DIBATTITO PUBBLICO

SS106 JONICA SUD

CZ392 - TRATTA REGGIO CALABRIA - CATANZARO

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Relazione conclusiva della Responsabile del Dibattito Pubblico

22 Ottobre 2026

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Sommario

PREMESSA 4

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'INTERVENTO 7

LA GENESI DELL'OPERA 7

IL TRACCIATO 8

CANTIERI E COSTI DI REALIZZAZIONE 11

ITER AUTORIZZATIVO E TEMPI DI REALIZZAZIONE 12

IL DIBATTITO PUBBLICO 14

LE ATTIVITÀ SVOLTE 14

L'INFORMAZIONE E LA COMUNICAZIONE PUBBLICA 26

SINTESI DEI TEMI EMERSI 32

RAGIONI DELL'OPERA 33

ALTERNATIVE PROPOSTE 33

PREVISIONI DI TRAFFICO 34

SICUREZZA 35

ANALISI COSTI-BENEFICI E SOSTENIBILITÀ ECONOMICA 35

IMPATTO SUL TESSUTO ECONOMICO 36

INTERMODALITÀ E COLLEGAMENTI TERRITORIALI 36

ITER AUTORIZZATIVO, PROGETTAZIONE E FINANZIAMENTI 37

IMPATTO AMBIENTALE 37

IMPATTO PAESAGGISTICO 39

TUTELA ARCHEOLOGICA E STORICO-CULTURALE 39

RUMORE ED EMISSIONI 40

CANTIERI E REALIZZABILITÀ 40

PROPOSTE DEI COMUNI E DEGLI STAKEHOLDER 40

PROPOSTE E OSSERVAZIONI DELLE ASSOCIAZIONI, ORGANIZZAZIONI E DEGLI ALTRI STAKEHOLDER PERVENUTE AL TERMINE DEGLI INCONTRI PUBBLICI 45

CREDITI 54

Il Dibattito Pubblico in numeri



3

INCONTRI INFORMATIVI TERRITORIALI



9

POST PAGINE SOCIAL



6

INCONTRI DI APPROFONDIMENTO ON LINE



106.605

VISUALIZZAZIONI



257

PARTECIPANTI



60.000

PERSONE RAGGIUNTE



16

QUADERNI TECNICI DEGLI ATTORI



816

INTERAZIONI CON I POST DELLA PAGINA



1

CONFERENZA STAMPA



2.508

UTENTI UNICI SITO WEB



4

COMUNICATI STAMPA



13.927

TOTALE PAGINE VISITATE



74

ARTICOLI STAMPA



2.578

DOWNLOAD FILE

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Premessa

Il Dibattito Pubblico ha avuto lo scopo di presentare la proposta di ammodernamento della Strada Statale 106 "Jonica" nel tratto compreso tra Reggio Calabria e Catanzaro, al fine di raccogliere osservazioni e proposte da parte degli enti territoriali, delle associazioni, dei portatori di interesse e dei cittadini interessati, consentendo al proponente dell'opera di acquisire contributi utili alla definizione della soluzione progettuale maggiormente rispondente alle esigenze di mobilità, sicurezza, sviluppo sociale ed economico del territorio.

Il dibattito è stato indetto da Anas S.p.A., soggetto proponente dell'intervento, che ha contribuito attivamente alla sua organizzazione e realizzazione.

Il procedimento è stato sviluppato nel rispetto delle previsioni dell'art. 40 e dell'Allegato I.6 del D.Lgs. 36/2023, che disciplina le modalità di svolgimento del Dibattito Pubblico per le opere infrastrutturali di rilevanza nazionale ed ha previsto il coinvolgimento delle amministrazioni territoriali, degli enti competenti, delle associazioni e della collettività interessata.

Oggetto del Dibattito Pubblico è stato il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP) per l'ammodernamento e il potenziamento della SS 106 Jonica nel tratto compreso tra le città di Reggio Calabria e Catanzaro, asse infrastrutturale strategico della Regione Calabria e dell'intero sistema della mobilità del Mezzogiorno. L'intervento interessa complessivamente quarantadue Comuni e prevede la valutazione comparativa di differenti corridoi infrastrutturali e relative alternative di tracciato finalizzate al miglioramento della sicurezza stradale, dell'accessibilità dei territori, della fluidità della circolazione e della qualità dei collegamenti lungo la fascia ionica.

Il DOCFAP e tutta la documentazione relativa al procedimento sono stati pubblicati e resi disponibili sui siti istituzionali dedicati al Dibattito Pubblico:

Portale ufficiale del Dibattito Pubblico della SS106 Jonica:

- https://dibattitopubblico.stradeanas.it/strada-statale-106-jonica/

Attraverso tali strumenti è stata garantita la più ampia diffusione delle informazioni progettuali e la partecipazione di enti, associazioni, categorie economiche e cittadini interessati.

Il Dibattito Pubblico è stato articolato attraverso un programma di incontri pubblici, momenti di approfondimento tecnico e occasioni di confronto istituzionale, finalizzati a favorire la conoscenza dell'intervento e a raccogliere contributi e osservazioni da parte del territorio.

Nel dettaglio, il percorso partecipativo è stato organizzato attraverso i seguenti eventi:

- **20 luglio 2026 - Conferenza stampa di presentazione del Dibattito Pubblico**

  Presentazione dell'iniziativa presso la Cittadella Regionale di Catanzaro e illustrazione degli obiettivi del percorso partecipativo.

- **15 settembre 2026 - Presentazione del DOCFAP relativo al Tronco 3**

  Presentazione delle caratteristiche progettuali delle alternative studiate con l'illustrazione degli studi sottesi all'individuazione dei tracciati.

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

- **16 settembre 2026 - Presentazione del DOCFAP relativo al Tronco 2**

  Presentazione delle caratteristiche progettuali delle alternative studiate con l'illustrazione degli studi sottesi all'individuazione dei tracciati.

- **17 settembre 2026 - Presentazione del DOCFAP relativo al Tronco 1**

  Presentazione delle caratteristiche progettuali delle alternative studiate con l'illustrazione degli studi sottesi all'individuazione dei tracciati.

- **21 settembre 2026 - Incontro di approfondimento**

  Tronco I Illustrazione degli studi trasportistici, l'analisi costi benefici e le ricadute socio-economiche.

- **23 settembre 2026 - Incontro di approfondimento**

  Tronco II Illustrazione degli studi trasportistici, l'analisi costi benefici e le ricadute socio-economiche.

- **25 settembre 2026 - Incontro di approfondimento**

  Tronco III Illustrazione degli studi trasportistici, l'analisi costi benefici e le ricadute socio-economiche.

- **28 settembre 2026 - Incontro di approfondimento**

  Tronco I Analisi degli aspetti ambientali, delle componenti naturalistiche, degli aspetti paesaggistici e archeologici e le interferenze con il territorio; excursus sul processo approvativo.

- **30 settembre 2026 - Incontro di approfondimento**

  Tronco II Analisi degli aspetti ambientali, delle componenti naturalistiche, degli aspetti paesaggistici e archeologici e le interferenze con il territorio; excursus sul processo approvativo

- **1 ottobre 2026 - Incontro di approfondimento**

  Tronco III Analisi degli aspetti ambientali, delle componenti naturalistiche, degli aspetti paesaggistici e archeologici e le interferenze con il territorio; excursus sul processo approvativo

- **22 ottobre 2026 - Presentazione della Relazione conclusiva della Responsabile del Dibattito Pubblico art. 7 comma 1 All. I.6 D.Lgs. 36/2023**

  Esposizione delle attività svolte, delle osservazioni emerse nel corso del procedimento e delle principali questioni evidenziate dai partecipanti.

Nel corso del Dibattito Pubblico sono stati affrontati numerosi temi ritenuti strategici per il territorio, tra cui le alternative di tracciato, la sicurezza stradale, le connessioni con la viabilità esistente, le ricadute con il sistema insediativo e produttivo, gli impatti ambientali e paesaggistici, la tutela delle aree agricole e delle risorse naturali, le opportunità di sviluppo socioeconomico derivanti dall'infrastruttura, nonché le misure di mitigazione e compensazione previste.

La partecipazione degli enti territoriali, delle amministrazioni comunali, delle associazioni di categoria, dei comitati e dei cittadini ha consentito di raccogliere osservazioni, proposte e contributi che costituiscono un importante elemento di supporto per il prosieguo delle attività progettuali e per le successive fasi autorizzative dell'intervento.

La presente Relazione contiene, ai sensi dell'art. 7 comma 1 dell'All. I.6 al D.Lgs. 36/2023 , l'illustrazione delle attività svolte nel corso del Dibattito Pubblico, la sintesi dei temi affrontati, delle osservazioni formulate e delle proposte avanzate dai partecipanti. La Relazione è organizzata per argomenti e restituisce le questioni emerse durante il confronto pubblico,fornendo un quadro organico delle istanze rappresentate dal territorio che saranno successivamente valutate nell'ambito del documento conclusivo predisposto dal proponente dell'opera.

Gli incontri pubblici hanno avuto inizio il 15 settembre 2026 e sono stati articolati per i tre tronchi funzionali nei quali è suddiviso l'intervento, prevedendo incontri di presentazione del DOCFAP e delle alternative progettuali e successivi approfondimenti dedicati agli studi di traffico, all'analisi costi-benefici, alle ricadute socioeconomiche e agli aspetti ambientali e storico-paesaggistici. Il percorso si conclude il 22 ottobre 2026 con la presentazione, in modalità telematica, della Relazione conclusiva predisposta dalla Responsabile del Dibattito Pubblico, arch. Fernanda Faillace. La Relazione sarà quindi trasmessa al proponente dell'opera e agli organismi istituzionali competenti, secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

A seguito della presentazione della Relazione conclusiva, il proponente dell'opera predisporrà il proprio documento conclusivo, nel quale darà conto delle determinazioni assunte in relazione agli esiti del Dibattito Pubblico, delle eventuali modifiche da apportare al progetto e delle motivazioni relative all'accoglimento o al mancato recepimento delle osservazioni e delle proposte formulate nel corso del procedimento.

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Descrizione sintetica dell'intervento

La genesi dell'opera

La strada statale 106 venne istituita nel 1928 (Legge 17 maggio 1928, n. 1094) con il seguente percorso: "Reggio Calabria - Gerace - Punta di Stilo - Catanzaro Marina - Crotone - Innesto con la n. 108 presso Cariati - Innesto con la n. 19 presso Spezzano Albanese." In seguito, venne prolungata verso nord fino a raggiungere Taranto.

Il percorso, che è attualmente gestito da ANAS S.p.A., si snoda lungo la costa jonica e ha inizio da Reggio Calabria e termina a Taranto per una lunghezza complessiva di circa 491 km, collegando la Calabria alla Puglia e alla Basilicata e attraversa le province di Reggio Calabria, Catanzaro, Crotone, Cosenza, Matera e Taranto.

La SS106 Jonica riveste un ruolo strategico sia a livello locale, che interregionale.

Nell'ambito della mobilità interna, l'arteria collega i due capoluoghi e i numerosi comuni costieri attraversati, costituendo la principale direttrice di connessione tra la Sibaritide, il Crotonese, l'area jonica catanzarese, la Locride e il versante sud-orientale dell'Aspromonte. Inoltre, rappresenta l'asse infrastrutturale di riferimento dell'intera costa jonica calabrese, garantendo il collegamento con l'area dello Stretto di Messina e favorendo gli scambi di persone e merci lungo il versante orientale della regione.

Inoltre, attraverso i collegamenti trasversali costituiti dalla SS280 «dei due Mari» e dalla SS682 «Jonio Tirreno», la SS 106 mette in relazione la costa ionica con la costa tirrenica, permettendo anche un collegamento con snodi nevralgici quali l'Aeroporto internazionale di Lamezia Terme e l'Hub portuale di Gioia Tauro.

La tratta, collegandosi ai due estremi con la A2 "Autostrada del Mediterraneo" e con la A14 "Autostrada Adriatica", funge anche da collettore per gli spostamenti verso il resto del Paese.

Nonostante il ruolo strategico rivestito nella rete del Meridione, la SS 106 presenta caratteristiche funzionali e prestazionali disomogenee con numerose situazioni di criticità relative alla qualità della circolazione. Per superare questi limiti sono stati da tempo intrapresi progetti, attività e lavori finalizzati al suo potenziamento e all'innalzamento del livello di sicurezza.

Ad oggi, sulla base dello stato d'avanzamento dell'iter di ammodernamento, l'intera tratta può essere suddivisa in quattro porzioni:

- Da Taranto a Roseto Capo Spulico (circa 100 km): la tratta è ammodernata e in esercizio, con una sezione di categoria B, extraurbana principale, a doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia;
- Da Roseto Capo Spulico all'innesto con la SS 534 Firmo-Sibari (circa 38 km): la tratta è in fase di costruzione (lavori avviati a maggio 2020). L'intervento prevede la realizzazione di una variante alla SS106 storica e alla SS106 radd con una sezione categoria B, extraurbana principale, a doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia;
- Da Sibari a Catanzaro (circa 150 km): la tratta è in progettazione a vari livelli di approfondimento e in appalto integrato. Gli interventi prevedono la realizzazione di una variante alla SS106 storica con una sezione categoria B, extraurbana principale, a doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia.
- **Da Catanzaro a Reggio Calabria (circa 180 km): tratta oggetto del presente DOCFAP.**

In considerazione di quanto esposto, l'intervento si prefigge il raggiungimento dei seguenti obiettivi, aventi valenza non solo nel campo infrastrutturale, ma anche nel contesto ambientale e socio-produttivo dell'ambito territoriale di riferimento:

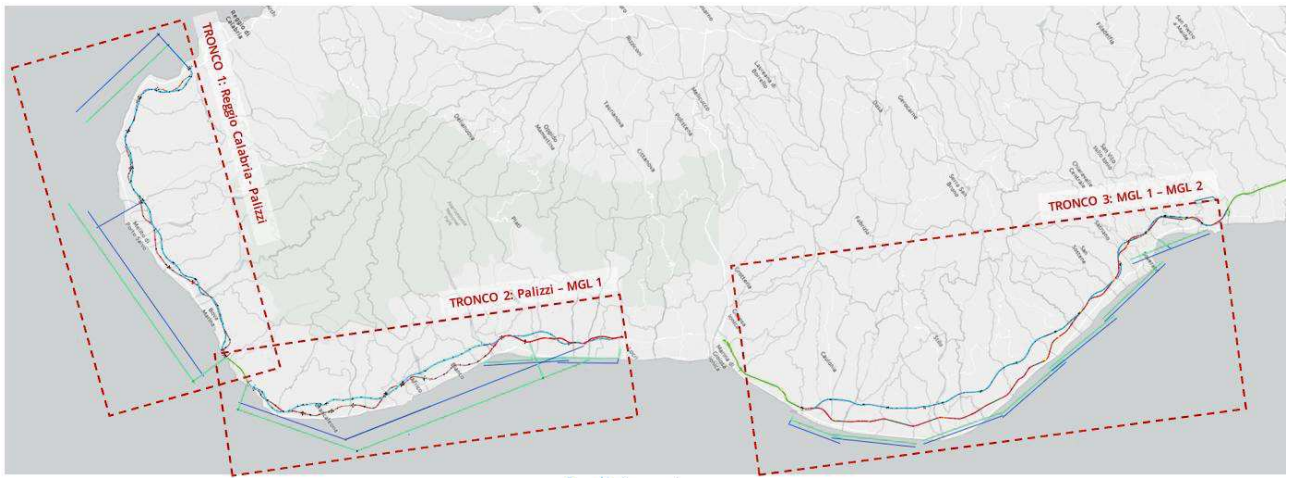
- migliorare il livello di servizio della rete nazionale;
- ridurre i livelli di incidentalità stradale, con costi e tempi sostenibili e riducendo l'impatto ambientale;
- migliorare l'accessibilità del territorio;
- aumentare la competitività territoriale grazie a una migliore rete infrastrutturale.

Il tracciato

Lo studio delle alternative ha tenuto conto dei seguenti fattori, tra cui la presenza di vincoli di natura geomorfologica, il paesaggio, gli aspetti legati alla tutela ambientale e archeologica, nonché i fabbisogni del contesto socio-economico-trasportistico, la necessaria rispondenza alle normative di settore per la progettazione stradale e dello stato di attuazione degli interventi (in progettazione e/o realizzazione in corso o completati) interessanti la SS 106; pertanto sulla base del quadro conoscitivo dell'area vasta sono stati definiti due distinti corridoi di progetto: il primo, pedemontano, ed il secondo, costiero; entrambi di lunghezza complessiva di circa 145 km, in grado di soddisfare le richieste di incremento di accessibilità del territorio e dei livelli di sicurezza della circolazione.

L'intera tratta viene divisa in tre tronchi:

- Tronco 1: Reggio Calabria → Bova M. (Variante di Palizzi sud)
- Tronco 2: Palizzi (Variante di Palizzi nord) → Locri (Megalotto 1 sud)
- Tronco 3: Roccella Jonica (Megalotto 1 nord) → Squillace (Megalotto 2)



C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581



La Provincia di Reggio Calabria è interessata per circa 130 km, di cui 24 km già realizzati (Variante esterna all'abitato di Palizzi Marina e Megalotto 1 tra lo Svincolo di Gerace e lo Svincolo di Marina di Gioiosa Jonica) e 105 km di nuova progettazione; l'itinerario attraversa 35 comuni (di cui 4 già serviti e 4 in stretta adiacenza), mentre la Provincia di Catanzaro è interessata per circa 53 km, di cui 15 km già realizzati (Megalotto 2 da Squillace (km 178+350) a Simeri Crichi (km 191+500) e prolungamento della SS 280) e 38 km di nuova progettazione; l'itinerario attraversa 17 comuni (di cui 2 in stretta adiacenza);

L'Alternativa 1 prevede una nuova ipotesi di viabilità di sviluppo complessivo pari a 140,8 km, basata sul tracciato pedemontano dei Megalotti sviluppati nei primi anni 2000, con la realizzazione di 27 svincoli.

