osservazioni e delle prescrizioni presentate.

Alla suddetta delibera è allegata la relazione del R.U.P. che nel merito dell'intervento del Sindaco di Cittanova si esprime come di seguito :

"In sede di conferenza dei servizi il Sindaco di Cittanova ha richiesto che venga eliminato lo svincolo relativo all'innesto della strada per Polistena e la modifica dello svincolo per Bombino, con rampe che si sviluppino all'innesto con raggi di curvatura ristretti, per diminuire l'occupazione dei terreni.

Gli studi effettuati, a seguito di questa richiesta, hanno evidenziato che sostituire lo svincolo progettato con altro che abbia le caratteristiche richieste, determina una pendenza delle rampe più accentuata e conseguentemente, un elevato grado di



pericolosità nel loro innesto al tracciato principale. Si è, pertanto, proceduto ad accettare la proposta di sopprimere lo svincolo relativo all'innesto della strada per Polistena e proporre l'inserimento di un raccordo fra le due strade provinciali con l'ampliamento della strada detta "Castagnara" il cui finanziamento dovrà essere previsto nel piano delle OO.PP. provinciale, mantenendo inalterato per il resto l'andamento planimetrico ed altimetrico del tracciato oggetto di conferenza dei servizi e la configurazione progettuale degli svincoli. I risparmi sull'importo di progetto potrebbero, opportunamente, essere impiegati per mitigare l'impatto ambientale con l'inerbimento e impianto di alberi sui tratti in rilevato, nonché prevedendo o ampliando i collegamenti trasversali fra fondi agricoli che in qualche modo rimarrebbero danneggiati o parzialmente interclusi dalla costruzione di detta strada."

La Giunta ha approvato le proposte fatte dal R.U.P. di aderire alle osservazioni fatte dal Sindaco limitatamente a quanto prospettato tecnicamente possibile da realizzare. La procedura espropriativa è iniziata con l'approvazione della progettazione preliminare comprensiva degli elaborati espropriativi.

In data 28-07-2004 è stato pubblicato su n°2 quotidiani a diffusione nazionale e n°2 quotidiani a diffusione locale l'avviso di avvio del procedimento diretto all'apposizione del vincolo preordinato agli espropri (*per conto dei comuni interessati*), dell'approvazione dell'atto che dichiara la pubblica utilità e l'elenco delle ditte da espropriare con indicati fogli, particelle e sezioni.

Con la pubblicazione di cui sopra si rendeva noto che, ai sensi dell'art. 16, comma 4, del Testo Unico sugli espropri, gli atti e quindi l'intero progetto era depositato presso la segreteria della Struttura speciale A.P.Q., via Modena n°1 - Reggio Calabria.

In pari data con nota n°792 del 28-07-2004 si era data comunicazione ai Comuni interessati delle procedure intraprese e si era inviato agli stessi copia del progetto preliminare completo della procedura espropriativa.

I contenuti dell'avviso pubblicato sui quotidiani sono stati poi affissi per 30 giorni agli albi pretori dei comuni interessati e a quello della Provincia.

In data 18-10-2005 la Regione Calabria -Dipartimento urbanistica con decreto n°15534 ha approvato le varianti agli strumenti urbanistici proposte dai Comuni interessati di San Giorgio Morgeto e Cittanova.

Detto questo, si sottolineano due aspetti :

- a) l'approvazione fatta del progetto da parte del Sindaco di Cittanova non prevedeva alcuna prescrizione, ma solo indicazioni ed osservazioni;



- b) le osservazioni e le indicazioni sono state in parte accettate o almeno per quello che si riteneva tecnicamente attuabile.

Fatte queste precisazioni si deve aggiungere che si è variato in tal senso il progetto definitivo e nel piano delle opere pubbliche 2005-2007 si è inserita la costruzione del collegamento stradale aggiuntivo di cui alla richiesta del R.U.P.

Tale progettazione definitiva contenente l'accettazione di alcune indicazioni ed osservazioni fatte dal Comune di Cittanova è stata poi inviata per le parti in variante e con allegate determina e delibera sopra citate al Comune di Cittanova, come agli altri convenuti in data 18-10-2004 col n°1267, per debita conoscenza.

In data successiva si è indetta la gara d'appalto con il progetto definitivo, così modificato, posto a base dell'appalto integrato. Allegata al progetto posto a gara e poi riportata in contratto come allegato A2.1 risulta la "Corografia dell'intero tracciato" il cui inserimento, sebbene non interessasse l'appalto in questione, è stato voluto dai Sindaci in sede di Conferenza dei Servizi. Sulla stessa compaiono: la bretella per Taurianova e il tracciato passante all'altezza dell'abitato di Scroforio. Tale planimetria si riporta di seguito.

L'Ente ha in data 19-04-2006 emesso n°2 decreti di esproprio.

La Regione Calabria con decreto n°5707 del 16-05-2006 ha approvato la nuova concessione che regola i rapporti fra soggetto gestore ed attuatore, la nuova denominazione dell'intervento compreso nell'A.P.Q. rimodulato e la nuova fonte di finanziamento del progetto.

