DIBATTITO PUBBLICO

SS106 JONICA SUD

CZ392 - TRATTA REGGIO CALABRIA - CATANZARO

anas
GRUPPO FS ITALIANE

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

DOCUMENTO CONCLUSIVO

Novembre 2026

Sommario

PREMESSA 3
LE RAGIONI DELL'OPERA 6
IL TRACCIATO 9
LE RICHIESTE DEL DIBATTITO 16
CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE 68

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 procedimento è stato sviluppato nel rispetto delle disposizioni previste dall'art. 40 e dall'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.

È stato sottoposto a Dibattito Pubblico il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (DOCFAP) 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, ricompreso nella rete Ten-T Comprehensive. 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 jonica.

Il Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali (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/

Portale ANAS dedicato ai procedimenti di Dibattito Pubblico:

- https://dibattitopubblico.stradeanas.it/

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 apertura 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.

- **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.

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

- **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 del Dibattito Pubblico**

  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, la mobilità regionale, le connessioni con la viabilità esistente, le interazioni 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 e turistico derivanti dall'infrastruttura, nonché le misure di mitigazione 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.

Il dibattito si è chiuso con la presentazione da parte del Responsabile del Dibattito Pubblico della Relazione Conclusiva inviata alla stazione appaltante e pubblicata secondo le modalità previste dall'Allegato I.6 del D.Lgs. 36/2023.

La stazione appaltante, partendo dai contenuti della succitata Relazione Conclusiva, ha redatto il presente Documento Conclusivo allo scopo di:

- illustrare sinteticamente l'opera, le sue ragioni e le configurazioni progettuali oggetto del confronto con la comunità;
- dare risposta puntuale alle tematiche emerse dal confronto con i cittadini e con i rappresentanti delle istituzioni (stakeholders).

La relazione del Responsabile del Dibattito Pubblico, come previsto dal D.Lgs. 36/2023, è riportata in allegato e costituisce parte integrante del Documento Conclusivo. Entrambi i documenti saranno inviati con il DOCFAP al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le determinazioni di competenza e il successivo inserimento dei lotti funzionali individuati all'interno degli strumenti di pianificazione nazionali.

Il presente Documento Conclusivo, comprensivo della relazione del Responsabile del Dibattito Pubblico, quando saranno sviluppati i PFTE dei lotti funzionali, sarà parte integrante della documentazione da inviare al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l'acquisizione del parere obbligatorio ai sensi dell'art. 47, comma 3, del D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36.

Successivamente, gli stessi atti andranno a corredo dell'istanza di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.23 D.Lgs.152/2006 alle autorità competenti (Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica e Ministero della cultura – Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio).

Il processo di interlocuzione con il territorio proseguirà, quindi, nelle specifiche occasioni individuate dalle norme, come ad esempio la Conferenza di Servizi, al compimento dei diversi step progettuali.

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

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

Le ragioni 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 ionica 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;

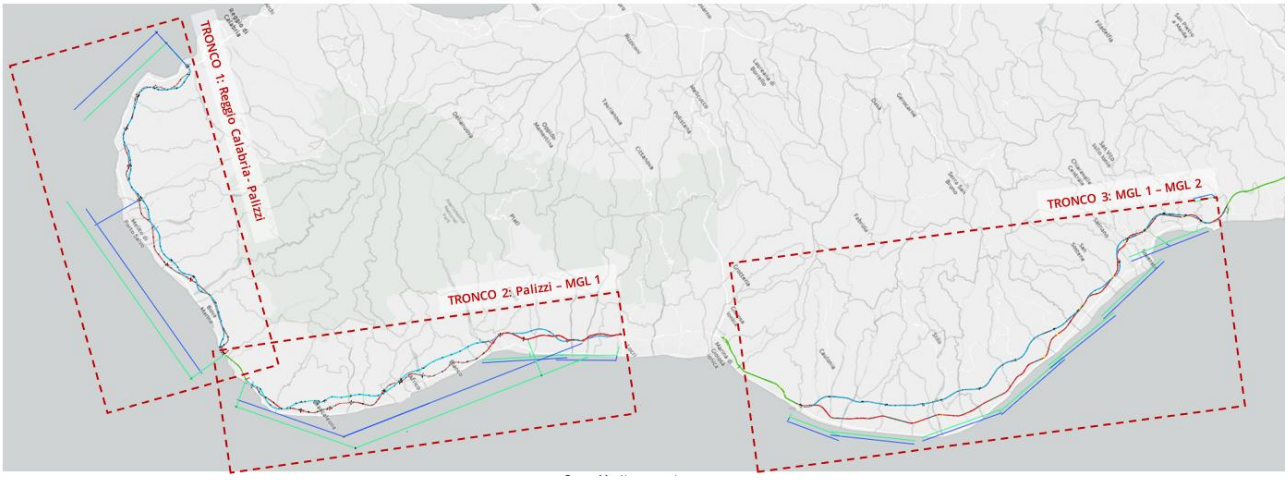
C_I955 - COMUNE DI STIGNANO - 1 - 2026-11-09 - 0014581

- 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.

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)



CORRIDOIO 1

ALTERNATIVA 1: *basata sui tracciati dei Megalotti (anni 2000) ed aggiornata alla normativa vigente* — CAT.B

CORRIDOIO 2

ALTERNATIVA 2: *approfondimento dello Studio di Fattibilità del 2022* — CAT.B

ALTERNATIVA 3: *stesso tracciato plano–altimetrico dell'Alt. 2 con carreggiata Nord con sezione Cat. C1 raddoppiabile alla Cat. B.* — CAT.B/C

ALTERNATIVA 4: *stesso tracciato plano–altimetrico dell'Alternativa 2 e la realizzazione della carreggiata Nord con sezione Cat. C1 raddoppiabile alla Cat. B.* — CAT.B/C

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).

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

Il Tracciato

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.

Come evidenziato dalla tabella seguente, il tracciato è composto per 25 % da tratti in viadotto (126 viadotti), per il 41% da tratti in galleria (90 gallerie) e per il 34% da tratti in rilevato/scavo.

	ALTERNATIVA 1								
	LOTTO	VIADOTTO	%	GALLERIA	%	SCAVO/RILEVATO	%	SVINCOLO	L.LOTTO (m)
Reggio C. - Palizzi	T1-A1-L1	1.642	15%	7.705	68%	1.953	17%	2	11.300
	T1-A1-L2	925	21%	2.759	62%	766	17%	1	4.450
	T1-A1-L3	748	20%	2.315	62%	682	18%	1	3.745
	T1-A1-L4	1.240	33%	2.120	56%	432	11%	1	3.792
	T1-A1-L5	1.348	29%	2.662	58%	600	13%	1	4.610
	T1-A1-L6	3.990	34%	5.085	43%	2.692	23%	2	11.767
Palizzi - Locri	T2-A1-L1	2.297	22%	3.581	34%	4.732	45%	2	10.610
	T2-A1-L2	4.255	34%	4.475	35%	3.930	31%	2	12.660
	T2-A1-L3	330	7%	2.969	66%	1.170	26%	0	4.469
	T2-A1-L4	4.760	47%	2.778	27%	2.637	26%	2	10.175
	T2-A1-L5	1.109	20%	2.475	44%	2.086	37%	1	5.670
Roccella - Squillace	T3-A1-L1	440	11%	1.495	38%	2.034	51%	2	3.969
	T3-A1-L2	980	23%	1.945	46%	1.306	31%	1	4.231
	T3-A1-L3	1.680	20%	962	11%	5.888	69%	2	8.530
	T3-A1-L4	655	15%	1.875	42%	1.920	43%	1	4.450
	T3-A1-L5	3.000	26%	1.954	17%	6.781	58%	1	11.735
	T3-A1-L6	2.282	25%	2.832	31%	4.093	44%	2	9.207
	T3-A1-L7	980	38%	1.236	48%	377	15%	1	2.593
	T3-A1-L8	1.620	30%	3.237	60%	518	10%	1	5.375
	T3-A1-L9	405	18%	880	40%	925	42%	1	2.210
	T3-A1-L10	935	18%	2.980	57%	1.353	26%	0	5.268
	Totale	**35.621**	**25%**	**58.320**	**41%**	**46.875**	**33%**	**27**	**140.816**

Figura 1 - Focus Alternativa 1

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

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

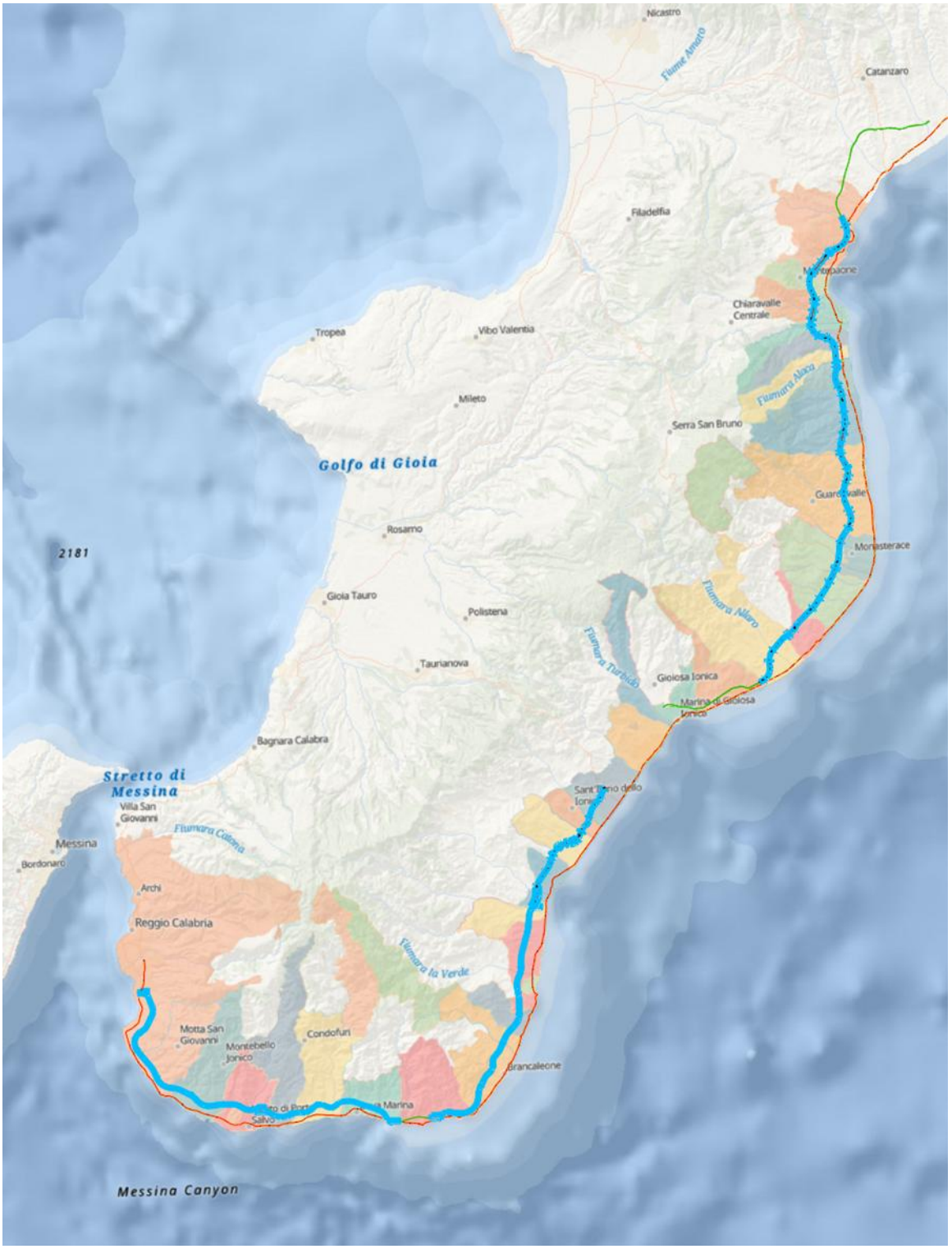


Figura 2 - Inquadramento alternativa 1

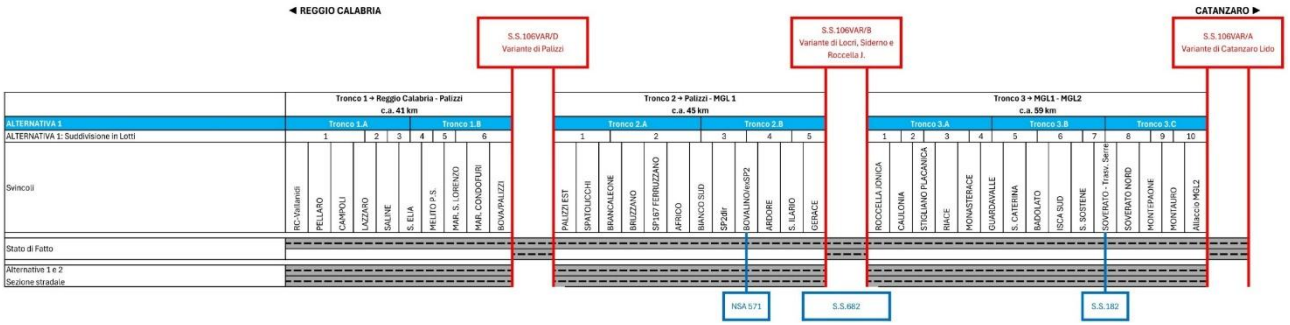


Figura 3 - Alternativa 1 - Suddivisione in lotti funzionali

Per l'alternativa 1 è stato stimato un costo di investimento di circa 12,6 miliardi.

ALTERNATIVA 1					
Reggio C. - Palizzi		**Palizzi - Locri**		**Roccella - Squillace**	
Lotto	**Costo Complessivo**	**Lotto**	**Costo Complessivo**	**Lotto**	**Costo Complessivo**
T1-A1-L1	1.315.541.092,87 €	T2-A1-L1	820.560.207,29 €	T3-A1-L1	316.327.939,49 €
T1-A1-L2	504.719.613,98 €	T2-A1-L2	1.101.962.781,81 €	T3-A1-L2	400.599.303,47 €
T1-A1-L3	424.074.984,84 €	T2-A1-L3	477.354.703,32 €	T3-A1-L3	408.699.421,31 €
T1-A1-L4	433.220.300,96 €	T2-A1-L4	877.251.857,05 €	T3-A1-L4	373.318.040,03 €
T1-A1-L5	523.632.697,38 €	T2-A1-L5	501.331.033,15 €	T3-A1-L5	664.579.902,11 €
T1-A1-L6	1.147.111.307,06 €	**Totale**	**3.778.460.582,62 €**	T3-A1-L6	700.126.632,33 €
Totale	**4.348.299.997,09 €**			T3-A1-L7	282.351.771,13 €
				T3-A1-L8	628.480.572,02 €
				T3-A1-L9	191.432.806,84 €
				T3-A1-L10	533.137.975,46 €
				Totale	**4.499.054.364,20 €**
TOTALE					**12.625.814.943,91 €**

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.