Il tracciato stradale dei vecchi progetti - aggiornato alla normativa vigente (D.M. 05/11/2001) – è classificato come strada extraurbana principale (categoria tipo B) con due corsie per senso di marcia, con una larghezza complessiva di 22 metri, e un intervallo di velocità di progetto fra 70 e 120 km/h.

Il tracciato è composto per 25 % da tratti in viadotto (126 viadotti), per il 41% da tratti in galleria (90 gallerie) e per il 33% da tratti in rilevato/scavo.

L'Alternativa 2 prevede un nuovo tracciato in variante alla SS106 esistente lungo la fascia costiera con uno sviluppo complessivo di 144,4 km, e prevede la realizzazione di 33 svincoli.

Il tracciato stradale di progetto, pienamente conforme alla normativa vigente (D.M. 05/11/2001), sarà classificato come strada extraurbana principale (categoria tipo B) e prevederà un intervallo di velocità di progetto compreso fra 70 e 120 km/h. Avrà due carreggiate con due corsie per senso di marcia con una larghezza complessiva di 22 metri.

Il tracciato è composto per il 22 % da tratti in viadotto (135 viadotti), per il 25 % da tratti in galleria (81 gallerie) e per il 53% da tratti in scavo/rilevato.

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

L'Alternativa 3 prevede lo stesso tracciato dell'Alternativa 2, quindi con una nuova ipotesi di viabilità di sviluppo totale di 144,4 km, con tracciato costiero e 33 svincoli, con la differenza che alcuni tratti saranno realizzati in categoria C raddoppiabile in cat. B.

Il tracciato stradale di progetto, che soddisfa pienamente la normativa vigente (D.M. 05/11/2001), sarà classificato in parte come strada extraurbana principale categoria B (con carreggiate separate, due corsie per senso di marcia ed una larghezza complessiva di 22 metri per un intervallo di velocità di progetto fra 70 e 120 km/h), ed in parte come strada extraurbana secondaria categoria C1 raddoppiabile (carreggiata singola con una corsia per senso di marcia, larghezza complessiva di 10,50 metri e un intervallo di velocità di progetto fra 60 e 100 km/h).

Il tracciato è composto dal 22 % di tratti in viadotto (135 viadotti), dal 25 % di tratti in galleria (81 gallerie) e dal 53% di tratti in scavo/rilevato.

Nei tratti in categoria C1 la lunghezza delle opere si riferisce alla sezione ridotta a 10,50 m invece di 22,00 m della categoria B.

L'Alternativa 4 prevede lo stesso tracciato dell'Alternativa 2 e 3, quindi con una nuova ipotesi di viabilità di sviluppo totale di 144,4 km, con tracciato costiero e 33 svincoli, con la differenza che i soli tratti di approccio ai capoluoghi saranno realizzati in categoria B, nelle aree caratterizzate dai flussi di traffico più intensi, la restante parte sarà realizzata in categoria C raddoppiabile in cat. B.

Il tracciato stradale di progetto, che soddisfa pienamente la normativa vigente (D.M. 05/11/2001), sarà classificato in parte come strada extraurbana principale categoria B (con carreggiate separate, due corsie per senso di marcia ed una larghezza complessiva di 22 metri per un intervallo di velocità di progetto fra 70 e 120 km/h), ed in parte come strada extraurbana secondaria categoria C1 raddoppiabile (carreggiata singola con una corsia per senso di marcia, larghezza complessiva di 10,50 metri e un intervallo di velocità di progetto fra 60 e 100 km/h).

Il tracciato è composto dal 22 % di tratti in viadotto (135 viadotti), dal 25 % di tratti in galleria (81 gallerie) e dal 53% di tratti in scavo/rilevato.

Nei tratti in categoria C1 la lunghezza delle opere si riferisce alla sezione ridotta a 10,50 m invece di 22,00 m della categoria B.

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Cantieri e costi di realizzazione

Nel piano di cantierizzazione confluiscono tutte le componenti del progetto stradale e, per ciascuna, si stabiliscono le modalità di esecuzione e la tempistica.

Di fondamentale importanza è la conoscenza del contesto di riferimento, delle dinamiche sociali presenti, degli eventuali elementi di criticità, della morfologia e delle caratteristiche dei territori attraversati e della presenza di recettori sensibili (Scuole, ospedali, case di cura, RSA, ecc).

La logistica di cantiere riprende la divisione funzionale dell'itinerario nei tre Tronchi individuati suddivisi poi in sub-tronchi ed in lotti funzionali. Il criterio generale è di considerare ciascun lotto funzionale come un cantiere indipendente, dotato di tutti gli apprestamenti necessari dimensionati secondo le necessità esecutive.

A titolo orientativo la logistica di cantiere del singolo lotto è costituita da:

- Un cantiere base
- Uno o più cantieri operativi di supporto alla realizzazione delle opere
- Depositi materiali e intermedi per le terre e rocce da scavo
- Aree tecniche
- Viabilità e piste di cantiere.

Nella scelta della miglior localizzazione delle aree di cantiere si è tenuto conto dei requisiti:

- facilità di raggiungibilità ed accessibilità al personale, veicoli e mezzi d'opera fruitori delle stesse;
- vicinanza alle aree operative/attività interessate dalla realizzazione delle opere di progetto;
- assenza di vincoli e ricettori sensibili in corrispondenza di dette aree tali da condizionarne un efficace ed efficiente utilizzo.

Considerata la funzione e la tipologia delle aree di cantiere necessarie per la realizzazione delle opere previste per ciascun Lotto, in questa fase si è scelto di evidenziare i cantieri che avranno, per estensione e movimentazione mezzi, un peso maggiore sull'assetto generale del piano di cantierizzazione.

Si tratta principalmente di:

- **Cantiere base**: Area con funzione logistica e amministrativa, presente per tutta la durata dei Lavori;

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

- **Cantiere di imbocco**: Area destinata alla produzione diretta, dove si eseguono lavorazioni su WBS (specifiche parti del progetto, ad esempio galleria, viadotto, rilevato, ecc), presente per la sola durata dell'opera a cui è assoggettato;
- **Cantiere operativo**: Area di supporto, può non insistere direttamente sull'opera ed essere afferente a più WBS;
- **Deposito intermedio**: il sito in cui le terre e rocce da scavo qualificate sottoprodotto sono temporaneamente depositate in attesa del loro utilizzo finale e che soddisfa i requisiti di cui all'articolo 5 Deposito Intermedio. La durata è funzione del cronoprogramma;

Il progetto prevede che la realizzazione dell'opera sia operata per lotti, funzionalmente indipendenti, al fine di garantire la messa in esercizio progressiva dei tratti terminati, agevolando così il relativo utilizzo dell'infrastruttura da parte delle comunità del territorio.

Durante i lavori sono previste mitigazioni per ridurre l'impatto delle attività di cantiere. In particolare, si prevedono interventi di riduzione delle emissioni di polveri, mitigazione dell'impatto acustico e prevenzione da sversamento di liquidi inquinanti.

Il progetto prevede inoltre misure di salvaguardia della fauna, ripristino dell'uso agricolo dei terreni coinvolti e nuove piantumazioni per una migliore integrazione paesaggistica dell'opera.

L'investimento complessivo per la realizzazione dell'opera ammonta a:

- Alternativa 1 à 12.625.814.943,91 €
- Alternativa 2 à 9.804.240.710,32 €
- Alternativa 3 à 7.998.835.835,07 €
- Alternativa 4 à 6.892.218.473,67 €

Iter autorizzativo e tempi di realizzazione

Una volta concluso il Dibattito Pubblico e individuata l'alternativa progettuale preferenziale, in esito al confronto con il territorio, sarà necessario valutare l'inseribilità dell'intervento negli strumenti programmatici del MIT.

Solo successivamente sarà possibile procedere con la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) ai sensi del D.Lgs. 36/2023.

Il PFTE rappresenta un passaggio fondamentale per avviare l'iter autorizzativo, che comprenderà:

- la procedura di valutazione da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l'acquisizione del necessario parere (ai sensi dell'art. 47 del D.Lgs 36/2023);

- la Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico (ai sensi dell'art. ai sensi dell'art. 41 comma 4 del D.Lgs. 36/2023 e del relativo allegato I.8) presso la Soprintendenza Archeologica per la provincia di riferimento;

- la procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (ai sensi dell'art. 23 D.Lgs 152/2006 Testo unico ambientale), con il coinvolgimento del Ministero della Cultura e della Regione Calabria;

- lo svolgimento della Conferenza di Servizi decisoria per la localizzazione dell'opera pubblica di interesse statale (ai sensi del DPR 18 aprile 1994, n. 383), con l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio (ai sensi dell'art. 10 del DPR 3 giugno 2001, n. 327);

Completata questa fase di iter sul PFTE sarà finalizzata la progettazione esecutiva, che definirà nel dettaglio tutti gli aspetti tecnici e costruttivi, e successivamente sarà bandita la gara d'appalto per l'affidamento dei lavori.

L'intero iter è quindi strettamente legato alla scelta dell'alternativa progettuale e alla conferma del finanziamento nell'ambito della programmazione nazionale e regionale.

Sulla base delle priorità rilevate, ed ipotizzando un finanziamento annuo di 500 Milioni€ con una capacità di spesa massima per singolo lotto costituente ogni sub-tronco prioritario di 100 milioni€ annui, per gli scenari progettuali delle diverse alternative nell'Analisi Costi Benefici si sono ipotizzati:

- 27 anni di costruzione per l'Alternativa 1

- 20 anni di costruzione, per l'Alternativa 2

- 16 anni di costruzione, per l'Alternativa 3

- 14 anni di costruzione, per l'Alternativa 4

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Il dibattito pubblico

Le attività svolte

La progettazione del dibattito pubblico

La progettazione del Dibattito Pubblico è stata sviluppata in coerenza con la disciplina prevista dall'art. 40 e dall'Allegato I.6 del D.lgs. 36/2023, definendo preventivamente gli obiettivi del percorso, i soggetti responsabili, le modalità di partecipazione, il calendario degli incontri, i temi da approfondire e gli strumenti di informazione e comunicazione. Il percorso è stato concepito come un processo di informazione, partecipazione e confronto da svolgersi nelle prime fasi di definizione dell'intervento, prima dell'avvio della procedura di valutazione di impatto ambientale, in modo da consentire agli enti, ai portatori di interessi e ai cittadini di conoscere le alternative prese in esame e di formulare osservazioni, richieste di chiarimento e proposte utili al successivo sviluppo della progettazione.

La definizione del progetto di Dibattito Pubblico è stata preceduta da interlocuzioni con il gruppo di progettazione e con la Regione Calabria, finalizzate a ricostruire il quadro territoriale e istituzionale interessato dall'opera, individuare i principali argomenti da sottoporre al confronto e predisporre una mappatura estesa degli stakeholder. La struttura del percorso ha tenuto conto dell'ampiezza territoriale dell'intervento, della sua articolazione in tre tronchi funzionali e della necessità di approfondire, oltre agli aspetti strettamente infrastrutturali, le implicazioni ambientali, paesaggistiche, archeologiche, economiche, sociali e trasportistiche connesse alle diverse alternative di corridoio e di tracciato.

L'organizzazione del procedimento ha previsto il coinvolgimento di una pluralità di competenze interne ed esterne. Il soggetto titolare del potere di spesa è stato individuato in Claudio Andrea Gemme, Amministratore Delegato di Anas S.p.A.; la responsabilità del Dibattito Pubblico è stata affidata all'arch. Fernanda Faillace. Il percorso è stato inoltre seguito dall'ing. Luigi Mupo, Responsabile della Struttura Territoriale Anas Calabria, e dall'ing. Giuseppe Danilo Malgeri, Responsabile Unico del Procedimento e Responsabile PMO Progettazione della Direzione Tecnica Anas.

Alle attività hanno contribuito la Direzione Comunicazione e Relazioni esterne di Anas S.p.A., attraverso Mario Avagliano, Massimo Carlini, Antonio Zirilli, Elisabetta Castellini, Raffaele La Pietra, Emiliano Nieri e Graziella Polito, nonché i referenti della Direzione Tecnica competenti per i diversi ambiti progettuali: Giampiero Giordano Responsabile per il PMO dell'Area 6 Sud; Raffaele Costanzo quale Project Manager; Gennaro Monaciliuni per gli aspetti ambientali; Maria Letizia Cascelli per la sostenibilità; Carla Postorino per il paesaggio; Pier Giorgio D'Armini per gli studi di traffico e l'Analisi Costi-Benefici; Massimo Romano e Federico Aveni Cirino per le procedure autorizzative. Per la Regione Calabria sono stati individuati quali referenti il dott. Antonio La Rosa e l'ing. Roberto Ruffolo.

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Il gruppo di progettazione è stato articolato secondo le diverse prestazioni specialistiche necessarie alla valutazione delle alternative. Le attività di integrazione sono state coordinate da Raffaele Costanzo; l'ingegneria delle infrastrutture è stata affidata ad Angelo Dandini, con Andrea Ricci, Massimo Marra, Giuseppe D'Arcangelo, Mirko Spasiano, Gianluca Bonoli, Andrea Mattei ed Emiliano Paiella; gli aspetti di architettura, ambiente e valorizzazione del territorio sono stati curati da Sara Padulosi, con Gennaro Monaciliuni, Carla Diletta Postorino, Maria Letizia Cascelli e Debora Cardinali. Gli studi geologici sono stati coordinati da Francesca Sciubba, con Luca Cavalletti, Roberto Laureti e Carlotta Durante; gli approfondimenti archeologici da Pina Maria Derudas, con Paola Vivacqua; gli studi di traffico e l'Analisi Costi-Benefici da Pier Giorgio D'Armini, con Milena Panebianco e Alessandro Bonella. Il supporto esterno alla progettazione è stato assicurato da SYSTRA S.p.A. e S.T.E. s.r.l.

La mappatura e il coinvolgimento degli stakeholder

La progettazione del percorso partecipativo ha previsto una specifica mappatura degli stakeholder, finalizzata a individuare le amministrazioni, gli enti pubblici, gli organismi territoriali, le associazioni, le rappresentanze economiche e sociali, gli ordini professionali, i gestori delle infrastrutture e dei servizi e gli altri soggetti potenzialmente interessati dagli effetti dell'opera. La mappatura non è stata limitata ai soggetti direttamente interferiti dai tracciati, ma ha ricompreso anche gli attori titolari di competenze ambientali, paesaggistiche, archeologiche, trasportistiche, agricole, produttive e socioeconomiche.

Tra le amministrazioni centrali e gli enti istituzionali sono stati individuati e invitati:

- il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica;
- il Ministero della Cultura;
- la Soprintendenza ABAP per la Città Metropolitana di Reggio Calabria e la provincia di Vibo Valentia;
- la Soprintendenza ABAP per le province di Catanzaro e Crotone;
- la Presidenza e la Giunta della Regione Calabria;
- il Dipartimento Infrastrutture e Lavori Pubblici della Regione Calabria;
- il Dipartimento Territorio e Tutela dell'Ambiente della Regione Calabria;
- la Città Metropolitana di Reggio Calabria;
- la Provincia di Catanzaro;
- la Prefettura di Reggio Calabria;

- la Prefettura di Catanzaro.

Sono stati inoltre ricompresi nella mappatura i Comuni del territorio interessato dal corridoio infrastrutturale e dagli effetti diretti o indiretti dell'intervento:

- Reggio Calabria, Motta San Giovanni, Montebello Ionico, Melito di Porto Salvo, Roghudi, San Lorenzo, Condofuri, Bova, Bova Marina, Palizzi, Brancaleone, Bruzzano Zeffirio, Ferruzzano, Bianco, Africo, Casignana, Bovalino, Benestare, Ardore, Sant'Ilario dello Ionio, Portigliola, Locri, Gerace, Siderno, Grotteria, Gioiosa Ionica, Marina di Gioiosa Ionica, Roccella Ionica, Caulonia, Riace, Camini, Stignano, Placanica, Stilo, Monasterace, Guardavalle, Santa Caterina dello Ionio, Badolato, Isca sullo Ionio, Sant'Andrea Apostolo dello Ionio, San Sostene, Davoli, Satriano, Soverato, Petrizzi, Montepaone, Gasperina, Montauro, Stalettì, Squillace, Borgia e Catanzaro.

Per la rappresentanza del sistema economico, produttivo, universitario, professionale e sindacale sono stati individuati:

- la Camera di Commercio di Reggio Calabria;
- la Camera di Commercio di Catanzaro-Crotone-Vibo Valentia;
- Unindustria Calabria;
- Confcommercio Calabria Centrale;
- l'Università Mediterranea di Reggio Calabria;
- l'Università Magna Graecia di Catanzaro;
- CGIL Calabria, CISL Calabria e UIL Calabria;
- FIT CISL Calabria – Federazione Italiana Trasporti;
- FENEAL UIL Calabria – Edili.

La mappatura ha incluso anche le associazioni impegnate sui temi della sicurezza stradale, della tutela dell'ambiente, del paesaggio e del patrimonio naturale e culturale:

- l'Associazione Basta Vittime Sulla Strada Statale 106;
- Legambiente Calabria APS;
- WWF Calabria;
- Italia Nostra;
- LIPU;

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

- FAI.

Sono stati coinvolti gli ordini e i collegi professionali competenti, comprendenti:

- l'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Reggio Calabria;
- l'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Catanzaro;
- l'Ordine dei Geologi della Calabria;
- gli Ordini degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori delle Province di Catanzaro e Reggio Calabria;
- gli Ordini dei Dottori Agronomi e Forestali delle Province di Reggio Calabria e Catanzaro;
- gli Ordini dei Periti Industriali e dei Periti Industriali Laureati delle Province di Reggio Calabria e Catanzaro;
- i Collegi dei Geometri e dei Geometri Laureati delle Province di Reggio Calabria e Catanzaro.