La Provincia con successiva determina n°1125 del 29-05-2006 ha approvato la progettazione esecutiva presentata dalla ditta appaltatrice.

La progettazione del lotto 1 /secondo stralcio era già stata prevista e proposta per il finanziamento al Responsabile dell'Accordo per una cifra stimata in 36 milioni di euro, seguendo il tracciato di cui alla planimetria sopra citata, tratto svincolo ex S.S. 111 – svincolo per Scroforio (Terranova S.M. – Molochio). Gli organi Regionali, nel rimodulare l'Accordo avevano da prima comunicato una disponibilità finanziaria di € 27.000.000 per poi ridurla successivamente ad € 26.057.000. Tale diminuzione del budget ha reso praticamente irrealizzabile come lotto funzionale quanto inizialmente proposto. Pertanto, si è rivisto il tracciato nella sua parte terminale, incorporando il collegamento per Taurianova, aggirando a valle il promontorio su cui si sviluppa l'abitato di Scroforio – Terranova e collegando egualmente con una bretella con le stesse caratteristiche di S.G.C. l'abitato di Scroforio e Terranova da valle. Tale



variante al tracciato originale si arresterà nei pressi dell'abitato di Scroforio così come messo in evidenza nella planimetria del tracciato di seguito riprodotta.

Tale variante al tracciato mantiene la stessa funzionalità e rientra nei limiti di spesa imposti.

L'Ente ha sollecitato diverse riunioni con i sindaci dei comuni interessati esponendo le ragioni delle variazioni addotte.

Il Sindaco di Terranova S.M. , con nota n°487 del 3/02/2006, a nome di tutti gli altri Sindaci interessati, ha dato nulla osta alla variazione di tracciato prospettata.

Pertanto, si è provveduto ad approvare con deliberazione del Consiglio Provinciale del Commissario Prefettizio n. 9 del 29/03/2006, il programma triennale dei lavori pubblici 2006/2008 e l'elenco annuale 2006, si è preso atto del finanziamento previsto di 26,057 Meuro per l'intervento denominato "S.G.C. Delianova Cinquefrondi "II° stralcio del I° lotto e si è stabilito che lo stesso sarà inserito nell'elenco annuale a seguito del perfezionamento del finanziamento, previo adeguamento delle relative schede ed adozione della variazione del programma;

Con determina n. 1276 R.G. del 20/06/2006 è stato riapprovato, a seguito dell'integrazione degli elaborati con la procedura espropriativa, il progetto preliminare dei lavori per la Pedemontana della Piana di Gioia Tauro S.G.C. Delianova Cinquefrondi " II° stralcio del 1° lotto – tratto svincolo per Taurianova (ex S.S. 111) - innesto verso Oppido Mamertina e Varapodio" per un importo complessivo di €.26.057.000,00.