Come evidenziato dalla tabella seguente 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.

	ALTERNATIVA 2								
	LOTTO	**VIADOTTO**	**%**	**GALLERIA**	**%**	**SCAVO/RILEVATO**	**%**	**SVINCOLO**	**L.LOTTO (m)**
Reggio C. - Palizzi	T1-A2-L1	449	9%	1.320	26%	3.386	66%	2	5.155
	T1-A2-L2	1.405	23%	2.039	33%	2.651	43%	2	6.095
	T1-A2-L3	920	22%	2.090	50%	1.190	28%	1	4.200
	T1-A2-L4	645	16%	1.050	26%	2.355	58%	1	4.050
	T1-A2-L5	2.105	26%	3.460	43%	2.405	30%	1	7.970
	T1-A2-L6	597	20%	0	0%	2.378	80%	1	2.975

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

	T1-A2-L7	2.155	20%	3.130	29%	5.492	51%	1	10.777
Palizzi - Locri	T2-A2-L1	1.629	26%	1.875	30%	2.680	43%	2	6.184
	T2-A2-L2	830	15%	625	11%	4.120	74%	2	5.575
	T2-A2-L3	1.336	15%	1.900	21%	5.789	64%	3	9.025
	T2-A2-L4	2.644	26%	475	5%	6.950	69%	1	10.069
	T2-A2-L5	510	17%	710	24%	1.742	59%	1	2.962
	T2-A2-L6	1.288	22%	1.910	33%	2.675	46%	2	5.873
	T2-A2-L7	1.058	23%	2.480	55%	987	22%	1	4.525
Roccella - Squillace	T3-A2-L1	1.155	24%	1.370	29%	2.210	47%	2	4.735
	T3-A2-L2	1.605	25%	1.125	17%	3.810	58%	1	6.540
	T3-A2-L3	735	13%	1.450	26%	3.325	60%	1	5.510
	T3-A2-L4	1.470	24%	1.410	23%	3.270	53%	1	6.150
	T3-A2-L5	1.755	24%	1.152	16%	4.420	60%	1	7.327
	T3-A2-L6	1.264	21%	590	10%	4.069	69%	2	5.923
	T3-A2-L7	1.110	19%	1.120	19%	3.657	62%	1	5.887
	T3-A2-L8	1.226	38%	705	22%	1.269	40%	1	3.200
	T3-A2-L9	1.270	40%	600	19%	1.280	41%	1	3.150
	T3-A2-L10	743	14%	2.295	45%	2.112	41%	1	5.150
	T3-A2-L11	1.486	27%	2.500	46%	1.425	26%	0	5.411
	Totale	**31.390**	**22%**	**37.381**	**26%**	**75.647**	**52%**	**33**	**144.418**

Figura 4 - Focus Alternativa 2

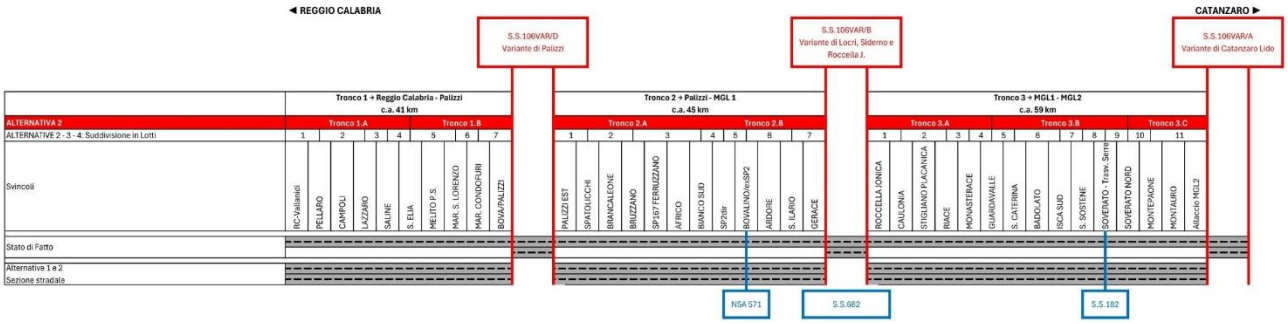


Figura 5 - Alternativa 2 - Suddivisione in lotti funzionali

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.

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

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

	ALTERNATIVA 3								
	LOTTO	VIADOTTO	%	GALLERIA	%	SCAVO/RILEVATO	%	SVINCOLO	L.LOTTO (m)
Reggio C. - Palizzi	T1-A3-L1	449	9%	1.320	26%	3.386	66%	2	5.155
	T1-A3-L2	1.405	23%	2.039	33%	2.651	43%	2	6.095
	T1-A3-L3	920	22%	2.090	50%	1.190	28%	1	4.200
	T1-A3-L4	645	16%	1.050	26%	2.355	58%	1	4.050
	T1-A3-L5	2.105	26%	3.460	43%	2.405	30%	1	7.970
	T1-A3-L6	597	20%	0	0%	2.378	80%	1	2.975
	T1-A3-L7	2.155	20%	3.130	29%	5.492	51%	1	10.777
Palizzi - Locri	T2-A3-L1	1.629	26%	1.875	30%	2.680	43%	2	6.184
	T2-A3-L2	830	15%	625	11%	4.120	74%	2	5.575
	T2-A3-L3	1.336	15%	1.900	21%	5.789	64%	3	9.025
	T2-A3-L4	2.644	26%	475	5%	6.950	69%	1	10.069
	T2-A3-L5	510	17%	710	24%	1.742	59%	1	2.962
	T2-A3-L6	1.288	22%	1.910	33%	2.675	46%	2	5.873
	T2-A3-L7	1.058	23%	2.480	55%	987	22%	1	4.525
Roccella - Squillace	T3-A3-L1	1.155	24%	1.370	29%	2.210	47%	2	4.735
	T3-A3-L2	1.605	25%	1.125	17%	3.810	58%	1	6.540
	T3-A3-L3	735	13%	1.450	26%	3.325	60%	1	5.510
	T3-A3-L4	1.470	24%	1.410	23%	3.270	53%	1	6.150
	T3-A3-L5	1.755	24%	1.152	16%	4.420	60%	1	7.327
	T3-A3-L6	1.264	24%	590	11%	3.496	65%	2	5.350
	T3-A3-L7	1.110	17%	1.120	17%	4.230	65%	1	6.460
	T3-A3-L8	1.226	38%	705	22%	1.269	40%	1	3.200
	T3-A3-L9	1.270	40%	600	19%	1.280	41%	1	3.150
	T3-A3-L10	743	15%	2.295	47%	1.855	38%	1	4.893
	T3-A3-L11	1.486	26%	2.500	44%	1.682	30%	0	5.668
	Totale	**31.390**	**22%**	**37.381**	**26%**	**75.647**	**52%**	**33**	**144.418**

Figura 6 - Focus Alternativa 3

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.

	Lotti	SV in		SV fin		Sezione
		WBS	Nome	WBS	Nome	
Reggio C. - Palizzi	**T1-A3-L1**	**SV01**	**RC-Vallanidi (Incluso)**	**SV02**	**PELLARO (Incluso)**	**B**
	T1-A3-L2	**SV02**	**PELLARO (Escluso)**	**SV04**	**LAZZARO (Incluso)**	**B**
	T1-A3-L3	**SV04**	**LAZZARO (Escluso)**	**SV05**	**SALINE (Incluso)**	**B**
	T1-A3-L4	**SV05**	**SALINE (Escluso)**	**SV06**	**S. ELIA (Incluso)**	**B**
	T1-A3-L5	**SV06**	**S. ELIA (Escluso)**	**SV07**	**MAR. S. LORENZO (Incluso)**	**B**
	T1-A3-L6	**SV07**	**MAR. S. LORENZO (Escluso)**	**SV08**	**MAR. CONDOFURI (Escluso)**	**B**
	T1-A3-L7	**SV08**	**MAR. CONDOFURI (Escluso)**	**SV9**	**BOVA/PALIZZI (Incluso)**	**B**
Palizzi - MGL1	T2-A3-L1	SV10	PALIZZI EST (Incluso)	SV11	SPATOLICCHI (Incluso)	C
	T2-A3-L2	SV11	SPATOLICCHI (Escluso)	SV13	BRUZZANO (Incluso)	C
	T2-A3-L3	SV13	BRUZZANO (Escluso)	SV16	BIANCO SUD (Incluso)	C
	T2-A3-L4	SV16	BIANCO SUD (Escluso)	SV01	SP2dir (Incluso)	C
	T2-A3-L5	**SV01**	**SP2dir (Escluso)**	**SV03**	**BOVALINO/exSP2 (Incluso)**	**B**
	T2-A3-L6	**SV03**	**BOVALINO/SP2 (Escluso)**	**SV05**	**S. ILARIO (Incluso)**	**B**

	Lotti	SV in		SV fin		Sezione
		WBS	Nome	WBS	Nome	
	T2-A3-L7	**SV05**	**S. ILARIO (Escluso)**	**SV06**	**GERACE (Incluso)**	**B**
MGL1 - MGL2	T3-A3-L1	SV01	ROCCELLA JONICA (Incluso)	SV02	CAULONIA (Incluso)	C
	T3-A3-L2	SV02	CAULONIA (Escluso)	SV01	RIACE (Incluso)	C
	T3-A3-L3	SV01	RIACE (Escluso)	SV02	MONASTERACE (Escluso)	C
	T3-A3-L4	SV02	MONASTERACE (Escluso)	SV03	GUARDAVALLE (Incluso)	C
	T3-A3-L5	SV03	GUARDAVALLE (Escluso)	SV01	S. CATERINA (Incluso)	C
	T3-A3-L6	SV01	S. CATERINA (Escluso)	SV02	ISCA SUD (Incluso)	C
	T3-A3-L7	SV02	ISCA SUD (Escluso)	SV01	S. SOSTENE (Incluso)	C
	T3-A3-L8	SV01	S. SOSTENE (Escluso)	SV02	SOVERATO (Incluso)	C
	T3-A3-L9	SV02	SOVERATO (Escluso)	SV03	SOVERATO NORD (Incluso)	C
	T3-A3-L10	**SV03**	**SOVERATO NORD (Escluso)**	**SV04**	**MONTEPAONE (Incluso)**	**B**
	T3-A3-L11	**SV04**	**MONTEPAONE (Escluso)**	**MGL2**	**Allaccio MGL2**	**B**

Figura 7 - Focus Alternativa 3 – Sezione stradale

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.

	ALTERNATIVA 4								
	LOTTO	VIADOTTO	%	GALLERIA	%	SCAVO/RILEVATO	%	SVINCOLO	L.LOTTO (m)
Reggio C. - Palizzi	T1-A4-L1	449	9%	1.320	26%	3.386	66%	2	5.155
	T1-A4-L2	1.405	23%	2.039	33%	2.651	43%	2	6.095
	T1-A4-L3	920	22%	2.090	50%	1.190	28%	1	4.200
	T1-A4-L4	645	16%	1.050	26%	2.355	58%	1	4.050
	T1-A4-L5	2.105	26%	3.460	43%	2.405	30%	1	7.970
	T1-A4-L6	597	20%	0	0%	2.378	80%	1	2.975
	T1-A4-L7	2.155	20%	3.130	29%	5.492	51%	1	10.777
Palizzi – Locri	T2-A4-L1	1.629	26%	1.875	30%	2.680	43%	2	6.184
	T2-A4-L2	830	15%	625	11%	4.120	74%	2	5.575
	T2-A4-L3	1.336	15%	1.900	21%	5.789	64%	3	9.025
	T2-A4-L4	2.644	26%	475	5%	6.950	69%	1	10.069
	T2-A4-L5	510	17%	710	24%	1.742	59%	1	2.962
	T2-A4-L6	1.288	22%	1.910	33%	2.675	46%	2	5.873
	T2-A4-L7	1.058	23%	2.480	55%	987	22%	1	4.525
Ro	T3-A4-L1	1.155	24%	1.370	29%	2.210	47%	2	4.735

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

ALTERNATIVA 4								
LOTTO	VIADOTTO	%	GALLERIA	%	SCAVO/RILEVATO	%	SVINCOLO	L.LOTTO (m)
T3-A4-L2	1.605	25%	1.125	17%	3.810	58%	1	6.540
T3-A4-L3	735	13%	1.450	26%	3.325	60%	1	5.510
T3-A4-L4	1.470	24%	1.410	23%	3.270	53%	1	6.150
T3-A4-L5	1.755	24%	1.152	16%	4.420	60%	1	7.327
T3-A4-L6	1.264	24%	590	11%	3.496	65%	2	5.350
T3-A4-L7	1.110	17%	1.120	17%	4.230	65%	1	6.460
T3-A4-L8	1.226	38%	705	22%	1.269	40%	1	3.200
T3-A4-L9	1.270	40%	600	19%	1.280	41%	1	3.150
T3-A4-L10	743	15%	2.295	47%	1.855	38%	1	4.893
T3-A4-L11	1.486	26%	2.500	44%	1.682	30%	0	5.668
Totale	**31.390**	**22%**	**37.381**	**26%**	**75.647**	**52%**	**33**	**144.418**

Figura 8 - Focus Alternativa 4

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.