Tra gli enti ambientali, i gestori delle infrastrutture e dei servizi e gli organismi interessati sotto il profilo territoriale e funzionale sono stati individuati:

- ARPACAL – Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Calabria;
- l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale;
- l'Autorità di Sistema Portuale dei Mari Tirreno Meridionale e Ionio;
- il Parco Nazionale dell'Aspromonte;
- l'Ente Parchi Marini Calabria;
- l'Aeroporto dello Stretto di Reggio Calabria – SACAL;
- il Consorzio di Bonifica della Calabria;
- SORICAL;
- SNAM – Distretto Sud, Centro di Lamezia Terme;
- TERNA – Dipartimento Trasmissione Sud;
- RFI – Rete Ferroviaria Italiana;
- le Aziende Sanitarie Provinciali di Catanzaro e Reggio Calabria;
- il Comando Militare Esercito Calabria.

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Particolare attenzione è stata riservata anche al sistema agricolo e alle organizzazioni rappresentative delle attività rurali e dello sviluppo produttivo:

- Coldiretti Calabria;
- Confagricoltura Catanzaro;
- Confagricoltura Reggio Calabria;
- CIA Agricoltori Italiani della Calabria;
- COPAGRI Calabria;
- AIAB Calabria – Associazione Italiana per l'Agricoltura Biologica;
- ARSAC – Azienda Regionale per lo Sviluppo dell'Agricoltura Calabrese;
- ARSAI – Agenzia Regionale per lo Sviluppo delle Aree Industriali e l'attrazione degli investimenti produttivi;
- ZES Calabria.

L'ampiezza della mappatura ha consentito di impostare il Dibattito Pubblico come un percorso aperto non soltanto alle amministrazioni competenti, ma anche alle componenti economiche, sociali, ambientali, professionali e civiche del territorio, favorendo l'emersione di conoscenze locali, criticità puntuali, esigenze di collegamento, istanze di tutela e proposte di modifica o miglioramento delle alternative progettuali.

L'organizzazione e la gestione del dibattito pubblico

In considerazione dell'estensione del territorio interessato e dell'articolazione dell'intervento in tre tronchi funzionali, il Dibattito Pubblico è stato organizzato attraverso incontri di presentazione del DOCFAP, approfondimenti tematici e un incontro conclusivo di restituzione.

Il percorso è stato presentato con la conferenza stampa del 20 luglio 2026, tenutasi presso la Cittadella regionale di Catanzaro, con la partecipazione del Ministro delle infrastrutture On. Matteo Salvini, il Presidente della regione Calabria On. Roberto Occhiuto, l'Amministratore delegato di Anas Dott. Claudio Andrea Gemme, durante la quale sono state introdotte le finalità del Dibattito Pubblico, il quadro generale dell'intervento e le alternative progettuali.

Gli incontri pubblici di presentazione del DOCFAP si sono svolti in modalità ibrida e sono stati articolati per tronco:

- il 15 settembre 2026, a Catanzaro, per il Tronco 3;

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

- il 16 settembre 2026, a Locri, per il Tronco 2;
- il 17 settembre 2026, a Reggio Calabria, per il Tronco 1.

Nel corso degli incontri sono state illustrate le ragioni dell'opera, la genesi del progetto, le caratteristiche dell'intervento e le alternative progettuali, riservando una specifica sessione alle domande e agli interventi del pubblico.

I successivi incontri sono stati organizzati, in modalità online, con due cicli di approfondimento.

- Il primo ciclo di approfondimenti, svolto il 21, 23 e 25 settembre 2026, rispettivamente per i Tronchi 1, 2 e 3, è stato dedicato agli studi di traffico, all'Analisi Costi-Benefici, alle ricadute socioeconomiche e al costo sociale.
- Il secondo ciclo di approfondimenti, tenutosi il 28 e 30 settembre e il 1° ottobre 2026, ha riguardato gli aspetti ambientali, archeologici, storico-paesaggistici e le procedure autorizzative relative ai tre tronchi.

Gli incontri hanno previsto una prima parte informativa, dedicata alle presentazioni tecniche, e una seconda parte riservata al confronto con i partecipanti. Le domande raccolte sono state quindi sottoposte ai relatori competenti, al fine di fornire risposte organiche e comprensibili.

Il percorso si conclude il 22 ottobre 2026 con la presentazione, in modalità telematica, della Relazione conclusiva predisposta dalla Responsabile del Dibattito Pubblico, arch. Fernanda Faillace.

Inclusione e accessibilità del processo

Il Dibattito Pubblico è stato impostato secondo un approccio aperto e inclusivo, rivolto alle amministrazioni pubbliche, agli enti territoriali, alle associazioni, alle organizzazioni economiche e sociali, agli ordini professionali, ai comitati, ai portatori di interesse e ai cittadini. La Responsabile del Dibattito Pubblico e il gruppo di lavoro hanno adottato modalità organizzative finalizzate a favorire la conoscenza del progetto e la partecipazione di soggetti con competenze, interessi ed esigenze differenti.

Gli incontri di presentazione del DOCFAP, sebbene l'art. 4 comma 2 dell'allegato I.6 al D.Lgs. 36/2023 preveda esclusivamente l'utilizzo di strumenti informatici e telematici, si sono svolti in presenza con anche la possibilità di collegamento da remoto, consentendo così la partecipazione sia in presenza sia a distanza; mentre gli approfondimenti tematici sono stati organizzati online attraverso la piattaforma Microsoft Teams, tale modalità ha comunque agevolato il coinvolgimento dei soggetti provenienti dai numerosi Comuni interessati. Durante tutti gli incontri è stato possibile formulare domande e richieste di chiarimento, e sottoposte ai relatori competenti.

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Il sito dedicato al Dibattito Pubblico ha reso disponibili: la documentazione progettuale, la Relazione di progetto redatta in linguaggio non tecnico, il calendario degli incontri e le indicazioni per la partecipazione. I cittadini e i portatori di interesse hanno inoltre potuto trasmettere osservazioni e proposte attraverso l'apposito modulo online o mediante l'indirizzo di posta elettronica dedicato.

La combinazione tra incontri in presenza, collegamenti a distanza, pubblicazione online della documentazione e possibilità di presentare contributi scritti ha favorito la partecipazione e ridotto le difficoltà connesse all'ampiezza geografica dell'area interessata. L'inclusione è stata pertanto intesa non soltanto come possibilità di assistere agli incontri, ma anche come concreta opportunità di accedere alle informazioni, comprendere le caratteristiche dell'intervento e formulare osservazioni e proposte.

Monitoraggio della partecipazione

Il monitoraggio della partecipazione è stato effettuato attraverso l'analisi degli accessi al sito web dedicato al Dibattito Pubblico e dei risultati delle attività di comunicazione realizzate sui canali social di Anas S.p.A. Nel periodo compreso tra luglio 2026 e la data di rilevazione, il sito ha registrato complessivamente 13.927 pagine visualizzate, 2.508 visitatori unici e 2.578 download della documentazione pubblicata, evidenziando un significativo interesse verso i contenuti progettuali e i materiali messi a disposizione.

La comunicazione sui social network si è articolata attraverso nove pubblicazioni complessive diffuse su LinkedIn, Facebook e X. I quattro contenuti pubblicati su LinkedIn il 20 luglio, 14 settembre, 17 settembre e 29 settembre 2026 hanno totalizzato 74.819 visualizzazioni, 465 consigli, 7 commenti e 52 diffusioni. I tre contenuti pubblicati su Facebook il 20 luglio, 14 settembre e 29 settembre 2026 hanno raggiunto complessivamente 31.447 visualizzazioni, raccogliendo 247 reazioni, 17 commenti e 26 condivisioni. I due contenuti pubblicati su X il 20 luglio e il 14 settembre 2026 hanno registrato 339 visualizzazioni e 2 ricondivisioni.

Nel complesso, le pubblicazioni social dedicate al Dibattito Pubblico hanno generato 106.605 visualizzazioni e almeno 816 interazioni, considerando consigli, reazioni, commenti, diffusioni, condivisioni e ricondivisioni. I dati mostrano una maggiore capacità di diffusione su LinkedIn, che ha prodotto circa il 70% delle visualizzazioni social complessive, seguito da Facebook, con circa il 29,5%. Il contenuto che ha ottenuto la maggiore visibilità è stato quello pubblicato il 20 luglio 2026 su LinkedIn, con 50.265 visualizzazioni, 257 consigli, 4 commenti e 16 diffusioni; tra le pubblicazioni Facebook, il risultato più significativo è stato registrato dal contenuto del 20 luglio 2026, con 23.662 visualizzazioni, 190 reazioni, 8 commenti e 17 condivisioni. Tali risultati, unitamente agli accessi e ai download registrati dal sito, restituiscono un quadro significativo della diffusione digitale delle informazioni relative al procedimento, pur non consentendo di determinare il numero complessivo delle persone effettivamente coinvolte, poiché le visualizzazioni e le interazioni possono riferirsi anche ai medesimi utenti su piattaforme o pubblicazioni differenti.

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Gli incontri informativi

Gli incontri informativi territoriali sono stati organizzati come segue:

- una prima parte è stata dedicata alle presentazioni tecniche da parte del proponente;
- una seconda parte è stata dedicata alle domande e agli interventi dal pubblico. Nel corso degli incontri, al fine di garantire pari opportunità di espressione a tutti/e, è stato predisposto un sistema di raccolta delle domande via chat e via e-mail per chi partecipava online. Le domande sono poi state evase dai progettisti.

La totalità delle domande poste durante gli incontri ha trovato risposta in diretta. Le stesse con le relative risposte sono state sintetizzate nei report di ciascun incontro pubblicati on-line.

Complessivamente sono stati organizzati:

- 1 conferenza stampa, dedicata alla presentazione del Dibattito pubblico e di illustrazione delle modalità di svolgimento dello stesso ;
- 3 incontri informativi sul territorio;
- 6 incontri tematici on-line.

Il primo incontro informativo si è svolto martedì 15 settembre 2026, dalle ore 11.00 alle ore 13.00, presso la sede della Regione Calabria, Cittadella regionale "Jole Santelli" in località Germaneto, a Catanzaro, ed è stato dedicato al Tronco 3, sviluppato per circa 60 km tra Roccella Jonica e Squillace. Dopo l'introduzione dell'arch. Fernanda Faillace, Responsabile del Dibattito Pubblico per ANAS, sono intervenuti l'ing. Luigi Mupo, Responsabile della Struttura Territoriale Calabria di ANAS, e, da remoto, l'ing. Giuseppe Danilo Malgeri, Responsabile del procedimento. L'illustrazione tecnica è stata svolta dall'ing. Raffaele Costanzo, Project Manager ANAS, e dal dott. Gennaro Monaciliuni, referente dell'Area Ambiente della Direzione Tecnica di ANAS. Nel corso della presentazione sono stati descritti i due corridoi e le quattro alternative individuate dal DOCFAP, precisando che le analisi multicriteria e costi-benefici attribuiscono alle Alternative 3 e 4 gli esiti complessivamente più favorevoli, senza che ciò determini una scelta già assunta da ANAS.

Nel confronto con il pubblico sono emersi principalmente i temi dell'accessibilità di Sant'Andrea Apostolo dello Ionio e delle strutture sanitarie, turistiche e naturalistiche presenti nel suo territorio; del collegamento con le aree interne; alcuni amministratori e rappresentanti territoriali hanno espresso preferenza per l'Alternativa 1 pedemontana; altri interventi hanno espresso preferenza per la categoria B; è stato chiesto se sia possibile combinare parti di corridoi differenti; rassicurazioni circa la sicurezza delle sezioni di categoria C; della cantierizzazione; dei tempi, dei costi e della disponibilità dei finanziamenti. ANAS ha manifestato la disponibilità a vagliare le istanze presentate e ha ribadito che gli esiti del Dibattito Pubblico potranno

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

determinare ottimizzazioni o combinazioni tra le soluzioni considerate, purché tecnicamente verificabili. Report_Tronco3_del_15.09.2026

Il secondo incontro informativo si è svolto mercoledì 16 settembre 2026, dalle ore 11.00 alle ore 13.00, presso Palazzo Nieddu del Rio, a Locri, ed è stato dedicato al Tronco 2, esteso per circa 45 km tra Palizzi e Locri e interessante dodici Comuni. L'incontro è stato aperto dall'ing. Claudio Moroni, Direttore Generale del Dipartimento Infrastrutture della Regione Calabria, che ha sottolineato l'importanza strategica dell'infrastruttura, 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'illustrazione tecnica è stata condotta dall'ing. Raffaele Costanzo e dall'arch. Maria Letizia Cascelli, che hanno presentato le quattro alternative distribuite tra un corridoio pedemontano e un corridoio più prossimo alla costa. Le analisi illustrate hanno evidenziato una maggiore capacità delle alternative costiere di intercettare i flussi di traffico e risultati complessivamente migliori per le Alternative 3 e 4, mentre l'Alternativa 2 ha ottenuto valori prossimi alla soglia di convenienza economica.

Le osservazioni raccolte hanno riguardato le interferenze con particolare riferimento a metanodotti ed elettrodotti, le modalità di scelta dell'alternativa, la tutela del nucleo della contrada Palazzi e della Villa Romana di Casignana, i collegamenti con le aree interne, l'adeguamento delle strade provinciali di accesso, la preferenza per soluzioni integralmente a quattro corsie, la valorizzazione delle opere già realizzate nel tratto Locri-Ardore e la sostenibilità economica dell'intervento. Una parte significativa degli intervenuti ha manifestato un orientamento favorevole all'Alternativa 2, considerata in grado di coniugare prestazioni infrastrutturali elevate e maggiore sostenibilità economica rispetto alla soluzione pedemontana. ANAS ha confermato che le interferenze infrastrutturali e le emergenze archeologiche saranno approfondite nelle successive fasi progettuali e che tutte le osservazioni saranno sottoposte a valutazione tecnica. Report_Tronco2_del_16.09.2026

Il terzo incontro informativo si è svolto giovedì 17 settembre 2026, dalle ore 11.00 alle ore 13.00, presso Palazzo Alvaro, Sala Perri, a Reggio Calabria, ed è stato dedicato al Tronco 1, sviluppato per circa 40 km tra Reggio Calabria e Bova Marina, fino all'innesto con la Variante di Palizzi, e interessante sette Comuni. Dopo l'introduzione dell'arch. Fernanda Faillace, sono intervenuti la prof.ssa Monica Pasca, componente della Commissione Tecnica VIA-VAS del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, l'ing. Claudio Moroni e l'ing. Luigi Mupo. L'illustrazione tecnica è stata svolta dall'ing. Raffaele Costanzo e dall'arch. Carla Diletta Postorino. Sono state presentate quattro alternative distribuite tra un corridoio pedemontano e uno costiero, con particolare attenzione alle interferenze con la rete Natura 2000, alle fiumare di Melito e dell'Amendolea, alle aree agricole di pregio, ai corridoi ecologici e al paesaggio dell'Area Grecanica. Le analisi multicriteria e costi-benefici hanno evidenziato prestazioni complessivamente migliori per le Alternative 3 e 4.

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Nel dibattito è emersa una sostanziale convergenza sulla necessità di procedere rapidamente all'ammodernamento della SS 106 nel tratto reggino. Le osservazioni hanno riguardato la sicurezza stradale, l'accessibilità delle aree interne, il miglioramento dell'innesto nell'area urbana di Reggio Calabria, la resilienza climatica dell'infrastruttura, la tutela delle coltivazioni di bergamotto e delle aziende agricole, la configurazione a quattro corsie, i tempi e la finanziabilità dell'opera. Si sono delineati due orientamenti principali: da una parte, l'interesse per l'Alternativa 1 pedemontana, ritenuta maggiormente funzionale alla valorizzazione dell'entroterra e al contrasto dello spopolamento; dall'altra, l'indicazione dell'Alternativa 2 costiera a quattro corsie quale possibile punto di equilibrio tra prestazioni infrastrutturali, sostenibilità economica e concreta realizzabilità. Report_Tronco1_del_17.09.2026

Le registrazioni video, i report di seduta e le informazioni relative agli incontri del Dibattito Pubblico sono disponibili nella pagina ufficiale dedicata agli incontri della SS 106 "Jonica" disponibile al seguente link: https://dibattitopubblico.stradeanas.it/strada-statale-106-jonica-incontri/

Gli incontri di approfondimento

Successivamente agli incontri informativi territoriali, sono stati organizzati sei incontri di approfondimento, svolti esclusivamente online su piattaforma Teams e articolati in due cicli tematici, ciascuno dedicato ai tre tronchi oggetto del Dibattito Pubblico.

Il primo ciclo, costituito dagli incontri del 21, 23 e 25 settembre 2026, ha riguardato rispettivamente i Tronchi 1, 2 e 3 ed è stato dedicato all'approfondimento dello studio del traffico, dell'analisi costi-benefici comprensiva del costo sociale dell'incidentalità, delle ricadute socioeconomiche.

Il secondo ciclo, costituito dagli incontri del 28 e 30 settembre e del 1° ottobre 2026, ha riguardato, nello stesso ordine, i Tronchi 1, 2 e 3 ed è stato dedicato all'approfondimento dell'opera sotto il profilo ambientale, archeologico, storico-paesaggistico e procedurale.

Gli incontri, come per i precedenti, hanno previsto una prima parte di presentazione svolta dai rappresentanti di ANAS e dei tecnici incaricati, seguita da uno spazio riservato alle domande, alle osservazioni e agli interventi dei partecipanti, formulati oralmente o attraverso la piattaforma telematica. È stata inoltre ribadita la possibilità di trasmettere ulteriori contributi attraverso il sito e i canali ufficiali del Dibattito Pubblico.