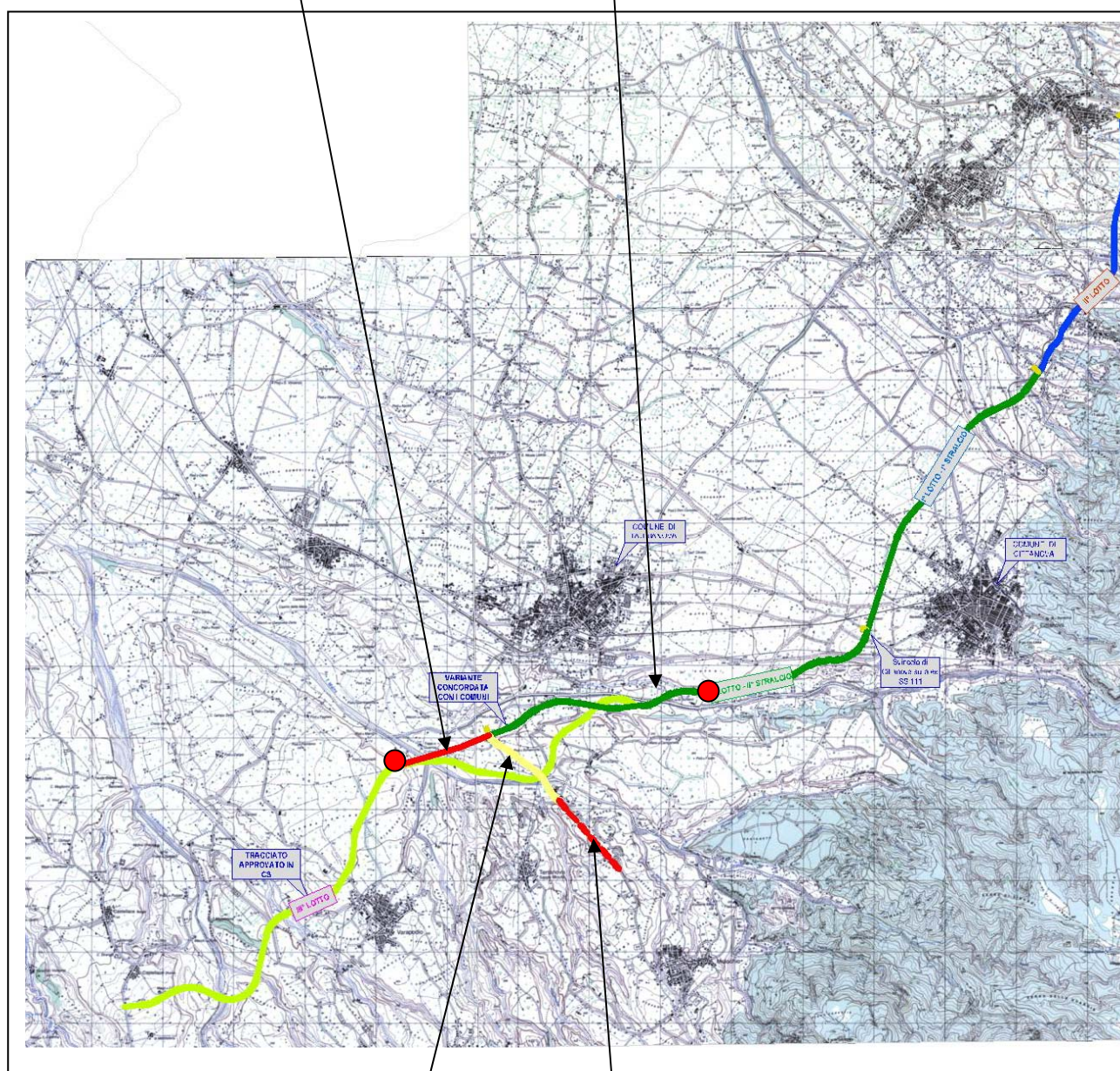
Con Decreto della Regione Calabria n. 12719 del 9/10/2006 – Dipartimento Lavori Pubblici, edilizia Residenziale, Politica della Casa è stato approvato l'atto di concessione dell'intervento denominato: "S.G.C. Delianova - Cinquefrondi II° stralcio del 1° lotto SGC svincolo per Taurianova (ex S.S. 111) - innesto per Scroforio verso Oppido Mamertina e Varapodio" per un importo complessivo di Meuro 26.057 a valere sulle risorse del POR Calabria 2000/2006 (FERS+RN).

A seguito di quanto sopra è stato redatto il progetto definitivo dopo avere proceduto ad integrare le indagini geognostiche e i rilievi relativamente alle varianti prodotte.



Tratto di collegamento

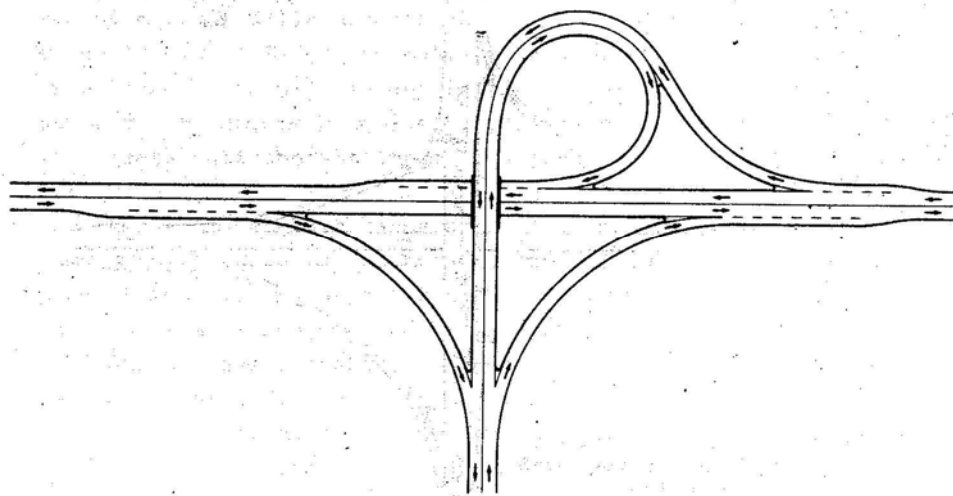
Tratto in variante al tracciato concordato con i Sindaci



Collegamento di penetrazione previsto

collegamento da prevedere

**Lavori in corso e rappresentazioni delle opere da realizzare o in corso di realizzazione**



Svincolo di Laureana di Borrello alla A3



Intervento n°8 tracciato



Intervento n°8 pila sul torrente Iarulli



Intervento n°8 pila e spalla sul torrente Iarulli



Intervento n°8 pila e spalle sul torrente Iarulli



Intervento n°13 lotto E/1° stralcio collegamento Bovalino Bagnara “impianto cantiere”



Intervento n°13 lotto E/1° stralcio collegamento Bovalino Bagnara inizio lavori a Careri



Intervento n°12 – formazione area di cantiere –

ing. Domenico Italo Cuzzola