	Lotti	SV in		SV fin		Sezione
		WBS	Nome	WBS	Nome	
Reggio C. - Palizzi	**T1-A4-L1**	**SV01**	**RC-Vallanidi (Incluso)**	**SV02**	**PELLARO (Incluso)**	**B**
	T1-A4-L2	**SV02**	**PELLARO (Escluso)**	**SV04**	**LAZZARO (Incluso)**	**B**
	T1-A4-L3	**SV04**	**LAZZARO (Escluso)**	**SV05**	**SALINE (Incluso)**	**B**
	T1-A4-L4	SV05	SALINE (Escluso)	SV06	S. ELIA (Incluso)	C
	T1-A4-L5	SV06	S. ELIA (Escluso)	SV07	MAR. S. LORENZO (Incluso)	C
	T1-A4-L6	SV07	MAR. S. LORENZO (Escluso)	SV08	MAR. CONDOFURI (Escluso)	C
	T1-A4-L7	SV08	MAR. CONDOFURI (Escluso)	SV9	BOVA/PALIZZI (Incluso)	C
Palizzi - Locri	T2-A4-L1	SV10	PALIZZI EST (Incluso)	SV11	SPATOLICCHI (Incluso)	C
	T2-A4-L2	SV11	SPATOLICCHI (Escluso)	SV13	BRUZZANO (Incluso)	C
	T2-A4-L3	SV13	BRUZZANO (Escluso)	SV16	BIANCO SUD (Incluso)	C
	T2-A4-L4	SV16	BIANCO SUD (Escluso)	SV01	SP2dir (Incluso)	C
	T2-A4-L5	SV01	SP2dir (Escluso)	SV03	BOVALINO/exSP2 (Incluso)	C
	T2-A4-L6	SV03	BOVALINO/SP2 (Escluso)	SV05	S. ILARIO (Incluso)	C
	T2-A4-L7	SV05	S. ILARIO (Escluso)	SV06	GERACE (Incluso)	C
Roccella - Squillace	T3-A4-L1	SV01	ROCCELLA JONICA (Incluso)	SV02	CAULONIA (Incluso)	C
	T3-A4-L2	SV02	CAULONIA (Escluso)	SV01	RIACE (Incluso)	C
	T3-A4-L3	SV01	RIACE (Escluso)	SV02	MONASTERACE (Escluso)	C
	T3-A4-L4	SV02	MONASTERACE (Escluso)	SV03	GUARDAVALLE (Incluso)	C
	T3-A4-L5	SV03	GUARDAVALLE (Escluso)	SV01	S. CATERINA (Incluso)	C
	T3-A4-L6	SV01	S. CATERINA (Escluso)	SV02	ISCA SUD (Incluso)	C
	T3-A4-L7	SV02	ISCA SUD (Escluso)	SV01	S. SOSTENE (Incluso)	C
	T3-A4-L8	SV01	S. SOSTENE (Escluso)	SV02	SOVERATO (Incluso)	C
	T3-A4-L9	SV02	SOVERATO (Escluso)	SV03	SOVERATO NORD (Incluso)	C
	T3-A4-L10	**SV03**	**SOVERATO NORD (Escluso)**	**SV04**	**MONTEPAONE (Incluso)**	**B**
	T3-A4-L11	**SV04**	**MONTEPAONE (Escluso)**	**MGL2**	**Allaccio MGL2**	**B**

Figura 9 - Focus Alternativa 4 – Sezione stradale

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

Le richieste del Dibattito

La tabella seguente riassume tutte le osservazioni e le proposte emerse nel corso del Dibattito Pubblico, suddivise per tematica. Le osservazioni sono state raccolte sia durante gli incontri in presenza sia attraverso i contributi scritti inviati tramite i canali appositamente attivati.

Le tematiche sono state organizzate in un ordine che riflette le priorità e gli interessi manifestati dai partecipanti. In particolare, sono state analizzate le seguenti questioni:

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.

Questa organizzazione tematica consente di offrire una visione chiara e articolata delle questioni affrontate e delle risposte fornite, evidenziando l'impegno verso un confronto trasparente e inclusivo con i diversi portatori di interesse.

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
1	**Giovanni Battista Spanò**	**Tronco 2**	**Toponomastica**	**Proposta**	**Propone di attribuire il nome «Galleria Notrica» alla prima delle due gallerie oggi denominate «Zucco» (direzione RC→CZ). Il toponimo è attestato dal 1805 (Vallone di Notrica, Archivio di Stato di Catanzaro) e distinguerebbe le due opere oggi omonime, valorizzando la microtoponomastica locale accanto alla «Galleria Epizephyrii».**	Si prende atto della proposta, nella successiva fase progettuale la tematica sarà approfondita dalle strutture preposte.
2	**Comune di Sant'Andrea Apostolo dello Ionio (CZ)**	**Tronco 3**		**Descrizione sintetica**	**Il Comune di Sant'Andrea Apostolo dello Ionio contesta l'assenza, in tutte le alternative progettuali, di uno svincolo o collegamento diretto a servizio del territorio comunale, mentre sono previsti collegamenti per Isca sullo Ionio e San Sostene. Ritiene 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. Chiede pertanto il riesame del progetto e della configurazione degli svincoli, con la previsione di un collegamento dedicato al Comune.**	
	Comune di Sant'Andrea Apostolo dello Ionio (CZ)	Tronco 3	Svincoli, accessibilità, viabilità secondaria e rete locale	Domanda	Si chiede di riesaminare la configurazione degli svincoli prevista nelle quattro alternative progettuali, valutando l'inserimento di uno svincolo o di un collegamento diretto a servizio di Sant'Andrea Apostolo dello Ionio. La richiesta è motivata dall'assenza di accessi dedicati al Comune, mentre l'Alternativa 1 prevede collegamenti tra Isca sullo Ionio e San Sostene e le Alternative 2, 3 e 4 prevedono il semisvincolo di Isca Nord e lo svincolo di San Sostene. La valutazione dovrà tenere conto delle esigenze della popolazione, dei servizi e delle strutture	Per tutte e quattro le alternative progettuali è prevista la realizzazione di un sistema di svincolo a servizio dei territori di Isca sullo Ionio e Sant'Andrea Apostolo dello Ionio articolato - per vincoli orografici, geometrici e di sicurezza stradale - su due semi-svincoli denominati Isca Nord e Isca Sud. Nello specifico, il semi-svincolo Isca Sud, collocato nel territorio del comune di Isca sullo Ionio, è progettato per garantire l'accesso alla nuova SS106 ai veicoli che procedono in direzione

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					presenti e delle opportunità di sviluppo del territorio comunale.	nord e l'uscita ai veicoli che procedono in direzione sud. Il semi-svincolo è articolato con sistema di rotatorie che connettono la nuova SS106 alla SP133 che, attraversando il territorio del comune di Isca sullo Ionio, si congiunge alla odierna SS106 nel territorio del comune di Sant'Andrea Apostolo dello Ionio. In ogni caso, la denominazione dei due semisvincoli potranno contenere le indicazioni tanto di Isca quanto di S.Andrea Apostolo. Il semi-svincolo Isca Nord, collocato nel territorio del comune di San'Andrea Apostolo dello Ionio, è progettato per garantire l'accesso alla nuova SS106 ai veicoli che procedono in direzione sud e l'uscita ai veicoli che procedono in direzione nord. Il semi-svincolo è articolato con sistema di rotatorie che connettono la nuova SS106 alla SP129 che, attraversando il territorio del comune di San'Andrea Apostolo dello Ionio, si congiunge alla odierna SS106.
	Comune di Sant'Andrea Apostolo dello Ionio (CZ)	Tronco 3	Aspetti procedurali, trasparenza, finanziamento e attuazione	Domanda	Il Comune formula formale protesta per l'assenza di uno svincolo o collegamento diretto in tutte le alternative e chiede il riesame del progetto e della configurazione degli svincoli, nonché un riscontro motivato sulla richiesta formulata. Segnala inoltre che il territorio comunale non era stato escluso dalla precedente programmazione ANAS richiamata nel contributo e preannuncia opposizione nelle sedi competenti qualora il sistema degli svincoli non venga riesaminato.	Si prende atto di quanto rappresentato dall'Amministrazione comunale e per il riscontro si rimanda ai chiarimenti forniti al punto precedente.

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
3	**Comune di Stignano (RC)**	**Tronco 3**		**Descrizione sintetica**	**Il Comune di Stignano esprime parere favorevole alla realizzazione della nuova SS 106 e indica l'Alternativa 1 pedemontana quale soluzione preferenziale, ritenendola più idonea a evitare l'attraversamento dei centri abitati e delle aree di espansione, limitare gli espropri e le interferenze con il tessuto residenziale e favorire l'accessibilità dell'entroterra. Conferma la contrarietà alle Alternative 2, 3 e 4 e considera 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 Stignano (RC)	Tronco 3	Urbanistica e pianificazione	Domanda	Si chiede di riesaminare le Alternative 2, 3 e 4 in relazione alle interferenze con le previsioni del PRG/Piano Strutturale e con l'area urbanizzata classificata come Zona C, nonché di evitare il coinvolgimento del nodo viario di Contrada Sala, caratterizzato da un insediamento abitativo denso, e dell'area della Delegazione comunale, presidio di servizi per la zona costiera. La valutazione dovrà considerare gli effetti sulla viabilità locale, sulla continuità del tessuto residenziale, sugli espropri e sul possibile deprezzamento degli immobili.	Le Alternative 2-3-4 attraversano le aree occupate dalla delegazione comunale e dal nodo viario di Contrada Sala in viadotto (Viadotto Precarito II) scavalcando la SP92 e non determinando interferenza con la stessa. Nella fase progettuale successiva - laddove dovesse proseguire la progettazione su una di queste alternative - si terrà conto di quanto segnalato per operare un'ulteriore ottimizzazione del tracciato tale da non arrecare disturbo, per quanto possibile con le esigenze di itinerario, alla delegazione comunale.
	Comune di Stignano (RC)	Tronco 3	Ambiente e paesaggio	Domanda	Si chiede di valutare comparativamente gli effetti delle Alternative 2, 3 e 4 sull'equilibrio paesaggistico e ambientale della fascia costiera e sub-costiera di Stignano, tenendo conto dell'inserimento di un'arteria di categoria B/C a scorrimento veloce all'interno o in prossimità delle	Per tutte le alternative di progetto sono state condotte specifiche valutazioni - analisi multicriteria - finalizzate ad individuare, mediante indicatori misurabili, l'impatto delle opere sui territori attraversati, per tutte le matrici ambientali

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					aree edificate, nonché dei possibili effetti in termini di inquinamento acustico e atmosferico per i residenti. Si richiede inoltre di verificare se l'Alternativa 1 pedemontana presenti minori interferenze con gli ambiti urbanizzati e con le componenti paesaggistiche e ambientali del territorio comunale.	ivi comprese quelle richieste dalla osservazione: aspetti ambientali e paesaggistici. L'analisi ha l'obiettivo di razionalizzare il processo di scelta e, sulla base dei principi generali posti alla base dell'iniziativa, consiste nella valutazione di macro-obiettivi, da cui discendono obiettivi specifici, che vengono poi scomposti in "indicatori" di valutazione. Questi vengono pesati e aggregati, restituendo un valore finale di performance ambientale per ogni alternativa analizzata. Ciò permette di classificare le ipotesi vagliate in modo oggettivo in funzione del grado di soddisfacimento degli obiettivi fissati, mettendo in evidenza la soluzione preferibile dal punto di vista ambientale, territoriale e sociale. Poiché lo studio riguarda l'intero itinerario, da Reggio Calabria e Catanzaro, le valutazioni sono state condotte con riferimento a tutti i territori attraversati. Le singolarità e le esigenze specifiche di taluni territori sono state tenute in conto rapportandole alle esigenze degli altri territori interessati così da pervenire ad una valutazione equa e trasparente. In tale ottica, una disaggregazione per specificità puntuale produrrebbe risultanze non rappresentative del progetto ma limitate appunto a singolarità che renderebbero non più oggettiva l'analisi.
4	**Comune di Santa Caterina**	**Tronco 3**		**Descrizione sintetica**	**Il Comune di Santa Caterina dello Ionio, tra le alternative progettuali presentate, esprime preferenza per l'Alternativa 2, corrispondente al corridoio costiero, e chiede la prosecuzione**	

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
	dello Ionio (CZ)				**degli approfondimenti progettuali su tale soluzione. Segnala 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.**	
	Comune di Santa Caterina dello Ionio (CZ)	Tronco 3	Svincoli, accessibilità, viabilità secondaria e rete locale	Domanda	Si chiede di prevedere interventi di manutenzione e adeguamento del tratto dell'attuale SS 106 compreso tra il futuro svincolo di Santa Caterina dello Ionio e l'abitato, al fine di garantire un collegamento adeguato, funzionale e sicuro tra la nuova infrastruttura e il territorio comunale.	L'attuale SS106, così come tutta la rete gestita da Anas, è interessata da piani pluriennali di manutenzione con previsione sia di interventi di manutenzione programmata che straordinaria. All'atto della realizzazione della nuova infrastruttura si terrà conto delle mutate esigenze e, se del caso, sarà riallineata la programmazione degli interventi.
5	**Comune di Reggio Calabria**	**Tronco 1**		**Descrizione sintetica**	**Il Comune di Reggio Calabria evidenzia 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, rileva 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. Il Comune ritiene, tuttavia, che l'efficacia della nuova infrastruttura dipenda dalla corretta integrazione con il sistema viario urbano e**	

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					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. Chiede pertanto che vengano recepite nel Dibattito Pubblico approfondimenti progettuali relativi a: **- la 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 tracciato proposto dovrebbe prevedere un percorso alternativo rispetto alla viabilità esistete, almeno fino al raccordo con la A2 Diramazione di Reggio Calabria.** **- la valutazione di un upgrade manutentivo straordinario ed adeguamento delle intersezioni tra gli svincoli e l'innesto sulla SS 106 storica costiera.**	
	Comune di Reggio Calabria	Tronco 1	Nodo di Reggio Calabria, innesto settentrionale e collegamento con l'A2	Domanda	Si chiede, nell'ambito dell'Alternativa 2, anche in coerenza con quanto riportato dalla Città Metropolitana, di valutare l'ottimizzazione dell'innesto del Tronco I (tratto 1.A), mediante avvicinamento del punto di inizio del tracciato al centro abitato di Reggio Calabria, al fine di separare i flussi di attraversamento nord-sud dai flussi locali causa attuale di congestione del tracciato esistente della SS106, con ripercussioni fino agli svincoli con l'A2. Il tracciato proposto dovrebbe prevedere un percorso alternativo rispetto alla viabilità esistente costituita da SS106TER e il Raccordo Autostradale 04,	Le opere di interconnessione tra la futura SS106 e l'A2, per quanto funzionali alla creazione di un itinerario circum peninsulare, non sono oggetto del presente DOCFAP. Laddove venga inserito nel Contratto di Programma, secondo mandato del Ministero vigilante, si attiverà la progettazione dell'interconnessione tra la futura SS106 e l'A2 almeno fino al raccordo con la A2 Diramazione di Reggio Calabria e verranno studiate le soluzioni tecnico progettuali, le ricadute sulla mobilità e la sostenibilità economica del prolungamento del collegamento, con particolare attenzione alle