Il primo incontro di approfondimento si è svolto online il 21 settembre 2026, dalle ore 11.00 alle ore 13.00, è stato dedicato al Tronco 1, compreso tra Reggio Calabria e l'innesto con la Variante di Palizzi. Dopo l'introduzione dell'arch. Fernanda Faillace, Responsabile del Dibattito Pubblico, e l'intervento dell'ing. Giuseppe Danilo Malgeri, Responsabile del procedimento e dirigente ANAS, l'ing. Pier Giorgio D'Armini, Responsabile del Servizio Studi di Mobilità Sostenibile e Analisi Trasportistiche di ANAS, ha illustrato lo studio del traffico, i livelli di incidentalità e le velocità di percorrenza, il confronto tra le quattro alternative, i benefici attesi in termini di accessibilità e resilienza della rete, l'analisi costi-benefici e le ricadute economiche e occupazionali dell'opera. Nel confronto conclusivo sono stati forniti chiarimenti sulla maggiore capacità

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

dell'Alternativa 2 di attrarre traffico rispetto all'Alternativa 1, dovuta principalmente al numero e alla distribuzione degli svincoli, è stato ricordato come reperire tutta la documentazione inerente il dibattito compreso le slide di presentazione dei vari incontri, e sulle tempistiche teoriche di realizzazione. È stata inoltre confermata la preferenza di ANCE Reggio Calabria per l'Alternativa 1. REPORT_tronco_1 _incontro_tematico_del_21.09.2026

Il secondo incontro di approfondimento si è svolto online il 23 settembre 2026, dalle ore 11.00 alle ore 13.00, ed è stato dedicato al Tronco 2, compreso tra Palizzi e Locri. L'incontro è stato aperto dall'arch. Fernanda Faillace, mentre l'approfondimento tecnico è stato condotto dall'ing. Pier Giorgio D'Armini. La presentazione ha riguardato lo studio del traffico e dell'incidentalità, le condizioni di percorrenza della SS 106 esistente, la capacità delle quattro alternative di intercettare la domanda, i benefici in termini di riduzione dei tempi di viaggio, la prioritizzazione dei lotti funzionali, i costi di realizzazione, l'analisi costi-benefici e le ricadute economiche e occupazionali. È stato evidenziato che le alternative costiere presentano una maggiore capacità di attrazione rispetto al corridoio pedemontano e che le Alternative 3 e 4 conseguono indicatori di sostenibilità economica superiori alla soglia prevista. Al termine della presentazione non sono state registrate domande, osservazioni e richieste di intervento da parte dei partecipanti; è stata comunque ricordata la possibilità di trasmettere anche successivamente contributi attraverso i canali ufficiali del Dibattito Pubblico. REPORT_tronco_2 _incontro_tematico_del_23.09.2026

Il terzo incontro di approfondimento si è svolto online il 25 settembre 2026, dalle ore 11.00 alle ore 13.00, ed è stato dedicato al Tronco 3, compreso tra Roccella Jonica e Squillace. Dopo l'introduzione dell'arch. Fernanda Faillace, l'ing. Pier Giorgio D'Armini ha illustrato lo studio del traffico, l'incidentalità e le velocità di percorrenza, le caratteristiche e la funzionalità delle quattro alternative, i benefici attesi per l'accessibilità e la resilienza della rete, i criteri di prioritizzazione dei lotti, i tempi teorici di realizzazione, l'analisi costi-benefici e le ricadute socioeconomiche e occupazionali. Nel successivo confronto sono stati approfonditi il rapporto tra disponibilità finanziarie e tempi di realizzazione, la considerazione dei bacini dell'entroterra e delle attività economiche locali, le caratteristiche delle sezioni di categoria C predisposte per il futuro raddoppio e il rapporto tra le alternative del DOCFAP e il precedente progetto CZ 387. È stata inoltre registrata la posizione espressa dal Comune di Caulonia e dagli altri enti richiamati nel corso dell'incontro a favore dell'Alternativa 1, precisando che la scelta non è ancora definita e sarà assunta tenendo conto delle valutazioni tecniche e degli esiti complessivi del Dibattito Pubblico. REPORT_tronco_3 _incontro_tematico_del_25.09.2026

Il quarto incontro di approfondimento si è svolto online il 28 settembre 2026, dalle ore 11.00 alle ore 13.00, ed è stato dedicato al Tronco 1, compreso tra Reggio Calabria e Bova Marina, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, archeologici e storico-paesaggistici e procedurali dell'opera. Dopo l'introduzione dell'arch. Fernanda Faillace, l'ing. Massimo Romano dell'Area Procedure autorizzative Sud di ANAS ha illustrato il percorso autorizzativo successivo al Dibattito Pubblico, dal passaggio dal DOCFAP al PFTE fino alla VIA, alla verifica preventiva dell'interesse archeologico, alla Conferenza di servizi e all'intesa Stato-Regione. Gli approfondimenti tecnici, presentati dall'arch. Maria Letizia Cascelli, dall'arch. Carla Diletta Postorino e dalla

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

dott.ssa Paola Vivacqua, hanno riguardato il rapporto opera/ambiente con focus sulle fiumare, i siti Natura 2000, le coltivazioni di bergamotto, la sensibilità paesaggistica dell'Area Grecanica e i circa 90 punti di interesse archeologico censiti. Sono state inoltre illustrate le strategie preliminari di mitigazione e l'analisi multicriteria utilizzata per il confronto tra le alternative. Al termine della presentazione non sono state formulate domande orali né sono pervenuti quesiti scritti attraverso la piattaforma; è stata comunque confermata la possibilità di trasmettere anche successivamente all'incontro osservazioni attraverso i canali ufficiali del Dibattito Pubblico. REPORT_tronco_1_aspetti_ambientali_archeologici_paesaggistici_28.09.2026

Il quinto incontro di approfondimento si è svolto online il 30 settembre 2026, dalle ore 11.00 alle ore 13.00, ed è stato dedicato al Tronco 2, compreso tra Palizzi e Locri, affrontando il percorso procedurale e autorizzativo e i principali condizionamenti ambientali, paesaggistici e archeologici. Dopo l'introduzione dell'arch. Fernanda Faillace, l'arch. Federico Aveni Cirino dell'Area Procedure autorizzative Sud di ANAS ha illustrato le fasi successive al Dibattito Pubblico. Gli approfondimenti tecnici, svolti dall'arch. Carla Diletta Postorino, dall'arch. Maria Letizia Cascelli e dal dott. Pierfrancesco Izzo, hanno interessato i siti Natura 2000, le fiumare, le aree boscate, le colture di pregio, la sensibilità visiva della costa e i 125 punti di interesse archeologico censiti, con particolare attenzione alla Villa romana di Casignana e all'area archeologica di Locri Epizefiri. Sono stati inoltre presentati il masterplan delle mitigazioni e l'analisi multicriteria, che ha restituito risultati complessivamente più favorevoli per le Alternative 3 e 4. Nel confronto conclusivo è pervenuta una domanda sulle opere in sotterraneo e sulle modalità di attraversamento delle aree vicine al parco archeologico di Locri; non sono state formulate ulteriori domande orali né sono pervenuti altri quesiti scritti attraverso la piattaforma. REPORT_tronco_2_aspetti_ambientali_archeologici_paesaggistici_30.09.2026

Il sesto e ultimo incontro di approfondimento si è svolto online il 1° ottobre 2026, dalle ore 11.00 alle ore 13.00, ed è stato dedicato al Tronco 3, compreso tra Roccella Jonica e Squillace, con riferimento agli aspetti procedurali, ambientali, archeologici e storico-paesaggistici. Dopo l'introduzione dell'arch. Fernanda Faillace, l'ing. Massimo Romano di ANAS ha illustrato il successivo iter autorizzativo. Gli approfondimenti dell'arch. Maria Letizia Cascelli, dell'arch. Carla Diletta Postorino e della dott.ssa Paola Vivacqua hanno riguardato le fiumare, la Zona Speciale di Conservazione della Vallata dello Stilaro, le colture di pregio, la sensibilità paesaggistica della Locride e del Soveratese e gli oltre 300 punti di interesse archeologico censiti. Sono stati inoltre illustrati il masterplan delle mitigazioni e l'analisi multicriteria, che ha attribuito alle Alternative 3 e 4 prestazioni complessivamente migliori.

Nel confronto conclusivo è emersa una particolare attenzione alla tutela della Piana di Aguglia, delle produzioni agrumicole, degli insediamenti e delle evidenze archeologiche del territorio di Caulonia. Diversi partecipanti hanno espresso una preferenza per l'Alternativa 1, mentre è stata proposta anche una soluzione mista capace di spostare localmente verso monte il corridoio costiero nel tratto tra Roccella Jonica, Caulonia e Monasterace. ANAS ha precisato che le alternative del DOCFAP rappresentano corridoi non ancora definitivamente fissati e che la scelta finale dovrà tenere conto degli studi tecnici, dell'analisi costi-benefici,

della matrice multicriteria e delle osservazioni raccolte durante il Dibattito Pubblico. REPORT_tronco_3_aspetti_ambientali_archeologici_paesaggistici_01.10.2026.

I materiali, le registrazioni video, i report di seduta e le informazioni relative a tutti gli incontri di approfondimento sono disponibili nella pagina ufficiale dedicata agli incontri del Dibattito Pubblico sulla SS 106 "Jonica" al seguente link: https://dibattitopubblico.stradeanas.it/strada-statale-106-jonica-incontri/

L'informazione e la comunicazione pubblica

Scenario di partenza

In ogni dibattito pubblico è essenziale il supporto di una comunicazione efficace e integrata, che dia a tutti gli attori in gioco – territorio, cittadinanza, associazioni, comitati, enti locali – la possibilità di rimanere aggiornati sulle tematiche che riguardano il progetto e le sue caratteristiche, oltre che di informarsi sulle diverse possibilità di partecipazione per esprimere in modo consapevole i propri pareri e le proprie opinioni secondo le modalità previste.

Il Dibattito Pubblico è stato presentato il 20 luglio 2026 durante una conferenza stampa tenutasi presso la Cittadella regionale "Jole Santelli" di Germaneto, a Catanzaro. All'evento hanno partecipato, tra gli altri, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, on. Matteo Salvini; il Presidente della Regione Calabria, on. Roberto Occhiuto; l'Amministratore delegato di Anas, Claudio Andrea Gemme; il Direttore della Direzione Tecnica di Anas alla data dell'evento, Luca Bernardini; la Responsabile del Dibattito Pubblico, Fernanda Faillace; e altri rappresentanti di Anas. Dopo gli interventi istituzionali, sono stati proiettati un video descrittivo dell'opera e una breve presentazione delle principali caratteristiche del progetto. È stata quindi comunicata la data di avvio ufficiale del Dibattito Pubblico, fissata al 4 agosto 2026, coincidente con la pubblicazione sul sito dedicato della documentazione progettuale del DOCFAP, della Relazione di progetto e del progetto di Dibattito Pubblico, strumenti predisposti per garantire adeguate opportunità di informazione e partecipazione.

Tutte le principali testate di informazione locali hanno dato adeguata copertura al Dibattito Pubblico. In particolare: Gazzetta del Sud e Quotidiano del Sud, nonché numerose testate online regionali e locali, tra cui: LaC News24, Corriere della Calabria, StrettoWeb, CityNow, Il Reggino, Eco della Locride, Calabria7, CatanzaroInforma e ReggioToday. La copertura informativa è stata inoltre assicurata da ulteriori portali di informazione territoriale, piattaforme web specializzate e canali istituzionali. Nel periodo di riferimento sono state censite 74 pubblicazioni tra quotidiani cartacei, periodici, testate online e piattaforme informative, diffuse attraverso 30 differenti canali di informazione, a testimonianza dell'elevato interesse suscitato dall'iniziativa e della sua ampia diffusione nel contesto regionale.

Le attività di comunicazione relative al dibattito si sono svolte sin dal principio in un quadro di elevato interesse e di una sostanziale neutralità da parte dei media, a fronte di una certa polarizzazione di alcuni

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Sindaci nei confronti dell'opera, in particolare sui temi della scelta del tracciato e del relativo impatto sul territorio e sulle attività locali. L'obiettivo primario della comunicazione della Responsabile del dibattito pubblico è stato sin dall'inizio quello di garantire una diffusione imparziale, corretta ed esaustiva delle informazioni sul funzionamento del dibattito stesso e lle metodologie di interazione, rimanendo terza rispetto a discussioni e critiche avanzate nel merito del progetto di Anas S.p.A.

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Media Strategy: le relazioni con la stampa

Obiettivo primario delle azioni di media relations è stato quello di coinvolgere e informare la stampa veicolando informazioni relative agli incontri e alle altre attività previste dal dibattito. Le attività di media relations hanno visto il coinvolgimento di circa 31 tra testate regionali e locali (sia cartacee che online), emittenti televisive locali e portali web.

Il primo incontro pubblico si è tenuto il giorno 15 settembre 2026 a Catanzaro, presso la Cittadella Regionale Jole Santelli in località Germaneto.

Il dibattito pubblico ha visto un'ampia partecipazione di giornalisti locali che hanno seguito il dibattito sia in presenza sia attraverso la modalità online.

Il dibattito pubblico è stato caratterizzato da una copertura mediatica costante anche grazie all'invio di comunicati stampa volti a informare sullo svolgimento degli incontri. L'attività di comunicazione è stata improntata al rispetto dei principi di autonomia e terzietà della responsabile del dibattito pubblico. Infatti, il team incaricato della comunicazione ha privilegiato l'informazione strettamente legata al dibattito e alle sue dinamiche senza entrare nel dettaglio del progetto.

Comunicati stampa

Di seguito il dettaglio dei 4 comunicati stampa diramati dal 20 luglio all'ottobre 2026:

- 20 luglio: SS106 "JONICA", ANAS: PRESENTATO OGGI ALLA CITTADELLA REGIONALE IL DIBATTITO PUBBLICO PER IL COMPLETAMENTO DELLA NUOVA STRADA DELLA MAGNA GRECIA;
- 17 settembre: SS106 «STRADA DELLA MAGNA GRECIA»: CONCLUSI GLI INCONTRI A CATANZARO LOCRI E REGGIO CALABRIA. L'AD GEMME: «ANAS AL FIANCO DEI TERRITORI PER LA NUOVA DORSALE JONICA»;
- 29 settembre: SS106 "JONICA" ANAS, DIBATTITO PUBBLICO: IL 30 SETTEMBRE E IL 1° OTTOBRE GLI ULTIMI DUE INCONTRI DI APPROFONDIMENTO TEMATICO;

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

- ottobre:SS106 "JONICA" ANAS: DIBATTITO PUBBLICO, IL 22 OTTOBRE LA PRESENTAZIONE DELLA RELAZIONE FINALE.

KPI principali:

- 4 comunicati stampa
- 28 menzioni sui quotidiani locali;
- 1 menzione su periodico;
- 4 testate giornalistiche locali coinvolte;
- 45 menzioni totali su articoli online;
- 22 media online coinvolti;
- 19 servizi TG.

Social Media Management: diffusione del dibattito sul web

Con l'obiettivo di promuovere la visibilità online del dibattito pubblico e favorire la partecipazione della cittadinanza, sono state sviluppate azioni mirate di comunicazione digitale. In primo luogo, attraverso le pagine Facebook, X, LinkedIn e YouTube di Anas S.p.A., spazi digitali utilizzati per comunicare i temi e gli appuntamenti del dibattito alle persone interessate e per favorirne il coinvolgimento.

La strategia di comunicazione digitale ha previsto le seguenti azioni:

- definizione, lancio e gestione di una programmazione social sui suddetti canali Anas (Facebook, X, LinkedIn e YouTube) ,
- stesura di una policy web, utile a gestire i commenti e messaggi da parte degli utenti e promuovere un confronto positivo con essi;
- monitoraggio avanzato delle conversazioni online tramite un tool avanzato, in modo da tracciare le conversazioni e i principali spazi di discussione in Rete.

I dati - KPI social principali

L'attività svolta sul profilo "LinkedIn" nel corso del Dibattito Pubblico ha consentito di raggiungere i seguenti KPI:

- numero di post pubblicati: 4;
- visualizzazioni dei post: 74.819;

- interazioni con i post della pagina: 578.

L'attività svolta sulla pagina "Facebook" nel corso del Dibattito Pubblico ha consentito di raggiungere i seguenti KPI:

- numero di post pubblicati: 3;
- visualizzazioni dei post: 31.447;
- interazioni con i post della pagina: 290.

L'attività svolta sul profilo "X" nel corso del Dibattito Pubblico ha consentito di raggiungere i seguenti KPI:

- numero di post pubblicati: 2;
- visualizzazioni dei post: 339.

Sito web

Il sito web dedicato al Dibattito Pubblico ha rappresentato il fulcro delle attività di informazione e comunicazione del processo partecipativo, assicurando la massima accessibilità, trasparenza e diffusione dei contenuti relativi all'intervento. In coerenza con le funzioni attribuite alla Responsabile del Dibattito Pubblico dall'art. 4 dell'Allegato I.6 del D.Lgs 36/2023, il portale dedicato (https://dibattitopubblico.stradeanas.it/strada-statale-106-jonica/) ha costituito il punto di riferimento unico per la consultazione della documentazione, la pubblicazione degli aggiornamenti e la partecipazione informata dei cittadini e degli stakeholder. Nella sua progettazione sono stati perseguiti i seguenti obiettivi strategici:

- favorire il più possibile la fruizione delle informazioni contenute nel sito e l'accesso alle diverse modalità di partecipazione al dibattito pubblico: la partecipazione in diretta o online agli incontri, la presentazione di propri contributi scritti, la richiesta di chiarimenti e segnalazioni attraverso e-mail;

- l'impegno alla trasparenza, secondo il principio dell'accountability (ossia di rendicontazione dell'operato dell'attore pubblico), attraverso la creazione e il tempestivo aggiornamento di un vero e proprio database, di facile e immediato accesso per tutti/e, dei materiali prodotti nel corso del dibattito pubblico: dalla Relazione di progetto iniziale alla restituzione di ogni singolo incontro attraverso video, resoconti riassuntivi, documentazione progettuale presentata, fino ai quaderni degli attori.