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					denominato "Tangenziale di Reggio Calabria", almeno fino al raccordo con la A2 Diramazione di Reggio Calabria.	interconnessioni con il tracciato oggetto del DOCFAP.
	Comune di Reggio Calabria	Tronco 1	Viabilità secondaria, rete locale e sicurezza delle intersezioni	Domanda	Inoltre in relazione alla viabilità di svincolo/raccordo della nuova SS106 con la viabilità di attraversamento del territorio comunale, si chiede la valutazione di un upgrade manutentivo straordinario ed adeguamento delle intersezioni tra gli svincoli e l'innesto sulla SS 106 storica costiera, con interventi di manutenzione straordinaria, comprensivi di adeguamenti in termini di geometria, capacità, sicurezza e funzionalità di manovra (allargamenti della piattaforma, rettifiche di curve cieche, messa in sicurezza delle intersezioni), nell'ottica di garantire la riqualificazione delle reti di collegamento tra il nuovo tracciato, la viabilità urbana e la rete metropolitana.	Gli interventi di progetto riguardano le infrastrutture di competenza ANAS. Non è pertanto possibile, all'attuale livello progettuale, prevedere opere di manutenzione straordinaria o adeguamento sulla viabilità di altri Enti. Eventuali attività in tal senso dovranno essere disciplinate attraverso specifiche convenzioni. Le opere di progetto garantiranno comunque la corretta e sicura connessione con la rete viaria esistente.
6	**Città Metropolitana di Reggio Calabria**	**Intero itinerario**		**Descrizione sintetica**	**La Città Metropolitana riconosce 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. Conclusioni evidenziate: - Sotto il profilo trasportistico e di inserimento territoriale, l'analisi dei lotti funzionali evidenzia che l'Alternativa 1 e l'Alternativa 2 risultano ampiamente comparabili nel Tronco 1 (Reggio-Palizzi) nel Tronco 2 (Palizzi-Locri): gli scostamenti planimetrici sono minimi (fino a un massimo di 1 km localmente) e l'impatto di penetrazione verso le aree interne è pressoché identico, non giustificando i maggiori costi e le**	

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					complessità costruttive della soluzione montana. **- Al contrario, le due opzioni assumono un ruolo nettamente differente e un maggior impatto trasportistico nel Tronco 3, specificamente nella macro-tratta compresa tra Caulonia e Monasterace (scostamenti planimetrici tra le alternative 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 SS106**	
	Città Metropolitana di Reggio Calabria	Intero itinerario	Adeguamento e gestione della viabilità provinciale di raccordo	Domanda	La Città Metropolitana chiede se, nell'ambito della realizzazione della nuova SS 106, sia previsto un programma organico di riqualificazione della viabilità provinciale di raccordo tra i nuovi svincoli, la SS 106 esistente e i centri costieri e interni, mediante interventi di manutenzione straordinaria e adeguamento geometrico, funzionale e di sicurezza. Chiede inoltre se possa essere individuata quale soggetto attuatore degli interventi sulla rete di propria competenza, con l'assegnazione di specifiche risorse finanziarie, e se sia prevista la riclassificazione e la presa in carico da parte di ANAS delle tratte provinciali	Gli interventi sulla viabilità provinciale, così come il trasferimento di risorse ad altri Enti per l'esecuzione di opere sulle rispettive reti, e la successiva riclassificazione della rete o l'acquisizione al patrimonio ANAS di infrastrutture appartenenti ad altri soggetti gestori, non ricadono nel perimetro della progettazione in esame. Eventuali attività in tal senso dovranno essere disciplinate attraverso specifiche convenzioni. Le opere di progetto garantiranno comunque la corretta e sicura connessione con la rete viaria esistente.

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					destinate a collegare stabilmente la nuova infrastruttura con la SS 106 storica, al fine di assicurare una gestione e una manutenzione omogenee rispetto ai flussi di traffico attesi.	
7	**EcoChiaro – Periodico di informazione e cultura locale (Mammola)**	**Intero itinerario**		**Descrizione sintetica**	**EcoChiaro sostiene 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. Indica l'Alternativa 2 in categoria B quale asse principale prioritario, da integrare con un sistema di collegamenti trasversali verso l'entroterra, e ritiene che la continuità con l'A2 debba essere assicurata mediante un collegamento moderno e funzionale. Evidenzia 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 viene considerata strategica per migliorare l'accessibilità a porti, aeroporti, università, ospedali e luoghi di lavoro e per ridurre l'isolamento delle aree interne.**	**La nuova infrastruttura, in tutte le alternative progettuali studiate, risulta strategica per migliorare l'accessibilità a porti, aeroporti, università, ospedali e luoghi di lavoro e per ridurre l'isolamento delle aree interne.** **Coerentemente con gli indirizzi di progettazione nazionale e regionale, tutte le alternative rispondono alla classificazione della nuova SS106 Jonica come appartenente alla rete TEN-T Comprehensive, tanto che le alternative 3 e 4 nei tratti in cat. C sono progettate plano-altimetricamente per prevedere un successivo raddoppio a cat. B per finalizzare l'itinerario TEN-T.**
	EcoChiaro – Periodico di informazione	Intero itinerario	Alternativa 2 e collegamenti	Osservazione tecnica	Si suggerisce di approfondire prioritariamente, tra gli scenari individuati, l'Alternativa 2 costiera in categoria B come possibile asse principale della	Si rappresenta che ANAS, nell'ambito della programmazione e progettazione degli interventi infrastrutturali, può operare esclusivamente sulle

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
	e cultura locale (Mammola)		trasversali verso l'entroterra		nuova SS106, accompagnandola fin dalla fase progettuale e realizzativa con un programma organico e strutturale di ammodernamento e adeguamento delle principali viabilità secondarie e trasversali verso l'entroterra. Si propone di costruire, contemporaneamente alla dorsale costiera, una rete di collegamenti trasversali "a pettine" verso l'interno, individuando per ogni principale presidio territoriale interno la trasversale più efficace verso uno svincolo della nuova SS106, verificandone prestazioni e sicurezza e programmando gli interventi necessari affinché diventi parte funzionale del nuovo sistema infrastrutturale. Le trasversali dovrebbero essere considerate parte integrante dell'investimento, e non opere accessorie da rinviare, e, ove possibile, essere anticipate nelle fasi di cantierizzazione, affinché l'entroterra possa beneficiare dell'investimento già durante la costruzione della nuova arteria.	opere ricadenti nella propria rete e nelle proprie competenze istituzionali: interventi sulla viabilità locale o su altre infrastrutture non appartenenti alla rete ANAS esulano dall'ambito di competenza. Le connessioni con il territorio sono garantite attraverso gli svincoli e le opere di collegamento previste dal progetto, che garantiranno comunque la corretta e sicura connessione con la rete viaria esistente. Eventuali interventi di adeguamento o potenziamento della viabilità locale restano nella competenza e nella disponibilità programmatoria agli enti proprietari e gestori delle rispettive infrastrutture. Eventuali attività di ANAS in tal senso dovranno essere disciplinate attraverso specifiche convenzioni.
	EcoChiaro – Periodico di informazione e cultura locale (Mammola)	Intero itinerario	Collegamento diretto tra la nuova SS106 e l'A2 presso Campo Calabro	Proposta	Si propone che venga approfondita, progettata e sottoposta a valutazione l'ipotesi di far partire la nuova SS106 non dall'area di Fiumara Valanidi, ma dall'attuale interconnessione dell'A2 presso Campo Calabro, realizzando un collegamento diretto e funzionale tra la direttrice tirrenica e la nuova dorsale ionica. La proposta è finalizzata ad assicurare la continuità infrastrutturale della nuova SS106 sino all'A2, assumendo Campo Calabro quale nodo di connessione funzionale tra la dorsale tirrenica e quella ionica. La valutazione deve considerare l'aumento della lunghezza dell'intervento, la possibile necessità di un nuovo	Le opere di interconnessione tra la futura SS106 e l'A2, per quanto funzionali alla creazione di un itinerario circum peninsulare, non sono oggetto del presente DOCFAP. Laddove venga inserito nel Contratto di Programma, secondo mandato del Ministero vigilante, si attiverà la progettazione dell'interconnessione tra la futura SS106 e l'A2 almeno fino al raccordo con la A2 Diramazione di Reggio Calabria e verranno studiate le soluzioni tecnico progettuali, le ricadute sulla mobilità e la sostenibilità economica del prolungamento del collegamento, con particolare attenzione alle

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					lotto e il maggiore fabbisogno finanziario, nonché il costo effettivo di non risolvere il principale nodo di connessione tra le due grandi direttrici, assumendo come criterio prioritario l'effettiva funzionalità della rete.	interconnessioni con il tracciato oggetto del DOCFAP.
8	**Kaulonfruit Soc. Coop. Agricola (Caulonia)**	**Tronco 3**		**Descrizione sintetica**	**Kaulonfruit Soc. Coop. Agricola esprime 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, determinando occupazione e 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. Evidenzia inoltre gli effetti sulla funzionalità e sulla redditività aziendale, sull'accessibilità e coltivabilità delle superfici residue e sul valore della proprietà. Chiede 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 indica 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.**	
	Kaulonfruit Soc. Coop. Agricola (Caulonia)	Tronco 3	Ambiente, agricoltura e attività produttive	Osservazione tecnica	Kaulonfruit evidenzia che i corridoi dei tracciati 2, 3 e 4, nel tratto di Caulonia del Tronco 3 compreso tra il km -1 e il km 1, impatterebbero fortemente e irrimediabilmente sulle superfici agrumetate,	Con riferimento alle interferenze che la nuova SS106 determinerà con le infrastrutture a servizio del comparto agricolo, con la definizione del tracciato da sviluppare nei successivi livelli

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					sottraendo superfici agricole importanti per il territorio e per il relativo indotto produttivo. Vengono segnalati la compromissione dei normali equilibri microclimatici, la divisione irregolare delle aziende e la conseguente modifica dei punti di accessibilità, irrigazione, drenaggio e lavorazione meccanizzata degli agrumeti, nonché danni alla viabilità agricola, alle opere di irrigazione collettiva e aziendale, alle reti di subirrigazione e agli impianti consortili. La relazione evidenzia inoltre il rischio di ristagni idrici e di alluvione nelle annate di piena, la possibile alterazione del reticolo idrografico minore e il rischio di asfissia radicale degli agrumi, oltre alla frammentazione, al danneggiamento e al deprezzamento della proprietà residua, che potrebbe diventare meno accessibile, meno produttiva o antieconomica da coltivare.	progettuali, detti aspetti saranno oggetto di specifica progettazione volta a minimizzare gli impatti e a garantire alle attività operanti sul territorio il ripristino della funzionalità degli apparati intercettati. Per quanto attiene l'alterazione delle condizioni idrauliche delle aree attraversate (alterazione del reticolo idrografico minore, ristagni idrici e di alluvione nelle annate di piena, ecc) nelle successive fasi di progettazione saranno condotti studi idraulici di dettaglio volti a dimostrare l'invarianza idraulica delle opere in progetto, in ossequio alla normativa di settore e previa approvazione dell'Autorità competente in materia. In altri termini, attraverso analisi ex-ante ex-post, sarà verificato che le nuove opere in progetto non determinino un peggioramento, in termini di probabilità e di rischio idraulico, delle attuali condizioni.
	Kaulonfruit Soc. Coop. Agricola (Caulonia)	Tronco 3	Scelta del corridoio/tracciato	Proposta	Kaulonfruit chiede di assumere l'Alternativa n. 1 quale soluzione progettuale, in quanto ritenuta l'unica scelta di buon senso capace di salvaguardare il patrimonio produttivo agrumicolo, azzerare i rischi idraulici e ridurre al minimo la perdita di suolo fertile, rispetto ai corridoi dei tracciati 2, 3 e 4 che interesserebbero le superfici agrumetate nel tratto di Caulonia.	Si prende atto della preferenza espressa per l'Alternativa 1.
9	**Comune di Caulonia (RC)**	**Tronco 3**	**Scelta del corridoio / tracciato**	**Descrizione sintetica**	**Il Comune di Caulonia esprime 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**	

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					maggiormente integrata con la viabilità esistente. Il Comune attribuisce 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. Evidenzia inoltre che la soluzione più interna allontanerebbe l'infrastruttura dagli ambiti costieri e insediativi maggiormente sensibili. Per le alternative costiere richiama, 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. Segnala 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 chiede 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.	
	Comune di Caulonia (RC)	Tronco 3	Scelta del corridoio e configurazione del tracciato	Osservazione tecnica con richiesta di verifica	Il Comune di Caulonia evidenzia che l'Alternativa 2, per caratteristiche e sostanziale sviluppo del tracciato, risulterebbe di fatto coincidente con il precedente tracciato denominato "1-Rossa", già oggetto di formale e reiterata contrarietà da parte delle Amministrazioni comunali e delle comunità	L'Alternativa 2, come illustrato nella documentazione di progetto, si sviluppa lungo il corridoio denominato "Costiero" che, per il tratto di interesse, parte dalla SS106 var/B e procede verso nord attestandosi ad una distanza di circa 3 km dalla costa.

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					territoriali interessate. Si chiede pertanto una puntuale verifica dell'effettiva configurazione planimetrica e funzionale delle attuali alternative, evidenziando gli eventuali elementi di continuità con le precedenti ipotesi progettuali e, in particolare, con il tracciato "1-Rossa"	Detta impostazione, derivante dal precedente studio di fattibilità, è tesa a massimizzare i benefici trasportistici indotti dalla prossimità ai centri urbani collocati lungo la costa. Va da sè quindi che, avendo una genesi comune, il tracciato dell'Alternativa 2 rispecchi nei caratteri salienti le ipotesi di tracciato presentate nel diverso "Progetto Definitivo della variante di Caulonia" codice CZ387. Giova comunque ricordare che nella fase del DOCFAP oggetto del Dibattito pubblico, CZ392, sono messi a confronto dei corridoi di progetto e non dei tracciati univocamente definiti. Nelle fasi progettuali successive si procederà alla puntuale definizione dei tracciati tenendo conto, per quanto possibile nell'ambito del corridoio individuato, dei condizionamenti locali.
	Comune di Caulonia (RC)	Tronco 3	Svincoli, accessibilità, viabilità secondaria e rete locale	Proposta con richiesta di approfondimento progettuale	Il Comune di Caulonia chiede di valorizzare la previsione dello svincolo dell'Alternativa 1 sulla viabilità provinciale che collega la frazione Marina al centro storico e alle altre frazioni dell'entroterra, considerandolo quale nodo strategico di connessione territoriale e non esclusivamente come svincolo funzionale alla circolazione sulla nuova SS106. Si chiede di approfondire l'integrazione tra la nuova infrastruttura, la viabilità provinciale e comunale, la frazione Marina, il centro storico, le frazioni collinari e le aree interne, verificando interventi mirati di adeguamento, messa in sicurezza e razionalizzazione della viabilità esistente.	ANAS, nell'ambito della programmazione e progettazione degli interventi infrastrutturali, può operare sulle strade ricadenti nella propria rete e nelle proprie competenze istituzionali: interventi sulla viabilità locale o su altre infrastrutture non appartenenti alla rete ANAS esulano dall'ambito di competenza e dalle finalità dell'investimento del progetto in esame. Le connessioni con il territorio sono garantite attraverso gli svincoli e le opere di collegamento previste dal progetto, che garantiranno comunque la corretta e sicura connessione con la rete viaria esistente. Eventuali interventi di adeguamento o potenziamento della viabilità locale restano nella competenza e nella disponibilità programmatoria

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
						agli enti proprietari e gestori delle rispettive infrastrutture. Eventuali attività di ANAS in tal senso dovranno essere disciplinate attraverso specifiche future convenzioni.
	Comune di Caulonia (RC)	Comune di Caulonia (RC)	Svincoli, accessibilità, viabilità secondaria e rete locale	Proposta con richiesta di approfondimento progettuale	Si chiede inoltre di valutare gli effetti delle alternative sull'accessibilità alle attività agricole, alle imprese, alle attività commerciali, alle strutture turistiche e ricettive, alle attività agrituristiche, al patrimonio storico e culturale e ai servizi pubblici.	La valutazione degli effetti delle alternative sull'accessibilità alle attività economiche e ai servizi presenti nell'area vasta è stata sviluppata nell'ambito dell'Analisi Costi-Benefici (ACB) effettuata in ossequio alle Linee guida emanate dal Ministero delle Infrastrutture che costituiscono unico riferimento affinché il progetto possa essere valutato dal MIT e del CSLLPP, mediante l'analisi dei benefici trasportistici conseguenti all'intervento. In particolare, l'accessibilità è stata valutata attraverso la quantificazione delle variazioni dei tempi di percorrenza e delle distanze percorse sulla rete di trasporto, indicatori che costituiscono una misura diretta del miglioramento della raggiungibilità dei poli attrattori e delle diverse funzioni insediate sul territorio. Tali benefici, stimati mediante modellizzazione dei flussi di traffico, risultano pertanto rappresentativi degli effetti prodotti sulle attività agricole, produttive, commerciali, turistiche e ricettive, nonché sull'accessibilità ai servizi pubblici e ai beni di interesse storico-culturale. Ne consegue che gli impatti delle alternative sull'accessibilità delle diverse attività e funzioni territoriali risultano già ricompresi nella valutazione trasportistica ed economica sviluppata nell'ACB, attraverso la stima dei risparmi di tempo e delle variazioni delle

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
						percorrenze generate dall'intervento. Inoltre, oltre all'analisi complessiva di miglioramenti di accessibilità effettuata nell'ambito della ACB, nello studio trasportistico sono state evidenziati i miglioramenti di accessibilità in termini di riduzione dei tempi di collegamento per ciascuna zona di traffico modellizzata nell'area di intervento.
	Comune di Caulonia (RC)	Tronco 3	Ambiente, paesaggio e agricoltura	Osservazione tecnica con richiesta di valutazione	Il Comune di Caulonia chiede che il confronto tra le alternative consideri gli effetti sul sistema ambientale e paesaggistico del territorio, caratterizzato dalla successione tra mare, abitato, piana agricola e collina, con particolare riferimento agli impatti visivi, alla continuità della piana agricola, alle visuali verso il mare e il sistema collinare e agli ambiti sottoposti a tutela. La nota evidenzia inoltre che una parte consistente dell'area interessata dall'Alternativa 2, nel tratto compreso tra la Fiumara Allaro e la Fiumara Precariti, risulta interessata da vincolo archeologico e dalle disposizioni di tutela del paesaggio costiero. Si chiede altresì di salvaguardare la piana agricola e, in particolare, le aree caratterizzate dalla presenza degli agrumeti e delle attività agricole connesse, minimizzando il consumo di suolo, la frammentazione fondiaria e le interferenze con la rete della viabilità agricola. La valutazione deve considerare anche gli effetti della viabilità di servizio, degli svincoli, delle opere complementari, delle fasce di rispetto, dell'interruzione della viabilità interpoderale, della perdita di continuità dei fondi, delle interferenze	Per tutte le alternative di progetto sono state condotte specifiche valutazioni - analisi multicriteria - finalizzate ad individuare, mediante indicatori misurabili, l'impatto delle opere sui territori attraversati, per tutte le matrici ambientali, quindi, anche per quanto attiene gli aspetti ambientali e paesaggistici. Ciò permette di classificare le ipotesi vagliate in modo oggettivo in funzione del grado di soddisfacimento degli obiettivi fissati, mettendo in evidenza la soluzione preferibile dal punto di vista ambientale, territoriale e sociale. Con la definizione del tracciato da sviluppare nei successivi livelli progettuali, le soluzioni verranno ottimizzate ulteriormente mirando al minimo sacrificio da parte del territorio, attraverso il corretto bilanciamento degli interessi coinvolti. Tutte le alternative progettuali sono state inoltre analizzate dal punto di vista dell'impatto sul patrimonio archeologico, mediante la redazione di specifici studi volti a definire le mappe del potenziale e del rischio. Nella successiva fase progettuale, in relazione al corridoio di progetto individuato, saranno

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					con i sistemi irrigui e della modificazione dei percorsi agricoli.	condotte mirate campagne di indagine volte a confermare e/o integrare le previsioni progettuali del DOCFAP e, laddove necessario, rideterminare l'assetto progettuale per tutelare eventuali rinvenimenti. Le indagini che si svolgeranno saranno concordate e monitorate dalla Soprintendenza archeologica competente secondo la normativa di settore. Con riferimento alle interferenze che la nuova SS106 determinerà con le infrastrutture a servizio del comparto agricolo, nelle successive fasi progettuali detti aspetti saranno oggetto di specifica progettazione volta a minimizzare gli impatti e le interferenze e a garantire alle attività operanti sul territorio il ripristino della funzionalità degli eventuali apparati intercettati.
10	**Sindaci delle vallate Stilaro-Allaro (Bivongi, Camini, Monasterace, Riace, Placanica, Pazzano, Stignano, Stilo) con Comune di Caulonia e Comitato Spontaneo Variante 106**	**Tronco 3**		**Descrizione sintetica**	**Sindaci della Vallata Stilaro-Allaro, con il Comune di Caulonia e il Comitato Spontaneo Variante 106, esprimono una posizione favorevole all'Alternativa 1 pedemontana e contraria alle Alternative 2, 3 e 4. Ritengono inadeguata, per un itinerario strategico come la nuova SS 106, la sezione C1 a carreggiata unica e una corsia per senso di marcia e chiedono 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 motivata dalla maggiore capacità di collegare i centri collinari e le aree interne, contrastare isolamento e spopolamento, tutelare la piana costiera e le**	

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					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 chiedono pertanto l'adozione dell'Alternativa 1, collocata a monte di Focà, e la salvaguardia delle risorse necessarie alla sua realizzazione integrale in categoria B.	
	Sindaci delle vallate Stilaro-Allaro (Bivongi, Camini, Monasterace, Riace, Placanica, Pazzano, Stignano, Stilo) con Comune di Caulonia e Comitato Spontaneo Variante 106	Tronco 3	Scelta del corridoio/tracciato e sezione stradale	Proposta	Gli Enti territoriali sottoscrittori formulano la proposta congiunta di adottare l'Alternativa 1, corrispondente al corridoio pedemontano a monte, sviluppato a monte dell'abitato di Focà e lungo la direttrice pedemontana, quale unica soluzione ritenuta idonea a conseguire il pubblico interesse dell'infrastruttura e coerente con la previsione urbanistica storica del PRG/PSC di Caulonia. Si richiede inoltre che l'intervento sia progettato sin dal livello di fattibilità tecnico-economica con standard di strada extraurbana principale di categoria B, con due carreggiate separate, due corsie per senso di marcia e spartitraffico centrale, assicurando continuità e parità di condizioni di sicurezza rispetto agli interventi in corso di progettazione o realizzazione lungo il restante asse ionico. Viene formalmente rifiutata la sezione stradale di categoria C1.	Si prende atto della preferenza espressa per l'Alternativa 1.
	Sindaci delle vallate Stilaro-Allaro (Bivongi, Camini, Monasterace,	Tronco 3	Studio del traffico, Analisi Costi-Benefici e valutazione economica	Osservazione tecnica con richiesta di rivalutazione	Gli Enti sottoscrittori osservano che l'analisi costi-benefici necessita di approfondimento e revisione e che il minore costo esecutivo attribuito al tracciato basso deve essere valutato considerando anche i costi espropriativo-ablativi dei suoli di sedime e di asservimento	Premesso che l'ACB è stata eseguita in conformità alla metodologia prevista dalle vigenti Linee Guida ministeriali, si evidenzia che i costi espropriativi sono necessariamente già integralmente ricompresi tra i costi di investimento assunti nell'Analisi Costi-Benefici. Pertanto, tali oneri

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
	Riace, Placanica, Pazzano, Stignano, Stilo) con Comune di Caulonia e Comitato Spontaneo Variante 106				dell'infrastruttura. Si chiede pertanto la pronta rivalutazione delle analisi e dei dati relativi all'esame parametrico dei costi e dei benefici, dal volume del traffico attuale e potenziale fino all'esame e al confronto dei costi realizzativi, includendo la valorizzazione economica della sequenza degli svincoli e dei benefici prodotti per il territorio e le vallate interne.	sono correttamente contabilizzati nella valutazione economica dell'intervento e non richiedono quindi ulteriori integrazioni o rettifiche. Nell'ambito dell'ACB sono stati considerati per ciascuna alternativa progettuale tutti i benefici indotti nel territorio dalla realizzazione dell'intervento rispetto alle diverse alternative e in funzione dei traffici attesi su ciascuna, considerando gli impatti sia sulla fascia costiera, sia sulle vallate interne interessate dal corridoio di progetto.
	Sindaci delle vallate Stilaro-Allaro (Bivongi, Camini, Monasterace, Riace, Placanica, Pazzano, Stignano, Stilo) con Comune di Caulonia e Comitato Spontaneo Variante 106	Tronco 3	Svincoli, accessibilità, viabilità secondaria e rete locale	Osservazione tecnica con richiesta di rivalutazione	Gli Enti sottoscrittori osservano che la sequenza degli svincoli prevista nell'Alternativa 1 lungo i primi tre lotti del Tronco 3, con riferimento a Caulonia, Stignano-Placanica, Riace e Stilo-Monasterace, configura una vera e propria ossatura di accessibilità interna, mantenendo la funzione di raccordo con il territorio costiero e con la SS106 storica. Si evidenzia che tale carattere non risulta tradotto in un indicatore economico autonomo e che mancano una stima del beneficio cumulativo derivante dalla distribuzione ravvicinata degli accessi, una misurazione del vantaggio di rete per le vallate interne e una contabilizzazione differenziata della capacità degli svincoli di organizzare una mobilità non esclusivamente lineare. Si chiede che tali elementi siano considerati nella rivalutazione delle analisi e dei dati relativi ai costi e ai benefici.	La configurazione progettuale dell'Alternativa 1 lungo i primi tre lotti del Tronco 3, e quindi la sequenza di svincoli prevista e la loro prossimità reciproca , è stata modellizzata nello studio trasportistico, consentendo di misurarne gli impatti sulla mobilità del sistema di rete infrastrutturale creato, quantificando i risparmi di tempo sulla rete e le variazioni delle percorrenze (miglioramento dell'accessibilità) elementi fondanti dell'Analisi Costi Benefici come richiesto dalle Linee Guida ministeriali 2022.
	Sindaci delle vallate Stilaro-Allaro (Bivongi,	Tronco 3	Aspetti procedurali, finanziamento e attuazione	Proposta	Gli Enti sottoscrittori chiedono al Responsabile del Dibattito Pubblico di recepire integralmente l'atto nella Relazione conclusiva, iscrivendo il rigetto dei tracciati costieri o di valle e l'adozione	Il Responsabile del dibattito è tenuto a trasfondere nella relazione finale o suoi allegati tutte le osservazioni, i commenti e le richieste pervenute nel corso del Dibattito, pertanto, questa come le

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
	Camini, Monasterace, Riace, Placanica, Pazzano, Stignano, Stilo) con Comune di Caulonia e Comitato Spontaneo Variante 106				dell'Alternativa 1, pedemontana a quattro corsie, tra le questioni aperte. Propongono inoltre che le risorse siano integralmente salvaguardate e, ove necessario, programmate nell'ambito degli stanziamenti statali per la SS106 o dei fondi di coesione, al fine di garantire l'intera copertura finanziaria del tracciato pedemontano a quattro corsie.	altre sono agli atti. Si prende atto della preferenza espressa per l'Alternativa 1. Per quanto attiene alla programmazione economica-finanziaria degli interventi, al reperimento delle risorse e la definizione delle fonti di finanziamento, sono aspetti che esulano dal perimetro del Dibattito pubblico e del progetto, sono temi che il territorio può e deve proporre nelle sedi deputate allo scopo.
11	**O.d.V. «Basta Vittime sulla Strada Statale 106» (Calopezzati, CS)**	**Intero itinerario**		**Descrizione sintetica**	**L'O.d.V. "Basta Vittime sulla Strada Statale 106" chiede 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. Propone l'Alternativa 2, corridoio costiero interamente in categoria B a quattro corsie con spartitraffico centrale continuo, da ottimizzare mediante soluzioni di Value Engineering. Contesta inoltre l'impostazione dell'Analisi Costi-Benefici e chiede che sicurezza, coesione territoriale, contrasto allo spopolamento e diritto alla mobilità siano adeguatamente ponderati rispetto ai flussi storici.**	
	O.d.V. «Basta Vittime sulla Strada Statale 106» (Calopezzati, CS)	Intero itinerario	Scelta del corridoio/tracciato, sezione stradale e metodologia DOCFAP	Proposta	L'Organizzazione chiede l'archiviazione dell'Alternativa 1, ritenuta economicamente irrealizzabile, e il rigetto e l'espunzione delle Alternative 3 e 4, in quanto prevedono estese tratte a carreggiata unica di categoria C1 prive di spartitraffico centrale e si fondano sull'ipotesi di	Si prende atto della preferenza espressa per l'Alternativa 2. Si ringrazia altresì per il fattivo contributo offerto proponendo soluzioni di value engineering, finalizzate alla riduzione dei costi di investimento,