Di seguito vengono riportati i KPI principali del sito web del dibattito pubblico, ovvero le statistiche e il numero delle interazioni registrate, aggiornate al 5 ottobre 2026:

- 2.508 visitatori unici;

- 13.927 pagine visitate;

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

- 2.578 download di file.

Considerazioni sul dibattito pubblico

Fin dai primi incontri è emersa la necessità di fornire ai partecipanti un quadro chiaro sia delle caratteristiche dell'intervento sia della fase progettuale nella quale si inseriva il Dibattito Pubblico. Una parte rilevante dell'attività è stata quindi dedicata a illustrare il contenuto del Documento di fattibilità delle alternative progettuali, le differenze tra i corridoi individuati per i tre tronchi e il significato delle valutazioni tecniche, trasportistiche, economiche e ambientali poste alla base del confronto. È stato inoltre più volte chiarito che il Dibattito Pubblico si svolgeva nella fase del DOCFAP e che, pertanto, non era ancora stato selezionato il tracciato da sviluppare nelle successive fasi progettuali.

Gli incontri informativi territoriali, organizzati a Catanzaro, Locri e Reggio Calabria, hanno consentito alle amministrazioni, alle associazioni, ai comitati, agli ordini professionali, alle organizzazioni sindacali e ai cittadini di confrontarsi direttamente con ANAS e con i tecnici incaricati. In tali occasioni sono state presentate le alternative relative a ciascun tronco e sono emerse esigenze strettamente connesse alle caratteristiche dei territori attraversati. Il confronto ha riguardato soprattutto la sicurezza della SS 106 esistente, l'accessibilità dei centri costieri e delle aree interne, la distribuzione degli svincoli, i collegamenti con la viabilità locale e provinciale, la configurazione a quattro corsie o a carreggiata unica, la possibilità di procedere per lotti funzionali, i tempi di realizzazione e la concreta disponibilità delle risorse finanziarie.

La discussione non ha fatto emergere una preferenza univoca valida per l'intero collegamento. Alcuni interventi hanno manifestato interesse per il corridoio pedemontano, considerato maggiormente funzionale al collegamento con l'entroterra, alla valorizzazione delle aree interne e al contrasto dello spopolamento. In altri casi è stata sostenuta l'opportunità di privilegiare soluzioni più prossime alla costa, ritenute maggiormente capaci di intercettare la domanda di mobilità e di assicurare un migliore equilibrio tra prestazioni infrastrutturali, costi e realizzabilità. Sono state inoltre avanzate proposte di ottimizzazione e - con riferimento al tronco III - richieste di combinazione tra parti di corridoi differenti, suffragate dall'esigenza di adattare la futura soluzione alle specificità locali piuttosto che applicare, nell'individuazione del corridoio preferenziale, criteri di analisi uniformi lungo tutti e tre i tronchi.

Gli incontri di approfondimento online hanno permesso di esaminare in maniera più puntuale i temi che, durante gli appuntamenti territoriali, avevano suscitato maggiore interesse. Il primo ciclo si è concentrato sullo studio del traffico, sull'incidentalità, sull'analisi costi-benefici, sulle ricadute socioeconomiche e sul costo sociale. Le presentazioni hanno consentito di chiarire le modalità con cui sono state confrontate le alternative, evidenziando in generale una maggiore capacità delle soluzioni costiere di attrarre i flussi di traffico. È stato comunque precisato che i risultati delle analisi trasportistiche, economiche e multicriteria

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

costituiscono strumenti a supporto della decisione e non comportano, da soli, la selezione automatica di una determinata alternativa.

Il secondo ciclo di approfondimenti ha riguardato gli aspetti ambientali, archeologici, storico-paesaggistici e procedurali. Questi incontri hanno restituito la complessità e la sensibilità dei territori interessati, caratterizzati dalla presenza di fiumare, aree appartenenti alla Rete Natura 2000, zone boscate, corridoi ecologici, paesaggi di particolare valore e numerose testimonianze archeologiche. Particolare interesse dei partecipanti è stato riservato alle produzioni agricole identitarie, comprese le coltivazioni di bergamotto e gli agrumi storici, e alla necessità di tutelare le aziende e le aree agricole interessate dai diversi corridoi. Nel territorio di Caulonia sono emerse specifiche preoccupazioni per la Piana di Aguglia, per le produzioni agrumicole locali e per le evidenze archeologiche comprese tra le fiumare Allaro e Precariti, accompagnate dalla preferenza espressa per l'Alternativa 1 o per una soluzione mista capace di ridurre le interferenze locali.

Nel complesso, lo svolgimento degli incontri informativi e degli approfondimenti ha contribuito a costruire una base conoscitiva più ampia e condivisa, consentendo ai partecipanti di comprendere meglio le differenze tra le alternative e ad ANAS di acquisire osservazioni fondate sulla conoscenza diretta dei territori. Il confronto si è sviluppato con posizioni talvolta differenti, ma ha permesso di far emergere criticità, esigenze e proposte utili per le successive valutazioni.

Gli incontri hanno chiarito che la scelta dovrà derivare dalla valutazione congiunta delle analisi tecniche, economiche e trasportistiche, dei condizionamenti ambientali, paesaggistici e archeologici, della concreta finanziabilità dell'intervento e dei contributi provenienti dalle comunità interessate. Il percorso partecipativo ha quindi rappresentato non soltanto un'occasione di informazione sul progetto, ma anche uno strumento per orientarne gli ulteriori sviluppi verso una soluzione maggiormente coerente con le caratteristiche dei territori e con le esigenze espresse dai soggetti coinvolti.

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Sintesi dei temi emersi

La presente relazione ricostruisce in forma organica le principali argomentazioni affrontate nel Dibattito Pubblico relativo al DOCFAP della SS 106 "Jonica", con riferimento al Tronco 1 Reggio Calabria-Bova Marina e innesto con la Variante di Palizzi, al Tronco 2 Palizzi-Locri e al Tronco 3 Roccella Jonica-Squillace. La trattazione restituisce in forma organica il resoconto dell'intero Dibattito sull'itinerario, gli approfondimenti dedicati a traffico, analisi costi-benefici e ricadute socioeconomiche, nonché le sedute sugli aspetti ambientali, archeologici e paesaggistici.

Il quadro emerso è articolato ma coerente. Il territorio riconosce il carattere strategico dell'ammodernamento della SS 106, soprattutto sotto il profilo della sicurezza, della continuità dei collegamenti e dell'accessibilità della fascia jonica. Allo stesso tempo, il confronto ha evidenziato l'esigenza di evitare che la scelta del corridoio venga ridotta alla sola prestazione trasportistica o al solo costo di realizzazione. Le amministrazioni, le organizzazioni e i cittadini hanno richiesto che la decisione consideri congiuntamente tempi di realizzazione, sostenibilità economica, interazione opera/ambiente: consumo di suolo, paesaggio, beni archeologici, rete Natura 2000, sistemi agricoli, fiumare, i collegamenti con i centri abitati e l'occasione di una possibilità di sviluppo delle aree interne.

Un elemento trasversale a tutte le sedute riguarda la natura della fase in corso. È stato più volte chiarito che il DOCFAP confronta alternative e con la conclusione del Dibattito, sulla scorta della presente relazione la stazione appaltante provvederà a controdedurre le osservazioni, le proposte e i suggerimenti avanzati dagli attori e indicherà un corridoio preferenziale, trasmettendo poi gli atti al Ministero delle infrastrutture vigilante che indicherà le sue decisioni. La definizione puntuale del tracciato, le opere d'arte, gli svincoli e le mitigazioni saranno dettagliati, definiti e verificati nella successiva fase progettuale e autorizzativa. Ne consegue che molte richieste territoriali non hanno ricevuto una risposta definitiva, ma sono state acquisite come indicazioni da sottoporre a verifica tecnica, ambientale ed economica.

Le questioni maggiormente ricorrenti possono essere ricondotte a cinque tematiche:

1) scelta tra corridoio pedemontano e costiero;
2) configurazione interamente o parzialmente a quattro corsie;
3) sostenibilità economica;
4) tutela delle componenti ambientali, agricole, paesaggistiche e archeologiche;
5) l'accessibilità dei comuni, con riferimento anche alle aree interne, connessione con i principali poli territoriali.

Nei paragrafi successivi tali temi sono ricostruiti secondo la sequenza delle osservazioni emerse, delle richieste formulate e dei chiarimenti forniti.

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Ragioni dell'opera

Esigenza di ammodernamento e sicurezza della SS 106

Nel corso degli incontri è emersa una sostanziale condivisione dell'esigenza di intervenire sull'itinerario ionico. La strada esistente è stata descritta come un asse caratterizzato da discontinuità funzionali, attraversamenti urbani, accessi diretti, livelli di servizio non omogenei e condizioni di sicurezza non adeguate al ruolo territoriale svolto. L'opera è stata quindi collegata alla necessità di separare i flussi di lunga percorrenza dal traffico locale, ridurre i conflitti nei centri abitati e realizzare un'infrastruttura con caratteristiche geometriche e di controllo degli accessi coerenti con la funzione di collegamento regionale.

La sicurezza ha rappresentato una delle motivazioni più forti a sostegno dell'intervento. Diversi partecipanti hanno palesato di non accettare soluzioni che sono percepite come riduttive e di assumere la configurazione a quattro corsie come obiettivo generale. ANAS ha relazionato la sicurezza non soltanto al numero delle corsie, ma anche alla separazione dei flussi, all'eliminazione degli accessi a raso, agli svincoli a livelli sfalsati, alla qualità plano-altimetrica e alla possibilità di trasferire traffico dalla viabilità esistente alla nuova infrastruttura.

Opportunità territoriale e accessibilità della fascia ionica

L'ammodernamento è stato inoltre interpretato come occasione per ridurre l'isolamento della fascia ionica e migliorare l'accessibilità verso i poli urbani e i servizi. Nei tre tronchi è stata chiesta particolare attenzione ai comuni interni e alle connessioni trasversali, affinché la nuova infrastruttura non si limiti a costituire un asse veloce parallelo alla costa, ma diventi una rete capace di distribuire opportunità e di sostenere relazioni dei centri urbani, compresi quelli più interni, con ospedali, scuole, università, porti, aeroporti e sistemi produttivi.

Alternative proposte

Confronto tra corridoio pedemontano e corridoio costiero

Il tema delle alternative ha attraversato tutti gli incontri. Le soluzioni esaminate combinano, con caratteristiche diverse nei tre tronchi, un corridoio più interno o pedemontani e un corridoio più prossimo alla costa e alla SS 106 esistente. L'alternativa pedemontana è stata associata alla possibilità di servire le aree interne, aggirare i centri abitati e costruire un nuovo asse di lunga percorrenza. Le alternative costiere sono state considerate, in diversi interventi, più vicine alla domanda attuale, ai principali insediamenti e alla rete esistente, con la possibilità di riutilizzare o affiancare corridoi già infrastrutturati.

Il confronto non ha prodotto una preferenza univoca valida per tutti i tronchi. Le posizioni espresse dipendono dalle caratteristiche locali: densità degli insediamenti, presenza di colture specializzate, aree

protette, corsi d'acqua, beni archeologici, morfologia e costi delle opere d'arte. È emersa pertanto la richiesta, per il tronco III, di non applicare una scelta aprioristica tra costa e monte, ma di verificare tratto per tratto la possibilità di combinare gli elementi più efficaci delle diverse alternative.

Configurazioni funzionali e possibilità di combinazione

Per il Tronco 3 sono state illustrate quattro alternative: due soluzioni di categoria B, con due corsie per senso di marcia, rispettivamente lungo un corridoio pedemontano e uno costiero, e due soluzioni derivate dal corridoio costiero con sezioni miste. Nei tratti di categoria C tali soluzioni mantengono assenza di accessi diretti, svincoli a livelli sfalsati e impostazione plano-altimetrica compatibile con un eventuale futuro raddoppio. Le alternative 3 e 4 risultano sostanzialmente coincidenti sotto il profilo della scelta progettuale.

Anche per i Tronchi 1 e 2 la discussione ha contrapposto soluzioni più performanti e costose a configurazioni miste, considerate maggiormente sostenibili sotto il profilo economico. Più soggetti hanno chiesto che l'eventuale adozione di sezioni a una corsia per senso di marcia non precluda il futuro potenziamento. ANAS ha chiarito che opere d'arte, geometrie e fasce di rispetto sono concepite in modo da consentire successive evoluzioni, fermo restando che ogni scelta dovrà risultare coerente con domanda prevista, sicurezza e disponibilità finanziaria.

Richieste di ottimizzazione locale

Le amministrazioni e gli stakeholder hanno formulato richieste di ottimizzazioni puntuali relative a svincoli, ai corridoi, al miglioramento delle viabilità locali trasversali e tutela di specifiche porzioni di territorio. Per tali istanze è stato sollecitato un invio formale dei contributi affinché la stazione appaltante possa restituire un riscontro nella propria relazione conclusiva.

Previsioni di traffico

Modello trasportistico e domanda prevista

Gli incontri tematici hanno illustrato un modello trasportistico di dettaglio della rete calabrese, calibrato anche mediante i dati delle postazioni permanenti ANAS. I flussi lungo l'asse ionico risultano variabili e maggiormente consistenti in prossimità dei principali poli urbani. Per ogni alternativa sono stati stimati i traffici trasferiti dalla rete esistente, i livelli di servizio e la capacità di attrazione della nuova infrastruttura.

È stato comunque evidenziato che tutte le alternative risultano idonee a servire i flussi trasferiti e a garantire livelli di servizio adeguati, generalmente migliori delle soglie normative.

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Traffico attuale, traffico trasferito e scenari futuri

Nel confronto è stata chiesta chiarezza sulla distinzione tra traffico oggi rilevato sulla SS 106, traffico trasferibile sulla nuova infrastruttura e domanda generata dagli scenari di sviluppo. Le osservazioni hanno richiamato la stagionalità dei flussi, il peso dei traffici locali e la necessità di evitare sovrastime. ANAS ha spiegato che il modello considera l'intera rete, le scelte di percorso e i tempi generalizzati di viaggio, consentendo di confrontare in modo omogeneo le alternative.

Il modello di traffico è stato inoltre utilizzato per la prioritizzazione dei lotti funzionali considerando la domanda di traffico, la riduzione dei tempi di viaggio, il costo dell'investimento rapportato alle percorrenze, la diminuzione del costo sociale dell'incidentalità ed il miglioramento dell'accessibilità verso i principali poli territoriali.

Sicurezza

Incidentalità e caratteristiche geometriche

La sicurezza stradale è stata affrontata attraverso la mappatura dell'incidentalità sulla SS 106 esistente e il confronto tra le prestazioni delle alternative. Il beneficio atteso è stato associato alla separazione dei flussi locali e di lunga percorrenza, alla riduzione delle interferenze con la viabilità urbana, all'eliminazione degli accessi diretti e all'introduzione di svincoli a livelli sfalsati.

Le associazioni impegnate sul tema delle vittime della strada hanno richiesto tempi certi e soluzioni integralmente a quattro corsie. ANAS ha precisato che anche le tratte progettate in categoria C (una corsia per senso di marcia), previste nelle soluzioni miste, sono prive di accessi diretti e con svincoli a livelli sfalsati. Rimane tuttavia forte, dal territorio, la richiesta di assumere la configurazione a quattro corsie come prospettiva finale dell'intero itinerario.

Analisi costi-benefici e sostenibilità economica

Confronto economico tra le alternative

L'analisi costi-benefici ha messo a sistema i costi di investimento, manutenzione e ripristino, costi operativi del sistema di trasporto con i benefici connessi al risparmio di tempo, alla riduzione dell'incidentalità e alle minori emissioni inquinanti e acustiche. Nei risultati illustrati l'Alternativa 1 presenta un rapporto benefici/costi pari a 0,63, un valore attuale netto negativo superiore a 2,5 miliardi di euro e un saggio interno di rendimento prossimo all'1,4%; l'Alternativa 2 raggiunge un rapporto pari a 0,90; le Alternative 3 e 4 superano il valore unitario, con l'Alternativa 4 caratterizzata dagli indicatori migliori.

Le alternative interamente a quattro corsie rispondono in misura maggiore alle aspettative territoriali, ma comportano costi elevati, soprattutto per una maggiore incidenza di gallerie e viadotti. Le configurazioni miste migliorano invece gli indicatori economici e possono aumentare la probabilità di finanziamento e

realizzazione. È stato chiesto che tale confronto sia reso trasparente, evitando che il parametro economico assuma un ruolo esclusivo rispetto alla sicurezza, alla coesione territoriale e agli effetti di lungo periodo.

Impatto sul tessuto economico

Ricadute socioeconomiche e occupazionali

Gli approfondimenti tematici hanno analizzato gli effetti diretti, indiretti e indotti dell'investimento. Assumendo come riferimento l'Alternativa 4, più economica, sono state stimate a scala nazionale una produzione di beni e servizi pari a circa 13,8 miliardi di euro, un incremento del PIL di circa 6,6 miliardi, un valore aggiunto di circa 5,8 miliardi e circa 4.500 addetti equivalenti a tempo pieno. A scala regionale, le stime indicano circa 9,2 miliardi di produzione, 4 miliardi di valore aggiunto e circa 3.000 addetti equivalenti a tempo pieno. Avendo preso a riferimento l'alternativa più economica, le ricadute economiche per essa stimate saranno amplificate per quelle più costose.

Tali valori sono stati presentati come misura dell'attivazione economica connessa alla fase di investimento e non come previsione automatica di nuova occupazione stabile lungo l'intero periodo di vita dell'opera. Nel dibattito è stato evidenziato come la quota prioritaria di ricadute economiche ed occupazionali si avrà sul territorio calabrese, valorizzando imprese, professionalità e filiere locali nel rispetto delle procedure di affidamento e delle regole di mercato.