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					un futuro raddoppio privo di copertura finanziaria, impegno di spesa e obbligo giuridico per la Stazione Appaltante. Chiede di assumere quale unica alternativa preferenziale di progetto l'Alternativa 2, corrispondente al corridoio costiero interamente in categoria B, a quattro corsie con spartitraffico centrale continuo, demandando al Documento di Indirizzo alla Progettazione e al PFTE l'applicazione puntuale delle soluzioni di Value Engineering proposte per ridurne i costi di investimento	la cui puntuale applicazione sarà valutata nelle successive fasi progettuali.
	O.d.V. «Basta Vittime sulla Strada Statale 106» (Calopezzati, CS)	Intero itinerario	Studio del traffico, Analisi Costi-Benefici e valutazione economica	Osservazione tecnica con richiesta di rivalutazione	L'Organizzazione osserva che l'apparente insostenibilità economica dell'Alternativa 2 deriva dall'impostazione metodologica dell'Analisi Costi-Benefici, che assume un finanziamento annuo di 500 milioni di euro e una capacità di spesa massima per singolo lotto di 100 milioni di euro annui, dilatando i tempi di realizzazione e penalizzando, mediante l'attualizzazione finanziaria, i benefici trasportistici e di sicurezza della categoria B.	Le ipotesi assunte nell'Analisi Costi-Benefici relative a un finanziamento annuo pari a 500 milioni di euro e a una capacità massima di spesa di 100 milioni di euro annui per ciascun lotto non costituiscono assunzioni arbitrarie o penalizzanti, bensì derivano dall'analisi di casi reali e comparabili di interventi infrastrutturali ANAS di analoga complessità e dimensione. Tali valori riflettono, da un lato, le effettive modalità di programmazione ed erogazione delle risorse finanziarie pubbliche e, dall'altro, la reale capacità produttiva delle imprese e dei raggruppamenti di imprese chiamati a eseguire le opere. In particolare, la soglia di 100 milioni di euro annui per singolo lotto rappresenta una stima coerente con i livelli massimi di produzione riscontrabili nei cantieri di maggiore rilevanza, tenuto conto dei vincoli tecnici, organizzativi, autorizzativi e logistici che caratterizzano la realizzazione di grandi infrastrutture lineari.

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
						Ne consegue che i tempi di realizzazione adottati nell'Analisi Costi-Benefici non derivano da una scelta metodologica finalizzata a penalizzare una specifica alternativa progettuale, ma rappresentano una previsione realistica e prudenziale delle effettive condizioni di attuazione dell'intervento. Si sottolinea inoltre come per una corretta comparazione di tutte le alternative progettuali la modalità di erogazione del finanziamento e la capacità di spesa annua di ogni sublotto sono identiche per tutte le alternative progettuali, rendendo confrontabili e comparabili i risultati ottenuti. Inoltre, proprio per non penalizzare le Alternative con tempi di realizzazione più lunghi, la suddivisione del tracciato in lotti funzionali e la priorità di intervento degli stessi ha consentito nell'analisi costi benefici di rendere prioritaria la realizzazione dei lotti che restituiscono i maggiori benefici per la collettività monetizzandoli nella ABC a completamento del lotto, ovvero anticipando i benefici di ciascun lotto alla fine del suo completamento e durante la realizzazione degli altri lotti. Questo consente di anticipare i benefici dei lotti prioritari, riducendone l'effetto dell'attualizzazione economica, e di spostare nel tempo i costi ed i benefici dei lotti meno prioritari, quelli penalizzanti in termini di benefici, riducendone allo stesso tempo nella ABC l'impatto dei costi, che si riducono per effetto dell'attualizzazione. In funzione della metodologia descritta adottata nell'Analisi Costi Benefici, ulteriori scenari che

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
						riducano i tempi complessivi di realizzazione dell'intervento, e quindi concentrando in un lasso di tempo ridotto l'investimento, non implica necessariamente un miglioramento degli indicatori dell'analisi, proprio per effetto dell'attualizzazione annua dell'investimento e dei benefici.
	O.d.V. «Basta Vittime sulla Strada Statale 106» (Calopezzati, CS)	Intero itinerario	Studio del traffico, Analisi Costi-Benefici e valutazione economica	Osservazione tecnica con richiesta di rivalutazione	Evidenzia inoltre che l'Analisi Costi-Benefici non monetizza adeguatamente il costo sociale dell'incidentalità evitata ed in particolare la differenza tra una sezione di categoria B, che cancella radicalmente l'incidentalità frontale sul 100% dell'asse, e una sezione C1 (Alt. 3 e 4) che continua a permettere gli scontri frontali sul 43%–67% dell'itinerario per i successivi 30 anni di esercizio. Chiede che, per le regioni in ritardo di sviluppo, il parametro dei flussi storici sia subordinato e ponderato rispetto alla salvaguardia della vita umana, alla coesione territoriale, al contrasto allo spopolamento delle aree interne e al diritto costituzionale alla mobilità (richiesta di Riforma urgente delle Linee Guida di valutazione degli investimenti pubblici).	Si evidenzia che l'Analisi Costi-Benefici è stata sviluppata in piena conformità alle Linee Guida vigenti che monetizza i benefici derivanti dalla riduzione dell'incidentalità, attraverso la valorizzazione del costo sociale degli incidenti evitati. Tale valutazione tiene conto delle caratteristiche di ciascuna alternativa progettuale, fermo restando che anche una infrastruttura di categoria B presenta una propria incidentalità residua. Le differenze di sicurezza tra le alternative risultano pertanto già adeguatamente considerate all'interno dell'ACB secondo la metodologia ufficiale. La richiesta di attribuire una diversa ponderazione a fattori quali tutela della vita umana, coesione territoriale, contrasto allo spopolamento e diritto alla mobilità, costituisce una proposta di modifica del quadro metodologico nazionale che esula dall'ambito del presente studio, che deve necessariamente attenersi alle Linee Guida vigenti, e dalle finalità del Dibattito pubblico. Eventuali revisioni dei criteri valutativi dovranno essere promosse nelle competenti sedi istituzionali presso il MIT.

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
	O.d.V. «Basta Vittime sulla Strada Statale 106» (Calopezzati, CS)	Intero itinerario	Svincoli, accessibilità, viabilità secondaria e rete locale	Proposta	L'Organizzazione propone la razionalizzazione geometrica del numero degli svincoli dell'Alternativa 2, riducendoli da 33 a 23-25, mediante l'accorpamento degli svincoli contigui attraverso brevi complanari e viabilità di rammaglio alla vecchia statale. Sono indicati, a titolo esemplificativo, un unico svincolo per Ferruzzano-Africo e l'ottimizzazione tra i nodi di Guardavalle e Santa Caterina. L'eliminazione o il riordino di 8-10 svincoli è proposta per ridurre i costi di costruzione e, al contempo, i punti di singolarità geometrica e di possibile conflitto dovuti alle manovre di decelerazione e immissione lungo l'asse principale.	Una significativa riduzione del numero degli svincoli, determinando una sensibile riduzione della capacità dell'infrastruttura di attrarre flussi di media percorrenza, comporterebbe la riduzione dei benefici trasportistici indotti dall'infrastruttura ed il conseguente peggioramento degli indici di sostenibilità economica dell'intervento. Inoltre, un ridotto numero di svincoli non modifica sostanzialmente la fruizione dell'infrastruttura da parte degli spostamenti di lunga percorrenza, ma penalizza l'accesso alla stessa degli spostamenti di breve media percorrenza, peggiorando di fatto l'accessibilità del territorio, tema emerso in maniera evidente durante il Dibattito Pubblico. Inoltre, la realizzazione di complanari ed altri elementi di ricucitura aumenterebbe sensibilmente il consumo di suolo e, conseguentemente, l'impatto sui territori attraversati. Peraltro, considerando i costi di realizzazione di una infrastruttura lineare (complanari) in luogo degli svincoli eliminati, il bilancio dei costi di realizzazione potrebbe non essere in riduzione. Per quanto attiene la progettazione degli svincoli, intesi come punti di singolarità e conflitto, questa è sviluppata nel pieno rispetto delle normative vigenti, orientata a garantire i massimi standard in termini di sicurezza e livello di servizio.
	O.d.V. «Basta Vittime sulla Strada Statale 106»	Intero itinerario	Ambiente, paesaggio e agricoltura	Proposta	L'Organizzazione propone di prevedere nei piani di cantierizzazione impianti mobili di frantumazione, vagliatura e trattamento degli inerti a ridosso dei cantieri base, affinché lo smarino di buona qualità meccanica possa essere integralmente riutilizzato	Il riutilizzo di terre e rocce provenienti dagli scavi è un tema cruciale sia in termini di impatto delle opere sui territori che di economia generale dei lavori. Come noto, non tutto il materiale proveniente dagli

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
	(Calopezzati, CS)				per il confezionamento dei conglomerati bituminosi e cementizi di cantiere, la formazione dei rilevati stradali e la realizzazione delle scogliere di protezione e di riempimento degli alvei fluviali, con azzeramento degli oneri di discarica e abbattimento dei costi di acquisto dei materiali da cava esterna. Propone inoltre di progettare i tratti in rilevato di fondovalle, nelle pianure alluvionali e nelle aree classificate dal PAI a pericolosità o rischio P3-R4, con funzione multifunzionale di argine di regimazione idraulica e cassa di espansione a monte, integrando la regimentazione idraulica nel corpo stradale e riducendo l'onere delle opere idrauliche speciali.	scavi può essere riutilizzato tal quale. Per determinate litologie, ad esempio argille a bassa plasticità, il reimpiego è possibile solo attraverso specifici trattamenti di stabilizzazione. Per altre litologie, ad esempio materiali contaminati, non è possibile il reimpiego. Nella successiva fase progettuale, come da buona prassi progettuale consolidata, sarà indubbiamente condotta una specifica campagna di indagini finalizzata ad appurare la reale percentuale di materiale riutilizzabile nell'ambito delle lavorazioni In merito al suggerimento inerente le sistemazioni idrauliche di area vasta queste ultime non rientrano nelle competenze Anas.
12	**Luana Franco – consigliera comunale di minoranza di Caulonia**	**Tronco 3**		**Descrizione sintetica**	**Luana Franco aderisce integralmente alla richiesta di adozione dell'Alternativa 1 per il Tronco 3 e sostiene che il corridoio pedemontano garantisca 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. Evidenzia 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 ritiene 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 non interferente. Contesta che il maggiore impatto morfologico e percettivo attribuito all'Alternativa 1 sia**	

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					sostenuto da indicatori comparativi pubblicati e chiede che il confronto ambientale, geologico e territoriale sia condotto mediante indicatori simmetrici e verificabili. In materia archeologica osserva che le interferenze devono essere esaminate preventivamente e che possono essere affrontate mediante varianti puntuali. All'esito degli approfondimenti istruttori, chiede 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.	
	Luana Franco – consigliera comunale di minoranza di Caulonia		Analisi multicriteri e indicatori di accessibilità delle aree interne	Osservazione tecnica con richieste istruttorie	Si chiede la pubblicazione della matrice di valutazione dell'analisi multicriteri, dei pesi attribuiti ai criteri e dei valori assunti dagli indicatori per ciascuna alternativa, con disaggregazione per tronco. Si chiede inoltre di integrare il sistema degli indicatori con una grandezza relativa all'accessibilità della popolazione residente nelle aree interne, misurata per isocrone a 10, 20 e 30 minuti dagli svincoli di ciascuna alternativa, e di integrare il confronto economico con la stima della viabilità di adduzione agli svincoli del Tronco 3 per ciascuna alternativa.	La matrice di valutazione dell'analisi multicriteria, parte integrante del DOCFAP, è stata pubblicata il 04 agosto 2026 ed è liberamente scaricabile dal portale documentale del Dibattito Pubblico: https://dibattitopubblico.stradeanas.it/upload/SS106-DOCFAP/ Nello specifico ci si riferisca ai documenti T00EG00GENRE04A - "Alternative e soluzioni" e T00EG00GENRE05A - "Matrice". Poiché lo studio riguarda l'intero itinerario, da Reggio Calabria e Catanzaro, le valutazioni sono state condotte con riferimento a tutti i territori attraversati. Le singolarità e le esigenze specifiche di taluni territori sono state tenute in conto rapportandole alle esigenze degli altri territori interessati così da pervenire ad una valutazione equa e trasparente. In tale ottica, una disaggregazione per tronco produrrebbe risultanze non rappresentative dell'intero corridoio ma limitate al singolo tronco, perdendo inoltre l'effetto complessivo di corridoio

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
						ottenibile solo attraverso una valutazione complessiva. Per quanto attiene all'accessibilità della popolazione residente nelle aree interne si evidenzia che le Linee Guida ministeriali 2022 per l'Analisi Costi-Benefici - vincolanti per la redazione di tale elaborato da porre poi al vaglio del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - non contemplano indicatori economici specifici relativi alla distribuzione territoriale degli accessi, al beneficio cumulativo derivante dalla loro prossimità reciproca o alla capacità degli svincoli di supportare schemi di mobilità non lineare. La metodologia di valutazione prevede invece che tali effetti siano ricondotti ai benefici trasportistici misurabili attraverso il risparmio di tempo complessivo sulla rete e le variazioni delle percorrenze, che rappresentano la variazione di accessibilità complessiva del territorio per effetto della nuova infrastruttura. Pertanto, gli aspetti richiamati risultano già totalmente considerati e parte fondante dell'Analisi Costi Benefici.
	Luana Franco – consigliera comunale di minoranza di Caulonia		Ambiente, paesaggio e agricoltura	Osservazione tecnica con richieste istruttorie	**a.** Si chiede di integrare il sistema degli indicatori con una grandezza relativa all'interferenza con le superfici a coltivazione permanente specializzata e con le aree a indicazione geografica protetta. **b.** Si chiede inoltre di elaborare e pubblicare la sovrapposizione georeferenziata fra i corridoi progettuali e il sistema agricolo del territorio di Caulonia e del bacino Allaro-Stilaro, comprensiva di superficie agricola utilizzata, agrumeti, oliveti, fabbricati e infrastrutture aziendali, strade	**a.** Gli indicatori richiesti sono contenuti negli elaborati T00EG00GENRE04A - "Alternative e soluzioni" e T00EG00GENRE05A - "Matrice", indicatori I.07, I.09 e I.42 resi disponibili al pubblico dal 04 agosto 2026 sul sito: https://dibattitopubblico.stradeanas.it/upload/SS106-DOCFAP/ **b.** La progettazione - come da buona pratica tecnica - è ovviamente già georeferenziata. Tutte le alternative progettuali sono state valutate anche

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					interpoderali e reti irrigue, distinguendo fra occupazione definitiva e aree di cantiere. **c.** Inoltre, Si chiede di elaborare un indicatore sintetico di interferenza con le aree classificate dal Piano di Assetto Idrogeologico e dal Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni, per alternativa e per tronco, indicando le luci degli attraversamenti previsti sulle fiumare Amusa, Allaro e Precariti.	con riferimento dell'uso del suolo e delle superfici coltivate oltre che in relazione ai vincoli ed alle tutele presenti, alle aree naturali protette e alla rete Natura 2000. Il tutto, unitamente ai condizionamenti di natura geologica, idraulica, estrattiva, connessi alle infrastrutture a rete e al sistema di cantierizzazione, è confluito nella carta dei condizionamenti cui si rimanda per gli approfondimenti del caso. **c.** Gli indicatori richiesti sono contenuti negli elaborati T00EG00GENRE04A - "Alternative e soluzioni" e T00EG00GENRE05A - "Matrice", indicatori I.23 e I.24 resi disponibili al pubblico dal 04 agosto 2026 sul sito: https://dibattitopubblico.stradeanas.it/upload/SS106-DOCFAP/
	Luana Franco – consigliera comunale di minoranza di Caulonia		Ambiente, paesaggio e agricoltura	Osservazione tecnica con richieste istruttorie	**d.** Si chiede di integrare lo scenario ambientale di base con la caratterizzazione della dinamica costiera e con la valutazione dell'esposizione delle alternative costiere all'arretramento della linea di riva e agli eventi meteomarini. **e.** Si chiede inoltre che l'interferenza con le aree classificate dal PAI per pericolosità da frana sia espressa in metri di tracciato e per classe, per alternativa e per tronco, distinguendo i tratti in galleria, in viadotto e a raso e definendo il perimetro del "tratto Nord" delle tabelle alle pagine 61 e 62. **f.** Il confronto ambientale deve essere integrato	**d.** tutte le alternative progettuali dell'intero itinerario si sviluppano al di fuori della fascia costiera potenzialmente interessata da fenomeni morfoalteranti della linea di costa. A titolo esemplificativo, ma non esaustivo, nel territorio del comune di Caulonia, la distanza minima tra l'asse dell'Alternativa 2 e la linea di costa è di circa 800 m (misurata in corrispondenza dello svincolo SV23) e a monte dell'abitato, pertanto tale valutazione non è pertinente. **e.** Gli indicatori richiesti sono contenuti negli elaborati T00EG00GENRE04A - "Alternative e soluzioni" e T00EG00GENRE05A - "Matrice",

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					con la valutazione comparativa degli effetti di sito di natura sismica sui depositi alluvionali e costieri recenti.	indicatori I.23 e I.24 resi disponibili al pubblico dal 04 agosto 2026 sul sito: https://dibattitopubblico.stradeanas.it/upload/SS106-DOCFAP/ Il tratto nord ha inizio al Km 30 circa del tronco II. Lo studio riguarda l'intero itinerario, da Reggio Calabria e Catanzaro, le valutazioni sono state condotte in modo omogeneo per tutti i territori attraversati, la distinzione per tipologia di opera è ininfluente ai fini del calcolo del rischio. **f.** L'attuale classificazione sismica della Regione Calabria inquadra entrambi i corridoi di progetto, a parità di progressiva analizzata, nella medesima zona sismica (Zona 1 o Zona 2). Detto indicatore risulta quindi non significativo in relazione alla valutazione complessiva dell'Alternativa progettuale.
	Luana Franco – consigliera comunale di minoranza di Caulonia		Urbanistica, insediamenti, espropri e patrimonio immobiliare	Osservazione tecnica	**g.** Si chiede che il documento conclusivo della stazione appaltante esamini in modo puntuale e circostanziato ciascuno dei ventiquattro rilievi numerati nella memoria, dando conto, per ciascuno, dell'accoglimento o delle ragioni tecniche del mancato accoglimento. **h.** Si chiede che la verifica di coerenza urbanistica sia svolta e documentata comune per comune, con espunzione dell'assimilazione fra zone bianche e aree a destinazione agricola. **i.** Si chiede inoltre che siano pubblicati, per ciascuna alternativa, il bilancio preliminare delle materie e lo schema di cantierizzazione, con le	**g.** in ossequio alla norma che disciplina lo svolgimento e conclusione del Dibattito pubblico, la presente relazione riscontra, motivandole, puntualmente tutte le osservazioni/proposte di modifica pervenute. **h.** nella fase di DOCFAP sono messi a confronto dei corridoi di progetto e non dei tracciati univocamente definiti. Lo studio di conformità urbanistica, elemento proprio del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica, sarà sviluppato nella fase progettuale successiva in ossequio alla normativa di settore. **i.** nel documento T00GE01GEORE01A (reso

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					interferenze con la SS106 e con la linea ferroviaria in esercizio, esplicitando il trattamento di tali interferenze fra i costi operativi della rete.	disponibile al pubblico dal 04 agosto 2026 sul sito https://dibattitopubblico.stradeanas.it/upload/SS106-DOCFAP/) è stato esplicitato il bilancio terre suddiviso per alternativa progettuale e lotto funzionale. Per gli schemi di cantierizzazione e l'impatto della stessa sul territorio si rimanda agli elaborati elencati al Capitolo 9 dell'elenco elaborati. Si evidenzia inoltre che i costi per la risoluzione delle interferenze sono già integralmente ricompresi tra i costi di investimento assunti nell'Analisi Costi-Benefici e sono stati considerati secondo la metodologia prevista dalle vigenti Linee Guida ministeriali. Pertanto, tali oneri risultano correttamente contabilizzati nella valutazione economica dell'intervento e non richiedono ulteriori integrazioni o rettifiche.
	Luana Franco – consigliera comunale di minoranza di Caulonia		Scelta dell'Alternativa 1 o soluzione combinata per il Tronco 3	Proposta	All'esito degli approfondimenti richiesti, si chiede che ANAS opti per l'Alternativa 1, corridoio pedemontano, quale soluzione da sviluppare nei successivi livelli progettuali con riferimento al Tronco 3 ovvero, in subordine, che sviluppi una soluzione combinata che mantenga nel Tronco 3 il corridoio pedemontano e la sezione in categoria B, secondo la facoltà di combinazione fra i corridoi espressamente riconosciuta ammissibile dalla Responsabile del Dibattito Pubblico nella seduta del 15 settembre 2026.	Relativamente alla richiesta formulata, la stazione appaltante, nella successiva fase progettuale ne verificherà la fattibilità tecnica sotto l'aspetto progettuale, di sostenibilità economica e ambientale al fine di identificarla come possibile alternativa progettuale. Si rappresenta altresì che non sarà ANAS a scegliere l'Alternativa progettuale da sviluppare nelle successive fasi. Alla chiusura della presente fase partecipativa, ANAS trasmetterà al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti gli esiti del Dibattito Pubblico, in uno con le osservazioni presentate dagli stakeholder e le relative controdeduzioni, per le determinazioni di competenza e il successivo inserimento dei lotti

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
						funzionali individuati all'interno degli strumenti di pianificazione nazionali.
13	**Comitato Spontaneo Variante 106 – Caulonia**	**Tronco 3**		**Descrizione sintetica**	**Il Comitato Spontaneo Variante 106–Caulonia osserva 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. Chiede 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. Evidenzia inoltre 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. Chiede infine che le osservazioni e gli allegati siano integralmente acquisiti agli atti del Dibattito Pubblico e considerati nel documento conclusivo ANAS, riconoscendo la preferenza**	

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					per l'Alternativa 1 pedemontana con riferimento al Tronco 3 e ai lotti 1, 2 e 3.	
	Comitato Spontaneo Variante 106 – Caulonia	Tronco 3	Analisi Costi-Benefici, bacino interno, accessibilità e funzione degli svincoli	Osservazione tecnica con richiesta di riesame	Il Comitato osserva che l'Analisi Costi-Benefici ANAS, sviluppata a scala generale di corridoio, non contiene una valutazione economico-funzionale autonoma dei primi tre lotti del Tronco 3, relativi al segmento Caulonia-Stignano/Placanica-Stilo/Monasterace, e non valorizza specificamente il bacino territoriale interno gravitante sul nodo di Caulonia. Si chiede che l'Analisi Costi-Benefici sia considerata, con riguardo ai primi tre lotti, non esaustiva e suscettibile di integrazione mediante una disaggregazione valutativa del segmento territoriale, un'esplicita valorizzazione del bacino interno, una rivalutazione comparativa dei benefici territoriali propri della soluzione pedemontana e l'approfondimento del valore funzionale dell'innesto pedemontano rispetto ai collegamenti con l'entroterra e ai flussi economici, turistici, culturali e festivi. La rivalutazione deve considerare la funzione territoriale dei tre svincoli pedemontani di Caulonia, Stignano-Placanica e Stilo-Monasterace, i benefici di adduzione valliva e di riequilibrio delle aree interne, la mobilità trasversale, la riorganizzazione degli accessi e la connessione di ambiti meno serviti.	L'Analisi Costi-Benefici è stata sviluppata secondo un approccio di scala territoriale coerente con la natura e gli obiettivi dell'intervento, valutando gli effetti complessivi dell'itinerario nel suo insieme e non dei singoli Tronchi e lotti funzionali isolatamente considerati. In tale contesto, i benefici derivanti dalla realizzazione dei primi tre lotti del Tronco 3 risultano già ricompresi nella valutazione complessiva di corridoio, che considera gli effetti sulla mobilità, sull'accessibilità territoriale, sulla sicurezza e sulla riduzione dei tempi di percorrenza per l'intero sistema infrastrutturale interessato. Con specifico riferimento al bacino interno gravitante sul nodo di Caulonia e agli svincoli di Caulonia, Stignano-Placanica e Stilo-Monasterace, si evidenzia che la configurazione progettuale adottata garantisce il collegamento tra la nuova infrastruttura e la viabilità territoriale esistente, assicurando l'accessibilità alle aree interne e la connessione con i principali poli insediativi e produttivi del comprensorio. Tali effetti sono pertanto già riflessi nella modellazione trasportistica e nelle conseguenti valutazioni economiche sviluppate a supporto dell'Analisi Costi-Benefici.
	Comitato Spontaneo Variante 106 – Caulonia	Tronco 3	Costi dell'Alternativa 1 e ottimizzazione progettuale	Osservazione tecnica con richiesta di valutazione	Il Comitato osserva che il confronto economico dell'Alternativa 1 è sviluppato sulla configurazione progettuale assunta da ANAS e non presenta, per i primi tre lotti del Tronco 3, una verifica di	Tutte le alternative progettuali sono state economicamente valutate, in coerenza con il livello di approfondimento proprio del DOCFAP, su base parametrica ed in relazione alla specifica

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					sensitività economica fondata su possibili ottimizzazioni localizzate. Si chiede di valutare la concreta ottimizzabilità dell'Alternativa 1 mediante affinamento del tracciato, razionalizzazione di alcune opere maggiori e possibile riduzione o sostituzione di tratti in galleria con soluzioni a cielo aperto, ove tecnicamente compatibili. La rivalutazione istruttoria deve considerare eventuali ipotesi di ottimizzazione localizzata dell'Alternativa 1 e distinguere la configurazione progettuale assunta da ANAS da un possibile scenario ottimizzato del tratto Caulonia-Stignano/Placanica-Stilo/Monasterace.	composizione (opere d'arte, tratti all'aperto, svincoli) dei tracciati studiati. Quanto ai tracciati veri e propri si rappresenta che, in relazione alla base cartografica disponibile (fonte Regione Calabria) ed ai vincoli, le dovute ottimizzazioni sull'andamento plano-altimetrico sono state già operate. Nella fase progettuale successiva (PFTE), con riferimento al corridoio progettuale prescelto, il tracciato ipotizzato nel DOCFAP sarà trasposto su una cartografia realizzata ex-novo a scala maggiormente dettagliata. In detta fase, in considerazione anche dei dati che perverranno dalle campagne di indagini geologiche e archeologiche, potranno essere apportate eventuali ulteriori ottimizzazioni.
	Comitato Spontaneo Variante 106 – Caulonia	Tronco 3	Archeologia e beni culturali	Osservazione tecnica con riserva istruttoria e richiesta di valutazione	Il Comitato evidenzia la particolare sensibilità archeologica della piana di Aguglia/Focà e formula un'espressa riserva istruttoria. Fino alla piena acquisizione e valutazione dell'approfondimento archeologico specialistico, il tratto della piana di Aguglia/Focà deve essere considerato ambito ad elevata sensibilità. Si chiede che ANAS valuti con massimo rigore cautelativo il diverso impatto delle soluzioni costiere 2, 3 e 4 rispetto alla soluzione pedemontana e che sia attribuito rilievo rafforzato alla sensibilità archeologica dell'area. L'allegato specialistico considera i tracciati 2, 3 e 4 ad alto rischio archeologico e in contrasto con aree sottoposte a vincolo archeologico ministeriale e con le tutele del PRG del Comune di Caulonia; il tracciato 1 è ritenuto meno impattante e più rispettoso dell'attività di tutela esercitata dagli enti	La sensibilità dei territori costieri dal punto di vista archeologico è ben nota, e fonte di profonda attenzione, in relazione ai numerosi rinvenimenti portati alla luce anche dalle attività di archeologia preventiva di ANAS. Ciò non di meno un elevato potenziale / rischio riscontrato in determinate aree non è di per sé certezza di rinvenimenti, ragion per cui nelle fasi progettuali successive saranno effettuate, di concerto con le soprintendenze competenti, specifiche campagne di indagine archeologiche. Solo al termine degli studi specifici di verifica preventiva dell'interesse archeologico, con le dovute autorizzazioni rilasciate dalla Soprintendenza si potrà cristallizzare il tracciato. In relazione a quanto su esposto, la sensibilità archeologica dei territori attraversati è stata tenuta