Sviluppo territoriale e aree produttive

Le amministrazioni hanno evidenziato come la nuova infrastruttura possa migliorare l'accessibilità delle aree produttive e dei sistemi agricoli. È emersa l'esigenza di migliorare i collegamenti tra l'intervento e la viabilità secondaria, poiché collegamenti inadeguati rischierebbero di limitare i benefici della nuova infrastruttura o di trasferire criticità sulla rete comunale e provinciale.

Intermodalità e collegamenti territoriali

Connessioni con porti, aeroporti, ferrovia e servizi

I partecipanti hanno chiesto che la valutazione delle alternative tenga conto dei collegamenti con porti, aeroporti, stazioni ferroviarie, ospedali, università e principali poli di servizio. In tale prospettiva, l'indicatore di accessibilità utilizzato nella prioritizzazione dei lotti è stato valutato positivamente.

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Iter autorizzativo, progettazione e finanziamenti

Natura del DOCFAP e fasi successive

Un chiarimento ricorrente ha riguardato il livello di definizione del DOCFAP. È stato più volte esplicitato che in questa fase non viene approvato il progetto né localizzato il tracciato puntuale. Le alternative sono confrontate per individuare un corridoio preferenziale e per raccogliere elementi utili alle fasi successive. Il progetto dovrà poi essere sviluppato con maggior dettaglio, sottoposto alle procedure ambientali e autorizzative e coordinato con le amministrazioni interessate.

La rappresentante della Commissione tecnica VIA-VAS ha richiamato la necessità di integrare sin dalle prime fasi gli aspetti ambientali, sociali e territoriali. La valutazione ambientale è stata descritta come un processo di bilanciamento tra benefici e impatti e non come mera verifica dell'assenza di effetti. Particolare attenzione dovrà essere riservata alle aree Natura 2000, alla sicurezza, all'accessibilità e alla motivazione delle alternative scartate o preferite.

Copertura finanziaria e realizzazione per lotti

Nei tre tronchi è stata posta la questione della disponibilità finanziaria e dei tempi di realizzazione. ANAS ha chiarito che non risulta disponibile una copertura del fabbisogno e che la maturità progettuale costituisce il presupposto per programmare i finanziamenti. La suddivisione in lotti funzionali è stata presentata come modalità per rendere progressivo il finanziamento e la realizzazione, purché ciascun lotto produca benefici autonomi e non determini opere isolate o prive di collegamento efficace con la rete esistente.

Le richieste del territorio si sono concentrate sulla necessità di evitare una progettazione priva di prospettiva attuativa. È stato chiesto di chiarire priorità, criteri di scelta dei primi lotti e compatibilità tra configurazione finale e risorse disponibili.

Impatto ambientale

Metodo di valutazione e confronto tra alternative

Gli incontri ambientali hanno illustrato un approccio fondato sul censimento dei vincoli, sull'analisi cartografica e sui rilievi di campo. Le componenti considerate comprendono biodiversità, paesaggio, archeologia, uso del suolo e attività agricole, popolazione e salute pubblica; assetto geologico, geomorfologico e idrogeologico. Nel DOCFAP le diverse componenti ambientali sono state analizzate alla scala dei corridoi, al fine di consentire il confronto tra le alternative individuate. Tale confronto è stato sviluppato attraverso una matrice multicriteri che ha integrato gli aspetti ambientali, territoriali, trasportistici, economici e di sostenibilità, consentendo una valutazione complessiva delle diverse soluzioni.

Le successive fasi progettuali dovranno approfondire gli effetti delle soluzioni prescelte e definire nel dettaglio le relative misure di mitigazione, eventuale compensazione e monitoraggio.

Nel corso del confronto è stato evidenziato come la valutazione delle alternative abbia considerato l'insieme delle componenti ambientali e territoriali. Le principali osservazioni hanno riguardato l'occupazione di suolo agricolo, la continuità delle aziende agricole e l'accessibilità alle aree di maggior valore naturalistico e turistico.

Consumo di suolo e sistemi agricoli

Il consumo di suolo è emerso soprattutto nei tratti in cui i corridoi interessano pianure agricole, colture specializzate e fondi produttivi. Nel Tronco 3 particolare attenzione è stata riservata alla Piana di Aguglia e alle colture agrumicole, con richieste di spostamento o contenimento del corridoio per ridurre sottrazione e frammentazione dei terreni. Le amministrazioni e gli operatori hanno evidenziato che l'impatto non coincide soltanto con la superficie direttamente occupata, ma comprende la frammentazione dei fondi e la difficoltà di mantenere l'efficienza delle aziende.

ANAS ha chiarito che il corridoio del DOCFAP ha ampiezza maggiore rispetto all'impronta definitiva e che le occupazioni effettive potranno essere ottimizzate nelle fasi di dettaglio del PFTE.

È stato comunque riconosciuto che, nei territori agricoli di pregio, la scelta del tracciato e la disposizione delle opere accessorie dovranno essere valutate con particolare attenzione.

Tutela della fauna e della biodiversità

Gli studi sulla biodiversità hanno integrato fonti bibliografiche e rilievi di campo lungo i corridoi, con approfondimenti sulla vegetazione e sulla fauna. La valutazione ha considerato la presenza di aree tutelate e di interesse naturalistico, i corridoi ecologici e le possibili interferenze con habitat e specie, individuando le principali misure da sviluppare nelle successive fasi progettuali per ridurre gli impatti e mantenere la continuità ecologica.

La presenza di siti Natura 2000 è stata considerata nel confronto tra le alternative; nella maggior parte dei casi le interferenze sono state evitate ove possibile e, in diversi tratti, risultano comuni a più corridoi. Le successive fasi progettuali dovranno approfondire tali aspetti e sviluppare le valutazioni previste dalla normativa vigente, inclusa la Valutazione di Incidenza ove necessaria.

Nei tre tronchi le fiumare costituiscono elementi strutturali del paesaggio e della rete ecologica. Le alternative prevedono numerosi attraversamenti, da realizzare mediante viadotti e opere compatibili con il regime idraulico. Le osservazioni hanno richiesto di considerare dinamica sedimentaria, aree di esondazione, stabilità dei versanti e possibili effetti cumulativi delle opere.

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

ANAS ha riferito che le soluzioni saranno sviluppate nel rispetto della pianificazione di bacino e delle verifiche idrauliche e geotecniche. Il tema dovrà essere approfondito nelle successive fasi, quando saranno definite pile, spalle, imbocchi di galleria, cantieri e viabilità di servizio.

Impatto Paesaggistico

Percezione dell'opera e inserimento nel territorio

Viadotti, imbocchi di galleria, rilevati e svincoli sono stati individuati come i principali elementi di trasformazione del paesaggio. L'attenzione si è concentrata sugli effetti percettivi dell'infrastruttura, con riferimento sia alla visibilità dai centri abitati e dai percorsi costieri, sia alle possibili modifiche dei paesaggi rurali e delle vallate.

Nel corso degli incontri è stato illustrato l'approccio adottato per la valutazione paesaggistica delle alternative, basato non solo sulla riduzione degli impatti visivi, ma anche sulla ricerca del migliore inserimento dell'opera nel territorio attraverso la configurazione del tracciato, delle opere principali e delle sistemazioni ambientali. Nel corso del dibattito l'attenzione si è concentrata soprattutto sugli effetti percettivi dell'opera, sulla salvaguardia dei paesaggi rurali caratteristici e sul mantenimento della fruibilità e dell'accessibilità delle aree di maggior interesse turistico e naturalistico.

Tutela archeologica e storico-culturale

Conoscenza preventiva e rischio archeologico

La componente archeologica è stata affrontata mediante l'analisi delle fonti bibliografiche e la documentazione d'archivio, che hanno consentito di definire il potenziale archeologico lungo l'intero itinerario.

La fascia ionica presenta un patrimonio diffuso, con siti noti e possibilità di rinvenimenti non ancora documentati. Il confronto ha evidenziato l'esigenza di garantire la tutela del patrimonio archeologico attraverso una progettazione sostenibile in grado di minimizzare gli impatti sulle potenziali evidenze archeologiche presenti nell'area di intervento.

ANAS ha chiarito che gli approfondimenti proseguiranno con la progettazione del PFTE e in coordinamento con le Soprintendenze. Nei punti più sensibili potranno essere richieste indagini preventive, saggi e adattamenti del tracciato. Il patrimonio storico-culturale è stato considerato anche come fattore paesaggistico e identitario, da integrare nel confronto tra alternative e non come vincolo isolato.

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Rumore ed emissioni

Effetti del trasferimento dei flussi

Gli aspetti acustici e atmosferici sono stati considerati sia nell'ambito dell'analisi costi-benefici sia nel confronto ambientale tra le alternative. La nuova infrastruttura potrà contribuire a ridurre l'esposizione nei centri attraversati dall'attuale SS 106, grazie alla redistribuzione dei flussi di traffico e alla riduzione delle interferenze con la viabilità locale; al tempo stesso, potrà determinare nuovi effetti in aree oggi meno interessate dal traffico.

Nell'ambito della matrice di confronto è stato valutato l'impatto dei diversi corridoi sui ricettori e sui ricettori sensibili presenti nelle relative fasce di influenza acustica, al fine di evidenziare le principali differenze tra le alternative esaminate. Nel corso del confronto pubblico è stata inoltre richiamata, in alcune osservazioni, la necessità di valutare gli effetti temporanei associati alle attività di cantiere, con particolare riferimento a rumore, polveri, emissioni, movimentazione dei materiali e possibili interferenze con la viabilità locale. Tali aspetti saranno oggetto di approfondimento nelle successive fasi progettuali.

Cantieri e realizzabilità

Fasi costruttive, viabilità di servizio e interferenze

Pur non essendo il tema principale delle sedute, la cantierizzazione è emersa in relazione alla complessità di gallerie, viadotti e attraversamenti idraulici. Sono state segnalate possibili interferenze con la viabilità locale, i terreni agricoli e le attività produttive. È stata richiesta una pianificazione in grado di limitare occupazioni temporanee, traffico pesante nei centri abitati e interruzioni dei collegamenti.

ANAS ha chiarito che tali aspetti sono propri dei successivi livelli progettuali quando saranno definiti aree di cantiere, accessi, depositi, approvvigionamenti e gestione dei materiali.

Proposte dei Comuni e degli stakeholder

Istanze territoriali ricorrenti

Le proposte raccolte nei tre tronchi possono essere ricondotte ad alcune richieste comuni: rafforzare l'accessibilità alle aree interne; rivedere alcuni svincoli a servizio ai centri abitati e alle aree di interesse sociale; proteggere le colture specializzate e i sistemi agricoli; ridurre l'interferenza con siti archeologici e aree protette; garantire la predisposizione al futuro raddoppio; accelerare l'iter e assicurare risorse coerenti con la soluzione prescelta.

Nei territori del Tronco 1 il confronto ha insistito sul rapporto tra area metropolitana reggina, centri costieri, aree interne e innesto con la Variante di Palizzi. Per il Tronco 2 sono emerse con forza le questioni della sostenibilità economica, dell'accessibilità e della scelta tra soluzioni a quattro corsie e configurazioni miste.

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Nel Tronco 3 le osservazioni hanno riguardato, oltre alla funzionalità trasportistica, la Piana di Aguglia, le colture agrumicole, le aree protette e i punti di interesse archeologico.

Modalità di recepimento

La Responsabile del Dibattito Pubblico e i rappresentanti ANAS hanno ribadito che nessuna alternativa è già selezionata e che i contributi formalmente acquisiti sarebbero stati esaminati e contro dedotti con motivazione. È stata ammessa la possibilità che il confronto conduca a ottimizzazioni, combinazioni tra corridoi o ulteriori soluzioni, purché tecnicamente verificabili e coerenti con gli obiettivi dell'intervento.

Le posizioni emerse non sono risultate uniformi e devono essere lette in rapporto alle caratteristiche dei singoli territori. Nel corso del dibattito sono intervenuti rappresentanti comunali di Roghudi e dell'Area Grecanica, Casignana, Sant'Ilario dello Ionio, Sant'Andrea Apostolo dello Ionio, Caulonia e Roccella Jonica. Per Reggio Calabria sono inoltre emerse proposte territoriali formulate da rappresentanti della Città Metropolitana, della circoscrizione e degli ordini professionali, che vengono riportate separatamente senza attribuirle formalmente al Comune.

Proposte del Comune di Roghudi e dell'Area Grecanica

Il sindaco di Roghudi, intervenuto anche quale presidente dell'Associazione dei Comuni dell'Area Grecanica, ha chiesto che la progettazione muova dal nodo di Reggio Calabria e attribuisca priorità al tratto meridionale, nel quale traffico e incidentalità assumono particolare rilievo. Ha espresso una preferenza preliminare per il corridoio pedemontano e per una configurazione a quattro corsie, ritenuta più idonea a servire i centri interni, sostenere lo sviluppo dell'Area Grecanica e contrastare spopolamento. La richiesta è stata quindi formulata non soltanto in termini trasportistici, ma come scelta di riequilibrio territoriale e di sostegno alle comunità interne.

Proposte riferite al territorio di Reggio Calabria

Con riferimento al nodo urbano di Reggio Calabria, gli interventi territoriali hanno chiesto di approfondire il punto iniziale del nuovo tracciato e di valutare un arretramento dell'innesto verso l'area del Calopinace, così da intercettare una quota maggiore di traffico e migliorare l'accessibilità della zona sud. È stata inoltre proposta una progettazione dell'intero asse secondo standard geometrici di categoria B, anche nell'ipotesi di realizzare inizialmente una sola carreggiata già predisposta al successivo raddoppio. La Città Metropolitana ha evidenziato l'esigenza di garantire la piena funzionalità del nodo reggino e ha indicato l'Alternativa 2 come possibile equilibrio tra prestazioni, sostenibilità economica e concreta realizzabilità. Dalla circoscrizione Pellaro-Ravagnese-Gallina è stata infine ribadita l'urgenza di disporre rapidamente di un percorso alternativo alla SS 106 esistente, ponendo sicurezza e continuità della circolazione prima della preferenza per una specifica alternativa.

Proposte del Comune di Casignana

Il Comune di Casignana ha concentrato le osservazioni sulle possibili interferenze delle alternative costiere con il nucleo abitato di contrada Palazzi e con la Villa Romana di Casignana, indicata come uno dei principali siti archeologici della Calabria. È stato chiesto che la tutela dell'insediamento e del bene archeologico venga assunta come condizione per l'affinamento del corridoio. ANAS ha chiarito che le emergenze archeologiche risultano censite nelle analisi preliminari e che le successive fasi progettuali potranno sviluppare affinamenti localizzativi del tracciato.

Proposte del Comune di Sant'Ilario dello Ionio

Il Comune di Sant'Ilario dello Ionio ha espresso una netta preferenza per l'Alternativa 2, sostenendo che il territorio non debba rinunciare a una soluzione integralmente a quattro corsie. È stato inoltre richiesto di valorizzare il precedente progetto relativo al tratto Locri-Ardore e le opere già realizzate o predisposte, evitando la perdita degli investimenti pregressi. ANAS ha confermato che il DOCFAP tiene conto delle attività già svolte, precisando tuttavia che il completamento del tratto resta subordinato alla disponibilità delle necessarie risorse finanziarie.

Proposte del Comune di Sant'Andrea Apostolo dello Ionio

Il Comune di Sant'Andrea Apostolo dello Ionio ha chiesto di riesaminare il sistema di svincoli previsto, ritenendo non sufficientemente valorizzate la presenza dell'hospice, di una struttura sanitaria di riferimento per il territorio, degli insediamenti turistici e della riserva naturale regionale. La richiesta ha riguardato in particolare la funzionalità del sistema costituito dai semisvincoli "Isca Nord" e "Isca Sud" e il rapporto con la viabilità locale. ANAS ha spiegato che l'articolazione in due semisvincoli deriva da vincoli orografici, geometrici e di sicurezza e dalla necessità di rispettare le distanze dalle gallerie, dichiarando comunque la disponibilità, nella successiva fase progettuale, ad approfondire l'istanza.

Proposte del Comune di Caulonia e dei Comuni della vallata dello Stilaro-Allaro

Il Comune di Caulonia ha espresso la posizione più articolata e ricorrente. Richiamando atti comunali e una posizione condivisa con altri Comuni della vallata dello Stilaro-Allaro, ha manifestato preferenza per l'Alternativa 1 pedemontana e contrarietà alle altre soluzioni, collegando tale scelta al servizio delle aree interne, al contrasto allo spopolamento e alla valorizzazione delle vocazioni agricole e turistiche. È stato inoltre chiesto di integrar e gli studi di traffico con i flussi dell'entroterra e con quelli diretti al Santuario della Madonna dello Scoglio, indicati nell'ordine di un milione di pellegrini annui. Negli incontri ambientali il Comune ha chiesto di rivalutare le Alternative 2, 3 e 4 in relazione all'impatto con la Piana di Aguglia, le produzioni agrumicole, gli insediamenti e le aree di interesse archeologico. È stata richiesta anche una soluzione mista che, mantenendo 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. ANAS ha chiarito che la scelta non è ancora definita, che le pregresse delibere richiamate devono essere

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

aggiornate con riferimento al DOCFAP attuale e che il futuro PFTE potrà valutare adattamenti locali purché venga preservata la coerenza tecnica e funzionale dell'intero itinerario.

Proposte del Comune di Roccella Jonica

Il Comune di Roccella Jonica ha chiesto di chiarire, per le Alternative 3 e 4, il punto nel quale avviene il passaggio dalla carreggiata unica alla sezione a quattro corsie e di verificare se l'analisi costi-benefici abbia considerato adeguatamente il vantaggio dell'Alternativa 1 in termini di accessibilità ai centri interni. ANAS ha precisato che, nel Tronco 3, le Alternative 3 e 4 rimangono in categoria C da Roccella Jonica fino in prossimità di Soverato, dove la sezione torna a quattro corsie verso Catanzaro, e che lo studio di accessibilità e l'analisi costi benefici considerano gli impatti sull'intero territorio dell'area ivi compresi i centri interni.

Coldiretti e operatori agricoli dell'Area Grecanica

Coldiretti ha sottolineato, durante gli incontri l'importanza dell'opera per l'economia agricola dell'Area Grecanica e per l'accesso delle produzioni ai mercati nazionali, chiedendo tuttavia una verifica specifica degli effetti delle diverse alternative sui terreni vocati alla coltivazione del bergamotto.

Un'operatrice agricola associata ha richiamato il valore economico e occupazionale della filiera e il rischio di frammentazione delle aziende attraversate dai corridoi. È stato pertanto richiesto che, nelle successive fasi progettuali, oltre alla superficie direttamente occupata dall'opera, sia considerato l'impatto derivante dalla perdita di continuità dei fondi, l'accessibilità residua e la funzionalità complessiva delle aziende agricole.

Associazione civica Eureka di Lazzaro

L'associazione civica Eureka di Lazzaro ha chiesto se la nuova infrastruttura possa costituire una reale alternativa alla SS 106 esistente nei casi di interruzione della viabilità attuale. ANAS ha chiarito che la nuova strada sarà realizzata in variante e che i due itinerari potranno restare entrambi operativi, migliorando la resilienza complessiva del sistema stradale.

Collegio Ingegneri Ferroviari della Calabria

Il Collegio Ingegneri Ferroviari della Calabria ha manifestato interesse per l'Alternativa 1, ritenuta maggiormente coerente con una prospettiva di sviluppo di lungo periodo. Il contributo ha evidenziato che infrastrutture di questa portata possono generare nuova domanda di mobilità e opportunità economiche, richiamando nello stesso tempo la sicurezza stradale, l'evoluzione climatica del territorio e la necessità di leggere la nuova SS 106 in rapporto al sistema ferroviario ionico.

Organizzazioni sindacali e rappresentanze del trasporto

La CISL Metropolitana di Reggio Calabria ha sostenuto una soluzione integralmente a quattro corsie, ritenendo prioritario mantenere standard elevati di capacità e funzionalità lungo l'intero itinerario. Nel Tronco

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

2 la stessa organizzazione ha indicato l'Alternativa 2 come riferimento in grado di coniugare prestazioni e sostenibilità economica. La Federazione Italiana Trasporti ha chiesto di accelerare l'iter, verificare l'inserimento dell'opera nella pianificazione regionale e chiarire l'effettiva disponibilità finanziaria. ANAS ha precisato che non esiste ancora copertura per l'intero fabbisogno e che una progettazione matura e condivisa costituisce il presupposto per programmare i lotti e accedere alle risorse.

Associazione Primavera Andreolese

L'Associazione Primavera Andreolese ha sostenuto la richiesta del Comune di Sant'Andrea Apostolo dello Ionio di riesaminare l'accessibilità del territorio. L'associazione ha richiamato la presenza delle strutture sanitarie, delle attività turistiche e della riserva naturale regionale e ha chiesto di rivalutare anche la soluzione di accesso contemplata nei precedenti studi. ANAS ha dichiarato la disponibilità a verificare il sistema dei semisvincoli e i collegamenti trasversali, nel rispetto dei vincoli orografici, geometrici e di sicurezza.

Associazioni e rappresentanze politiche e civiche del territorio reggino

Nel confronto del Tronco 1 è stata proposta una riflessione sull'integrazione tra la nuova SS 106 e una futura delocalizzazione della linea ferroviaria ionica in alcuni tratti costieri, insieme all'approfondimento dell'innesto iniziale di Reggio Calabria. Dalla Quarta Circoscrizione Pellaro-Ravagnese-Gallina è stata sottolineata l'urgenza di disporre rapidamente di un'alternativa alla strada esistente, attribuendo priorità a sicurezza e percorribilità rispetto alla scelta di una singola alternativa. Le rappresentanze politiche e civiche hanno inoltre insistito sulla necessità di accelerare i finanziamenti e di garantire una piena funzionalità del nodo metropolitano.

Testata La Riviera e contributi sul processo decisionale

La testata La Riviera ha chiesto chiarimenti sul processo decisionale finale e sulle modalità con cui sarebbe stata selezionata l'alternativa. È stato precisato che al termine del Dibattito Pubblico, tenendo conto delle risultanze partecipative e delle verifiche tecniche, Anas produrrà la Relazione finale di controdeduzioni che sarà trasmessa al MIT per le determinazioni conseguenziali. Il contributo ha reso esplicita l'esigenza, condivisa da più partecipanti, di garantire trasparenza, tracciabilità delle osservazioni e motivazione della scelta finale.

Cittadini e tecnici intervenuti a titolo individuale

I contributi individuali hanno riguardato soprattutto cantierizzazione, gallerie, interferenze, caratteristiche delle sezioni e accesso alla documentazione. È stato chiesto se le aree di cantiere e deposito fossero già perimetrate, se alcune alternative prevedessero tratti in galleria e in quale modo sarebbero state gestite le interferenze con reti e infrastrutture esistenti. ANAS ha chiarito che il DOCFAP definisce corridoi e configurazioni di riferimento, mentre aree di cantiere, imbocchi, opere puntuali e risoluzione delle interferenze saranno approfonditi nel PFTE e nelle successive fasi progettuali. È stata inoltre confermata la possibilità di trasmettere contributi formali e di consultare progressivamente i materiali pubblicati.

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Proposte e osservazioni delle associazioni, organizzazioni e degli altri stakeholder pervenute al termine degli incontri pubblici

Accanto agli orientamenti espressi dalle amministrazioni comunali, il dibattito ha registrato il contributo di associazioni di categoria, ordini professionali, organizzazioni sindacali, comitati civici, associazioni territoriali, soggetti attivi nel campo della sicurezza stradale, rappresentanti del mondo agricolo e della mobilità, nonché di singoli cittadini.

Tali interventi hanno ampliato il confronto, introducendo valutazioni sulle alternative, sui tempi di realizzazione, sulla tutela delle attività economiche, sull'accessibilità, sulla sicurezza e sulle modalità di prosecuzione del procedimento.

ANCE Reggio Calabria

ANCE Reggio Calabria ha invitato a valutare le alternative non soltanto sulla base dei flussi attuali, ma anche in relazione alle prospettive di sviluppo future.

L'organizzazione ha richiamato gli effetti dei cambiamenti climatici e dell'innalzamento del livello del mare, nonché la necessità di integrare l'opera con gli ecosistemi urbani e produttivi. Ha espresso una preferenza per l'Alternativa 1 pedemontana.
Nel successivo approfondimento tematico ha inoltre chiesto se le durate stimate comprendessero gli imprevisti esecutivi. ANAS ha chiarito che i tempi illustrati sono valori medi teorici, fondati sulle lavorazioni e sulle ipotesi di finanziamento, e non comprendono eventi eccezionali o specifici imprevisti di cantiere.

Ordine degli Ingegneri della Provincia di Reggio Calabria

L'Ordine degli Ingegneri ha proposto di approfondire l'origine del nuovo tracciato nel nodo reggino, valutando un arretramento dell'innesto verso il Calopinace per intercettare una maggiore quota di traffico e migliorare l'accessibilità della zona sud. Nel contributo scritto, l'Ordine ha ulteriormente sviluppato tali temi, suggerendo di progettare l'intera infrastruttura secondo gli standard geometrici della categoria B a doppia carreggiata, mantenendo aperta la scelta tra il corridoio pedemontano dell'Alternativa 1, il corridoio costiero dell'Alternativa 2 o una configurazione integrata, da valutare come nuovo scenario progettuale attraverso approfondimenti territoriali, multicriteri, economici, ambientali e realizzativi. Chiede la distribuzione dell'impegno finanziario attraverso lotti funzionali già in categoria B e autonomamente esercibili, la verifica di finanziamenti annui pari a 750 milioni o a 1.000 milioni di euro e la valutazione di criteri di priorità per anticipare i sub-tronchi dell'Area Grecanica e della Locride meridionale. Propone inoltre il confronto, per ciascun lotto, tra categoria B realizzata fin dall'inizio, categoria C1 mantenuta a carreggiata singola nell'orizzonte dell'analisi costi-benefici e categoria C1 successivamente raddoppiata; lo studio della continuità tra la SS106 a Valanidi e l'autostrada A2 riprendendo l'ipotesi della Tangenziale di Reggio Calabria; un programma di adeguamento della viabilità provinciale e comunale associato a ogni svincolo; la contestuale

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

riqualificazione della SS106 esistente come asse urbano, territoriale e turistico; un'analisi multicriteria con pesi trasparenti e risultati per comprensorio; e l'istituzione di una regia regionale e metropolitana con una struttura tecnica di supporto ai comuni per la pianificazione urbanistica e di protezione civile.

Città Metropolitana di Reggio Calabria

Nel corso degli incontri, i rappresentanti tecnici della Città Metropolitana di Reggio Calabria hanno posto l'attenzione sulla piena funzionalità del nodo di Reggio Calabria, sui collegamenti trasversali tra la nuova SS 106 e i territori interni e sulla necessità di valutare anche gli interventi sulle strade provinciali chiamate a garantire l'accesso alla nuova infrastruttura. Sotto il profilo delle alternative, è stata manifestata attenzione per l'Alternativa 2, considerata capace di conciliare standard prestazionali elevati, sostenibilità economica e realizzabilità. Nel contributo scritto presentato nell'ambito del Dibattito Pubblico, la Città Metropolitana di Reggio Calabria ha riconosciuto la nuova SS 106 come infrastruttura strategica per migliorare la sicurezza, superare l'isolamento della fascia ionica e rafforzare l'accessibilità ai Comuni costieri e interni, ai principali servizi e ai poli territoriali. Sotto il profilo trasportistico e dell'inserimento territoriale, l'analisi dei lotti funzionali ha evidenziato che l'Alternativa 1 e l'Alternativa 2 risultano ampiamente comparabili nel Tronco 1, tra Reggio Calabria e Palizzi, e nel Tronco 2, tra Palizzi e Locri gli scostamenti planimetrici sono minimi, fino a un massimo di 1 km localmente, pertanto l'impatto di penetrazione verso le aree interne è pressoché identico, non giustificando i maggiori costi e le complessità costruttive della soluzione montana. Nel Tronco 3, specificamente nella macro-tratta compresa tra Caulonia e Monasterace, le due opzioni assumono invece un ruolo nettamente differente e un maggior impatto trasportistico, con scostamenti planimetrici tra le alternative che vanno da un minimo di 2,2 km a un massimo di 2,5 km. In questo ambito, l'Alternativa 1 garantisce un avvicinamento significativamente più marcato alle aree interne e ai centri storici collinari della vallata dello Stilaro, quali Pazzano, Stilo e Bivongi, offrendo una migliore risposta alla domanda di mobilità di quel bacino. A prescindere dal tracciato selezionato, restano prioritarie le necessità della Città Metropolitana di Reggio Calabria in merito alla rete stradale provinciale secondaria che si innesta con la nuova SS 106. Distintamente, nel corso degli incontri tematici sono state richieste indicazioni sulla pubblicazione delle presentazioni e dei materiali, ricevendo conferma della loro progressiva disponibilità sul sito del Dibattito Pubblico.

Comune di Reggio Calabria

Nel contributo scritto presentato, il Comune di Reggio Calabria ha evidenziato che, per il territorio comunale, il confronto progettuale effettivo riguarda l'Alternativa 1 pedemontana e l'Alternativa 2 costiera, considerato che le Alternative 3 e 4 coincidono con l'Alternativa 2 nel sub-tronco 1.A e presentano la medesima sezione stradale di categoria B. Con esclusivo riferimento al territorio comunale, ha rilevato che l'Alternativa 2 presenta una significativa riduzione dei costi e dei tempi di realizzazione rispetto alla soluzione pedemontana e che gli svincoli proposti risultano coerenti con lo strumento urbanistico comunale.

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Il Comune ha ritenuto, tuttavia, che l'efficacia della nuova infrastruttura dipenda dalla corretta integrazione con il sistema viario urbano e metropolitano, dalla separazione dei flussi di attraversamento nord-sud da quelli locali, dalla riduzione della congestione e dell'incidentalità sulla rete urbana e periurbana e dal miglioramento dei tempi di percorrenza e dell'affidabilità degli spostamenti. Ha chiesto pertanto che vengano recepiti nel Dibattito Pubblico approfondimenti progettuali relativi alla previsione di un innesto del Tronco 1 dell'Alternativa 2 che consenta un avvicinamento del punto di inizio del tracciato al centro abitato di Reggio Calabria. In particolare, il tracciato proposto dovrebbe prevedere un percorso alternativo rispetto alla viabilità esistente, almeno fino al raccordo con la A2 Diramazione di Reggio Calabria. Ha chiesto inoltre la valutazione di un upgrade manutentivo straordinario e l'adeguamento delle intersezioni tra gli svincoli e l'innesto sulla SS 106 storica costiera.

Comune di Roghudi

Nel contributo scritto, il Comune di Roghudi ha ritenuto opportuno realizzare integralmente la nuova SS106 nel territorio metropolitano in categoria B a doppia carreggiata, lasciando aperta la scelta tra l'Alternativa 1, l'Alternativa 2 o una configurazione integrata. Ha proposto lotti funzionali autonomamente esercibili, il confronto per lotto tra categoria B e categoria C1, lo studio della continuità Valanidi-A2, l'adeguamento della viabilità provinciale e comunale e la riqualificazione della SS106 esistente. Ha chiesto inoltre di affiancare all'Analisi Costi-Benefici un'analisi multicriteria e di attivare una regia regionale e metropolitana a supporto dei Comuni per la pianificazione urbanistica e di protezione civile.

Comune di Sant'Andrea Apostolo dello Ionio

Nel contributo scritto presentato nell'ambito del Dibattito Pubblico, il Comune di Sant'Andrea Apostolo dello Ionio ha contestato l'assenza, in tutte le alternative progettuali, di uno svincolo o collegamento diretto dedicato al territorio comunale, mentre sono previsti collegamenti per Isca sullo Ionio e San Sostene. Ha ritenuto che tale esclusione penalizzi l'accessibilità, i servizi presenti e le possibilità di sviluppo del territorio, anche in considerazione della Riserva regionale, delle strutture sanitarie, terapeutiche e assistenziali e delle iniziative turistiche presenti. Ha chiesto pertanto il riesame del progetto e della configurazione degli svincoli, con la previsione di un collegamento dedicato al Comune.

Comune di Santa Caterina dello Ionio

Il Comune di Santa Caterina dello Ionio, tra le alternative progettuali presentate, ha espresso preferenza per l'Alternativa 2, corrispondente al corridoio costiero, e ha chiesto la prosecuzione degli approfondimenti progettuali su tale soluzione. Ha segnalato inoltre la necessità di intervenire sul tratto dell'attuale SS 106 compreso tra il futuro svincolo di Santa Caterina dello Ionio e l'abitato, mediante opere di manutenzione e adeguamento finalizzate a garantire un collegamento funzionale e sicuro tra la nuova infrastruttura e il territorio comunale.

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Comune di Stignano

Nel contributo scritto presentato nell'ambito del Dibattito Pubblico, il Comune di Stignano ha espresso parere favorevole alla realizzazione della nuova SS 106 e ha indicato l'Alternativa 1 pedemontana quale soluzione preferenziale, ritenendola più idonea a evitare l'attraversamento dei centri abitati e delle aree di espansione, limitare gli impatti degli espropri e le interferenze con il tessuto residenziale e favorire l'accessibilità dell'entroterra. Ha confermato la contrarietà alle Alternative 2, 3 e 4 e ha considerato la collocazione dell'arteria in fascia pedemontana una scelta strategica per contrastare la marginalizzazione e lo spopolamento delle aree interne di Stignano e della Locride e sostenere nuove opportunità di connessione e sviluppo territoriale.

Comune di Caulonia

Nel contributo scritto presentato nell'ambito del Dibattito Pubblico, il Comune di Caulonia ha espresso una posizione favorevole all'Alternativa 1, ritenuta meritevole di specifico approfondimento e da assumere quale soluzione prioritaria per il territorio comunale, in quanto sostanzialmente coerente con il tracciato previsto dal PRG vigente e maggiormente integrata con la viabilità esistente. Il Comune ha attribuito particolare rilievo allo svincolo previsto sulla viabilità provinciale di collegamento tra la frazione Marina, il centro storico, le frazioni collinari e l'entroterra, considerandolo strategico per migliorare l'accessibilità territoriale, sostenere le attività economiche e i servizi e contrastare la marginalità e lo spopolamento delle aree interne.

Ha evidenziato inoltre che la soluzione più interna allontanerebbe l'infrastruttura dagli ambiti costieri e insediativi maggiormente sensibili. Per le alternative costiere ha richiamato, invece, le interferenze con il sistema agricolo della piana compresa tra Allaro e Precariti, con particolare riferimento al consumo e alla frammentazione del suolo, alla viabilità interpoderale, ai sistemi irrigui, alle attività produttive e al paesaggio. Ha segnalato inoltre, per l'Alternativa 2, la presenza di aree sottoposte a vincolo archeologico nel tratto tra la Fiumara Allaro e la Fiumara Precariti. Il Comune ha chiesto infine che le esigenze rappresentate siano recepite nella documentazione conclusiva del Dibattito Pubblico e considerate nella scelta del tracciato e nelle successive fasi di pianificazione e progettazione.

Luana Franco – consigliera comunale di minoranza di Caulonia

Nel contributo scritto presentato nell'ambito del Dibattito Pubblico, Luana Franco ha espresso preferenza di adozione dell'Alternativa 1 per il Tronco 3 e ha sostenuto che il corridoio pedemontano garantisce la continuità in categoria B tra la SS106 var/B e la SS106 var/A, una maggiore riduzione dei tempi di percorrenza e un maggiore alleggerimento della SS106 esistente.

Ha evidenziato inoltre la funzione degli svincoli di Caulonia e Stignano-Placanica per il collegamento con il centro storico, le frazioni collinari e le aree interne e ha ritenuto che l'Alternativa 1 salvaguardi la piana

agricola specializzata compresa tra Amusa, Allaro e Precariti, separando il traffico di lunga percorrenza dalla domanda locale e sviluppandosi su sede nuova. Ha contestato che il maggiore impatto morfologico e

percettivo attribuito all'Alternativa 1 sia sostenuto da indicatori comparativi pubblicati e ha chiesto che il confronto ambientale, geologico e territoriale sia condotto mediante indicatori simmetrici e verificabili.

In materia archeologica ha osservato che le interferenze devono essere esaminate preventivamente e che possono essere affrontate mediante varianti puntuali. All'esito degli approfondimenti istruttori, ha chiesto di optare per l'Alternativa 1 pedemontana oppure, in subordine, per una soluzione combinata che mantenga nel Tronco 3 il corridoio pedemontano e la categoria B.

EcoChiaro – Periodico di informazione e cultura locale

Nel contributo scritto presentato nell'ambito del Dibattito Pubblico, EcoChiaro ha sostenuto la realizzazione integrale della nuova SS 106 con sezione di categoria B, a quattro corsie e carreggiate separate, ritenuta più sicura, funzionale e coerente con gli indirizzi della rete TEN-T rispetto a una strada di categoria C1, il cui futuro raddoppio comporterebbe ulteriori finanziamenti, cantieri, demolizioni e maggiori costi e tempi.

Ha indicato l'Alternativa 2 in categoria B quale asse principale prioritario, da integrare con un sistema di collegamenti trasversali verso l'entroterra, e ha ritenuto che la continuità con l'A2 debba essere assicurata mediante un collegamento moderno e funzionale. Ha evidenziato inoltre che le valutazioni di traffico e l'Analisi Costi-Benefici devono considerare la domanda non espressa per carenza dell'offerta infrastrutturale, le limitazioni dell'attuale SS 106, il traffico pesante e i benefici territoriali, sociali, occupazionali e demografici, evitando che la sola convenienza economica penalizzi territori storicamente sottodotati. La nuova infrastruttura è stata considerata strategica per migliorare l'accessibilità a porti, aeroporti, università, ospedali e luoghi di lavoro e per ridurre l'isolamento delle aree interne.

Sindaci delle vallate Stilaro-Allaro, Comune di Caulonia e Comitato Spontaneo Variante 106

I Sindaci delle vallate Stilaro-Allaro di Bivongi, Camini, Monasterace, Riace, Placanica, Pazzano, Stignano e Stilo, con il Comune di Caulonia e il Comitato Spontaneo Variante 106, hanno espresso una posizione favorevole all'Alternativa 1 pedemontana e contraria alle Alternative 2, 3 e 4. Hanno ritenuto inadeguata, per un itinerario strategico come la nuova SS 106, la sezione C1 a carreggiata unica e una corsia per senso di marcia e hanno chiesto che l'opera sia progettata fin dal PFTE come strada extraurbana principale di categoria B, con doppia carreggiata, due corsie per senso di marcia e spartitraffico.

La preferenza per l'Alternativa 1 è stata motivata dalla maggiore capacità di collegare i centri collinari e le aree interne, contrastare isolamento e spopolamento, tutelare la piana costiera e le produzioni agricole specializzate, ridurre le interferenze con le aree urbanizzate e la pianificazione comunale e limitare l'esposizione ai vincoli archeologici segnalati lungo il corridoio costiero. I sottoscrittori hanno chiesto pertanto

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

l'adozione dell'Alternativa 1, collocata a monte di Focà, e la salvaguardia delle risorse necessarie alla sua realizzazione integrale in categoria B.

Kaulonfruit Soc. Coop. Agricola

Nel contributo scritto presentato nell'ambito del Dibattito Pubblico, Kaulonfruit Soc. Coop. Agricola ha espresso contrarietà alle Alternative 2, 3 e 4, in quanto i relativi tracciati interesserebbero la Piana di Aguglia e i terreni aziendali destinati all'agrumicoltura intensiva e superintensiva, impattando sull'occupazione e provocando frammentazione dei fondi, interferenze con le reti di sub-irrigazione, gli impianti consortili e la viabilità interpoderale, nonché possibili alterazioni del deflusso delle acque, ristagni idrici e rischi per le coltivazioni. Ha evidenziato inoltre gli effetti sulla funzionalità e sulla redditività aziendale, sull'accessibilità e coltivabilità delle superfici residue e sul valore della proprietà.

Ha chiesto che gli impatti ambientali, idraulici, agricoli e produttivi siano valutati puntualmente sulla base della relazione agraria e dei dati aziendali allegati, considerando anche il danno ai reliquati e alla continuità dell'attività agricola. La cooperativa ha indicato pertanto l'Alternativa 1 quale soluzione preferenziale nel tratto di Caulonia, ritenendola maggiormente idonea a tutelare la Piana di Aguglia, il patrimonio agrumicolo, il suolo fertile e l'integrità delle aziende agricole.

Ilaria Campisi – Comunità di Salvaguardia del Biondo di Caulonia e di altri Agrumi Antichi

Nel contributo scritto presentato nell'ambito del Dibattito Pubblico, la Comunità di Salvaguardia del Biondo di Caulonia e di altri Agrumi Antichi ha richiamato il valore storico, paesaggistico, identitario, culturale e strategico del Biondo di Caulonia, cultivar autoctona antica, rara e a rischio di estinzione, conservata in pochi ettari tra il mare e la prima fascia collinare nelle campagne intorno a Focà di Caulonia. Ha indicato tra i propri principali obiettivi la difesa della biodiversità e la valorizzazione del territorio e della comunità locale.

O.d.V. «Basta Vittime sulla Strada Statale 106»

Nel corso del Dibattito Pubblico, l'O.d.V. «Basta Vittime sulla Strada Statale 106» ha posto al centro del confronto la sicurezza e i tempi di realizzazione, manifestando contrarietà alle configurazioni non integralmente a quattro corsie. Ha chiesto agli amministratori e ai soggetti coinvolti di convergere su una soluzione tecnicamente sostenibile, economicamente realizzabile e attuabile in tempi compatibili con l'urgenza del territorio. L'Alternativa 2 è stata indicata come possibile riferimento ed è stato chiesto che le presentazioni e i materiali fossero pubblicati sul sito del Dibattito Pubblico. Nel contributo scritto riferito all'intero itinerario, l'Associazione ha chiesto l'archiviazione dell'Alternativa 1 e il rigetto delle Alternative 3 e 4, che prevedono estese tratte in categoria C1 e affidano il futuro raddoppio a una fase priva di copertura finanziaria, impegno di spesa e obbligo giuridico. Ha proposto l'Alternativa 2, quale corridoio costiero interamente in categoria B a quattro corsie con spartitraffico centrale continuo, da ottimizzare mediante

soluzioni di Value Engineering. Ha inoltre contestato l'impostazione dell'Analisi Costi-Benefici, chiedendo che la sicurezza, la coesione territoriale, il contrasto allo spopolamento e il diritto alla mobilità siano adeguatamente ponderati rispetto ai flussi storici.

Comitato Spontaneo Variante 106 di Caulonia

Nel corso del Dibattito Pubblico, il Comitato Spontaneo Variante 106–Caulonia ha chiesto chiarimenti sulle interferenze con metanodotti ed elettrodotti, ricevendo conferma che tali elementi erano stati considerati in via preliminare e sarebbero stati approfonditi nella progettazione successiva. Il Comitato ha sostenuto l'Alternativa 1 pedemontana, collegandola al servizio delle aree interne, al contrasto dello spopolamento e alla valorizzazione agricola e turistica. Negli incontri ambientali ha inoltre proposto una soluzione mista, consistente nel mantenere il corridoio costiero come riferimento generale, spostandolo tuttavia verso monte tra Roccella Jonica, Caulonia e Monasterace e avvicinandolo localmente all'Alternativa 1, al fine di ridurre le interferenze con la Piana di Aguglia, gli insediamenti, le colture e le aree archeologiche. Nel contributo scritto riferito al Tronco 3, il Comitato ha osservato che l'Analisi Costi-Benefici ANAS, sviluppata a scala generale di corridoio, non contiene un'analisi economico-funzionale autonoma dei primi tre lotti del Tronco 3 e non valorizza specificamente il bacino territoriale interno gravitante sul nodo di Caulonia, i flussi non costieri e stagionali, la funzione territoriale dei tre svincoli pedemontani e i benefici di adduzione e connessione con le aree interne. Ha chiesto, pertanto, che l'Analisi Costi-Benefici relativa al tratto Caulonia–Stignano/Placanica–Stilo/Monasterace sia considerata non esaustiva e suscettibile di integrazione mediante una disaggregazione valutativa del segmento, un'esplicita valorizzazione del bacino interno, una rivalutazione comparativa dei benefici territoriali della soluzione pedemontana e una verifica di sensitività economica dell'Alternativa 1 alla luce di possibili ottimizzazioni progettuali. Ha inoltre evidenziato il sacrificio territoriale determinato dalle Alternative 2, 3 e 4 sulla piana di Aguglia/Focà e la particolare sensibilità archeologica dell'area, formulando una riserva istruttoria e chiedendo che sia attribuito rilievo rafforzato all'approfondimento archeologico specialistico. Il Comitato ha infine chiesto che le osservazioni e gli allegati siano integralmente acquisiti agli atti del Dibattito Pubblico e considerati nel documento conclusivo ANAS, riconoscendo la preferenza per l'Alternativa 1 pedemontana con riferimento al Tronco 3 e ai lotti 1, 2 e 3.

Giovanni Battista Spanò

Nel contributo scritto presentato nell'ambito del Dibattito Pubblico, Giovanni Battista Spanò come libero cittadino, ha proposto di attribuire il nome «Galleria Notrica» alla prima delle due gallerie oggi denominate «Zucco», nella direzione Reggio Calabria-Catanzaro. Il toponimo è attestato dal 1805, con riferimento al Vallone di Notrica nell'Archivio di Stato di Catanzaro, e distinguerebbe le due opere oggi omonime, valorizzando la microtoponomastica locale accanto alla «Galleria Epizephyrii».

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Sintesi delle posizioni degli stakeholder

Le associazioni economiche e professionali hanno prevalentemente discusso la capacità dell'opera di sostenere lo sviluppo di lungo periodo, la configurazione geometrica, l'integrazione con il nodo reggino. Il mondo agricolo ha richiesto la tutela delle colture di pregio, del patrimonio agrumicolo, del suolo fertile e della continuità e funzionalità delle aziende agricole. Le organizzazioni sindacali e le associazioni per la sicurezza hanno insistito sulla configurazione integralmente a quattro corsie, sui tempi di realizzazione e sulla copertura finanziaria. I comitati territoriali hanno privilegiato il servizio alle aree interne, proponendo correzioni locali dei corridoi e approfondimenti specifici sull'accessibilità, sugli effetti territoriali, agricoli e archeologici e sull'Analisi Costi-Benefici. Le associazioni locali hanno concentrato l'attenzione sull'accessibilità alle aree interne, sui servizi sanitari, sul turismo, sulle riserve naturali, sulla biodiversità e sulla valorizzazione del territorio e delle comunità locali. Gli enti territoriali hanno espresso orientamenti differenti: alcuni hanno privilegiato il corridoio pedemontano e l'Alternativa 1, altri hanno sostenuto il corridoio costiero e l'Alternativa 2, mentre ulteriori contributi hanno mantenuto aperta la scelta tra le alternative o una configurazione integrata, chiedendo approfondimenti territoriali, trasportistici, economici, ambientali e realizzativi. Sono stati inoltre richiesti chiarimenti circa la categoria stradale, la realizzazione per lotti funzionali, la continuità con l'autostrada A2, l'adeguamento della viabilità provinciale e comunale, la riqualificazione della SS 106 esistente, la configurazione degli svincoli e dei collegamenti trasversali e la tutela delle aree urbanizzate, agricole e archeologiche. Nel complesso, tali contributi non si sono limitati a esprimere preferenze tra le alternative, ma hanno posto condizioni e criteri da assumere nella progettazione e nella motivazione della decisione finale.

Esiti e modalità di recepimento delle proposte dei Comuni e degli stakeholder

Nel complesso, il confronto ha restituito un quadro articolato, caratterizzato da orientamenti differenti rispetto alle alternative progettuali e da una generale richiesta di assicurare alla nuova SS 106 adeguati livelli di sicurezza, continuità e funzionalità preferendo prevalentemente la categoria B. Le amministrazioni, le associazioni, le organizzazioni e gli altri stakeholder hanno evidenziato la necessità di valutare la scelta del tracciato non soltanto sulla base dei costi e dei tempi di realizzazione, ma anche in relazione all'accessibilità dei territori costieri e interni, alla configurazione degli svincoli e dei collegamenti trasversali, all'integrazione con la viabilità provinciale e comunale, alla tutela delle attività agricole, delle aree protette e archeologiche e alle prospettive di sviluppo territoriale.

Il confronto non ha determinato una posizione unitaria rispetto alle alternative. Alcuni contributi hanno sostenuto il corridoio pedemontano, altri hanno indicato come preferibile il corridoio costiero, mentre ulteriori posizioni hanno mantenuto aperta la possibilità di una configurazione integrata o di soluzioni localmente ottimizzate. È tuttavia emersa in modo trasversale l'esigenza di approfondire la configurazione dell'infrastruttura, la continuità dell'itinerario, il rapporto con la SS 106 esistente e con l'autostrada A2, la funzionalità dei collegamenti con i territori serviti, la realizzazione per lotti funzionali e la sostenibilità economica e finanziaria dell'intervento. La Responsabile del Dibattito Pubblico e i rappresentanti ANAS hanno

ribadito che nessuna alternativa è già selezionata. Le osservazioni delle amministrazioni, delle associazioni, delle organizzazioni e dei cittadini sintetizzate nella presente relazione, che allegati ne formano parte integrante sono acquisite agli atti e verranno valutate e riscontrate dalla Stazione appaltante con la propria Relazione conclusiva che sarà trasmessa al Ministero delle infrastrutture vigilante per le relative determinazioni.

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

Crediti

Si ringrazia per il prezioso contributo fornito nel corso del Dibattito pubblico:

ENTI TERRITORIALI: Regione Calabria, Provincia di Catanzaro, Città Metropolitana di Reggio Calabria, Comune di Zagarise, Comune di Guardavalle, Comune di Sant'Andrea Apostolo dello Ionio, Comune di Santa Caterina dello Ionio, Comune di Roccella Jonica, Comune di Caulonia, Comune di Sant'Ilario dello Ionio, Comune di Casignana, Comune di Bianco, Comune di Roghudi, Comune di Reggio Calabria, Comune di San Roberto, Comune di Locri.

ORGANIZZAZIONE

Referenti della Regione Calabria:

- **Ing. Claudio Moroni**
- **Dott. Antonio La Rosa**
- **Ing. Roberto Ruffolo**

Enti ospitanti:

- **Regione Calabria per la concessione dell'utilizzo della sala Verde,**
- **Comune di Locri per la concessione dell'utilizzo di Palazzo Nieddu del Rio**
- **Città Metropolitana di Reggio Calabria per la concessione dell'utilizzo della sala Perri di Palazzo Alvaro**

Il dibattito pubblico è inoltre seguito da:

- Responsabile della Struttura Territoriale Calabria: **Ing. Luigi Mupo**
- Responsabile Unico del Procedimento (RUP): **Giuseppe Danilo Malgeri**
- Direzione Comunicazione e relazioni esterne di Anas: **Mario Avagliano, Massimo Carlini, Antonio Zirilli, Marco Malzone, Diletta Delle Monache, Elisabetta Castellini, Raffaele La Pietra, Emiliano Nieri, Graziella Polito**
- Direzione Rapporti istituzionali – rapporti con gli enti locali di Anas: **Manuela Zucchini**

Referenti Anas del progetto della Direzione Tecnica:

- Responsabile PMO progettazione: **Giuseppe Danilo Malgeri**
- Responsabile PMO Area 6 Sud: **Giampiero Giordano**
- Project manager: **Raffaele Costanzo**
- Referente ambiente: **Gennaro Monaciliuni**

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

- Referente sostenibilità: **Maria Letizia Cascelli**
- Referente paesaggio: **Carla Postorino**
- Referente archeologia: **Paola Vivacqua, Pierfrancesco Izzo**
- Referente Traffico e ACB: **Pier Giorgio D'Armini, Alessandro Bonella, Milena Panebianco**
- Referente procedure autorizzative: **Massimo Romano, Federico Aveni Cirino**

Gruppo di Progettazione:

- Responsabile Integrazioni Prestazioni Specialistiche: **Raffaele Costanzo**
- Ingegneria delle infrastrutture: **Angelo Dandini con Andrea Ricci, Massimo Marra, Giuseppe D'Arcangelo, Mirko Spasiano, Gianluca Bonoli, Andrea Mattei, Emiliano Paiella**
- Architettura, Ambiente e Valorizzazione del Territorio: **Sara Padulosi con Gennaro Monaciulini, Carla Diletta Postorino, Maria Letizia Cascelli, Debora Cardinali**
- Geologia: **Francesca Sciubba con Luca Cavalletti, Roberto Laureti, Carlotta Durante**
- Archeologia: **Pina Maria Derudas con Paola Vivacqua**
- Studi di traffico e Analisi Costi/Benefici: **Pier Giorgio D'Armini con Milena Panebianco, Alessandro Bonella**
- Supporto esterno alla progettazione: **SYSTRA S.p.A., S.T.E. s.r.l.**

Fernanda Faillace
22.10.2026

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

DIBATTITO PUBBLICO

SS106 JONICA SUD

CZ392 - TRATTA REGGIO CALABRIA - CATANZARO