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					competenti, ma deve comunque essere valutato a medio rischio archeologico, nel rigoroso rispetto della normativa di tutela vigente.	in conto nell'analisi multicriteria per tutte le alternative.
	Comitato Spontaneo Variante 106 – Caulonia	Tronco 3	Ambiente e Paesaggio	Osservazione tecnica	Il Comitato osserva che le Alternative 2, 3 e 4 si sviluppano, nel tratto considerato, lungo il corridoio costiero e insistono sulla piana di Aguglia/Focà, indicata come ambito territoriale di particolare delicatezza. Richiama l'impatto del corridoio basso o costiero sulla piana agraria di maggior pregio del territorio di Caulonia e dei comuni limitrofi e ritiene che la valutazione delle alternative costiere non possa essere letta soltanto in termini di costo realizzativo o di minore durata dei lavori, ma debba considerare anche il maggiore sacrificio territoriale concentrato sulla fascia pianeggiante più sensibile.	Tutte le alternative progettuali sono state valutate sia in termini di sostenibilità economica, mediante l'analisi costi/benefici, sia con riferimento alla sostenibilità ambientale mediante l'analisi multicriteria. Poiché lo studio riguarda l'intero itinerario, da Reggio Calabria e Catanzaro, le valutazioni sono state condotte con riferimento a tutti i territori attraversati. Le singolarità e le esigenze specifiche di taluni territori sono state tenute in conto rapportandole alle esigenze degli altri territori interessati così da pervenire ad una valutazione equa e trasparente.
	Comitato Spontaneo Variante 106 – Caulonia	Tronco 3	Acquisizione delle osservazioni e integrazione istruttoria	Domanda	**a.** Si chiede che le osservazioni, i rilievi e gli allegati siano integralmente acquisiti agli atti del Dibattito Pubblico e specificamente valutati dalla stazione appaltante ai fini dell'elaborazione del successivo livello progettuale e del documento conclusivo ANAS. **b.** Si chiede che l'Analisi Costi-Benefici ANAS relativa ai primi tre lotti del Tronco 3 sia ritenuta non esaustiva né conclusiva e che sia disposta una rivalutazione istruttoria specifica del tratto Caulonia-Stignano/Placanica-Stilo/Monasterace, considerando il bacino interno gravitante su Caulonia, la funzione territoriale dei tre svincoli pedemontani, i benefici di adduzione valliva e di riequilibrio delle aree interne e le eventuali ipotesi di ottimizzazione localizzata dell'Alternativa 1.	**a.** Si conferma che tutte le osservazioni pervenute saranno integralmente allegate al dossier conclusivo, valutate e gli esiti trasmessi al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per le determinazioni di competenza. **b.** L'Analisi Costi-Benefici è stata sviluppata secondo un approccio di scala territoriale coerente con la natura e gli obiettivi dell'intervento, valutando gli effetti complessivi dell'itinerario nel suo insieme e non dei singoli lotti funzionali isolatamente considerati. In tale contesto, i benefici derivanti dalla realizzazione dei primi tre lotti del Tronco 3 risultano già ricompresi nella valutazione complessiva di corridoio, che considera gli effetti sulla mobilità, sull'accessibilità territoriale, sulla

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					Fino a tale integrazione istruttoria, nessun esito comparativo sfavorevole all'Alternativa 1 nel tratto in esame può essere considerato adeguatamente motivato. **c.** Il Comitato formula espressa riserva di produrre ulteriori integrazioni tecniche, planimetriche, trasportistiche ed economiche.	sicurezza e sulla riduzione dei tempi di percorrenza per l'intero sistema infrastrutturale interessato. **c.** La Relazione Conclusiva del Responsabile del Dibattito Pubblico del 22/10/2026 non evidenzia ulteriori integrazioni tecniche, planimetriche, trasportistiche ed economiche.
14	**Ordine degli Ingegneri della Provincia di Reggio Calabria**	**Intero itinerario**		**Descrizione sintetica**	**L'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Reggio Calabria propone la realizzazione dell'intero tratto metropolitano della nuova SS106 in categoria B a doppia carreggiata, lasciando aperta la scelta tra l'Alternativa 1 pedemontana, l'Alternativa 2 costiera o una configurazione integrata, da definire mediante un confronto territoriale e multicriterio. Chiede inoltre l'attuazione per lotti funzionali autonomamente esercibili, il confronto dei costi tra categoria B e categoria C1, lo studio della continuità tra la SS106 a Valanidi e l'A2 riprendendo l'ipotesi della Tangenziale di Reggio Calabria, l'adeguamento della viabilità provinciale e comunale associata agli svincoli e la contestuale riqualificazione della SS106 costiera esistente. Propone infine di affiancare all'Analisi Costi-Benefici un'analisi multicriterio con pesi trasparenti e risultati per comprensorio e di istituire una regia regionale e metropolitana a supporto della pianificazione urbanistica e di protezione civile.**	
	Ordine degli Ingegneri della Provincia di	Intero itinerario		Approfondimenti richiesti	L'Ordine chiede che ANAS, nell'ambito degli approfondimenti progettuali conseguenti al Dibattito Pubblico, renda disponibili i seguenti	**a.** Per lo studio trasportistico è stato costruito un modello di previsione di traffico regionale volto a stimare i traffici attratti dal corridoio di progetto.

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
	Reggio Calabria				risultati: **a.** Una valutazione delle interazioni trasporti-territorio con la valutazione della domanda indotta, anche in relazione alle infrastrutture di trasporto presenti e future che insistono ed insisteranno sul territorio della città metropolitana di Reggio Calabria e nell'area integrata dello stretto di Messina.	Il grafo di rete stradale è caratterizzato da 13.028 archi che rappresentano 9.389 Km di infrastrutture monodirezionali o bidirezionali, ad esclusione dei connettori stradali, così suddivisi: • Rete in gestione diretta ANAS: 868 Km di archi di rete monodirezionali (compresi di svincoli) e 1.544 km di rete bidirezionale; • Altre strade: 1.490 km di archi di rete monodirezionali e 5.487 Km di rete bidirezionale. La domanda di traffico è rappresentata da 286 zone di cui 88 sono zone di tipo comunale a ridosso del corridoio in studio, 35 sono zone sub-comunali (relative ai centri di Reggio Calabria e Catanzaro) e le restanti sono aggregazioni di 2 o 3 comuni. In relazione al livello di approfondimento proprio del DOCFAP il livello di dettaglio proposto è sufficiente a descrivere la domanda di mobilità delle aree interessate considerando gli spostamenti di breve, media e lunga percorrenza (vedi elab. T00EG00GENRE06A). Nel modello, fatta eccezione per gli spostamenti comunali di Reggio Calabria e Catanzaro che sono considerati, non sono compresi gli spostamenti che si esauriscono all'interno di un singolo territorio comunale e che comunque non hanno rilevanza rispetto alla stima dei traffici serviti dall'infrastruttura di progetto. Eventuali ulteriori approfondimenti, che investano il territorio comunale di Reggio Calabria, dovranno essere disciplinati attraverso specifiche

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
						convenzioni che esulano dall'attività propria del DOCFAP oggetto di Dibattito pubblico. Lo studio inoltre stima, per effetto dell'intervento, una crescita della domanda attualmente presente nel territorio del 15% della mobilità passeggeri e del 18% delle merci a dieci anni e del 24% della mobilità passeggeri e del 30% delle merci a venti anni.
	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Reggio Calabria				**b.** Una valutazione del contributo di ciascuna alternativa allo sviluppo del territorio metropolitano, condotta con analisi multicriterio e non limitata all'ACB, con specifica attenzione all'Alternativa 1 e alle aree interne. **c.** Una cartografia comparativa degli svincoli e dei bacini di accessibilità da Reggio Calabria al confine metropolitano presso Monasterace, con schede comunali e comprensoriali e isocrone omogenee. **d.** Un quadro delle connessioni trasversali necessarie, distinguendo rete esistente, opere in attuazione e nuove proposte, con costi, competenze gestionali e tempi. **e.** Un confronto degli scenari con e senza il collegamento Valanidi–Campo Calabro per tutte le alternative, comprensivo di costi, benefici incrementali, compatibilità degli innesti e verifica di capacità del nodo di Valanidi e dell'innesto sulla SS106TER con i flussi di progetto del Tronco 1, anche nell'esercizio del solo sub-tronco RC-Valanidi–S. Elia. Lo studio può prendere le mosse	**b.** Nell'ambito del DOCFAP è stato prodotto, ad opera del centro studi FS, uno specifico studio riguardante gli impatti economici e occupazionali dell'infrastruttura sul territorio. La valutazione di sostenibilità ambientale è stata condotta, per tutte le alternative proposte, mediante l'analisi multicriteria. Lo studio riguarda l'intero itinerario, da Reggio Calabria e Catanzaro, le valutazioni sono state condotte con riferimento a tutti i territori attraversati. Gli effetti della crescita della mobilità a livello di corridoio delle persone e delle merci sono riportati nello studio trasportistico. Eventuali approfondimenti di dettaglio su specifiche porzioni di aree territoriali potranno essere fatti solo a valle di apposite convenzioni tra i soggetti interessati. **c. d.** In relazione al livello di approfondimento e della finalità del DOCFAP il livello di dettaglio proposto è adeguato a descrivere la domanda di mobilità delle aree interessate.

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					dall'ipotesi della Tangenziale di Reggio Calabria (Megalotto 12), per verificare la continuità tra la SS106 e l'autostrada A2.	Eventuali ulteriori approfondimenti in tal senso dovranno essere disciplinati attraverso specifiche convenzioni che esulano dall'attuale attività. **e.** Oggetto del presente DOCFAP è la valutazione delle possibili alternative progettuali per la realizzazione della nuova SS106 tra Reggio Calabria e Catanzaro. Le opere di interconnessione tra la futura SS106 e l'A2, per quanto funzionali alla creazione di un itinerario circum peninsulare, non sono oggetto della progettazione in esame. Non è pertanto possibile sviluppare una ACB incrementale in quanto sarebbe subordinata ad uno scenario di progetto non definito né contenuto negli strumenti di programmazione nazionale (MIT/Anas), e che afferisce ad un possibile ulteriore e diverso progetto non ricompreso nel DOCFAP oggetto di Dibattito pubblico. Nel caso il collegamento Vallanidi Campo Calabro venisse inserito negli strumenti di programmazione nazonali e/o regionali il tracciato oggetto del DOCFAP sarà integrato al fine di renderlo compatibile con il collegamento oggetto di richiesta.
	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Reggio Calabria	Intero itinerario		Approfondimenti richiesti	**f.** Una verifica del nodo con la SS682, degli accessi ai poli di trasporto e di servizio del territorio reggino e delle relazioni esterne rilevanti per il modello. **g.** Un'analisi di sicurezza e resilienza dell'intero sistema, comprese la viabilità di adduzione e la SS106 esistente, con stima dell'incidentalità attesa per sezione tipo (B e C1).	**f.** lo svincolo di connessione tra la SS682, SS106 var.B e le alternative progettuali è stato considerato nello studio di traffico prodotto. Tale svincolo esistente non è oggetto della presente progettazione. Comunque, nella successiva fase progettuale, verrà verificata la funzionalità dello svincolo in funzione dei traffici indotti sulla SS 106 VAR/B dal tracciato di progetto.

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					h. Un aggiornamento delle analisi di sensibilità economica e temporale e dei criteri di priorità dei lotti. Per le soluzioni in categoria C1 il confronto va condotto sia con i tratti mantenuti a carreggiata singola, senza attribuire loro benefici futuri, sia, come scenario distinto, con il raddoppio, indicandone costi, tempi, coperture e interferenze con l'esercizio.	**g.** il documento in esame costituisce un DOCFAP relativo alla nuova infrastruttura di collegamento tra Reggio Calabria e Catanzaro e ha pertanto come oggetto la valutazione delle alternative progettuali e delle prestazioni della nuova opera. Nell'ambito dello studio sono state considerate le viabilità di adduzione e le relative interazioni funzionali con il nuovo asse infrastrutturale, al fine di verificarne l'accessibilità e l'inserimento nel contesto territoriale. Inoltre, l'analisi della sicurezza della SS 106 esistente è stata regolarmente sviluppata e riportata nel documento. L'analisi della sicurezza e della resilienza dell'intero sistema viario regionale, comprensiva delle viabilità di adduzione, non rientrando nel perimetro e nel livello di approfondimento propri del DOCFAP. Nella successiva fase progettuale, nell'ambito delle verifiche di funzionalità dell'asse di progetto e delle sue intersezioni verranno verificate le infrastrutture di adduzione maggiormente soggette a variazioni dei traffici al fine di ipotizzare, a seguito di convenzioni con gli enti gestori, possibili soluzioni di adeguamento. **h.** l'ACB e i criteri di priorità adottati sono stati definiti nell'ottica di massimizzare la sostenibilità economica di tutte le alternative; le stime economiche e temporali sono state sviluppate su una base parametrica consolidata in continuità ai costi oggettivamente sostenuti per la realizzazione di opere similari. Nella successiva fase

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
						progettuale, per l'alternativa prescelta, sarà effettuata l'analisi di sensibilità finalizzata a consolidare la verifica della tenuta economica dell'intervento. L'introduzione di ulteriori scenari infrastrutturali è subordinata alle determinazioni e conseguenti indicazioni degli indirizzi del Ministero delle infrastrutture vigilante.
	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Reggio Calabria	Intero itinerario		Approfondimenti richiesti	**i.** Un quadro delle fonti di copertura finanziaria dell'intervento, coerente con l'ipotesi di spesa annua adottata, e del rapporto con gli interventi già programmati sulla SS106 nel territorio metropolitano. **l.** Una revisione formale del dossier. Tabelle, testo e schemi presentano incongruenze o punti da chiarire riguardo, tra l'altro, alla sezione stradale di alcuni lotti, alla quota dei tratti a carreggiata singola, alle stime di riduzione del traffico, alla denominazione degli svincoli e allo stato di attuazione delle opere esistenti. Per ciascun punto si chiede di pubblicare il dato corretto e il relativo riferimento.	**i.** Le fonti di copertura finanziaria saranno disposte dal MIT a seguito della conclusione del Dibattito pubblico, in funzione delle decisioni sulla scelta del corridoio preferenziale e il conseguente aggiornamento degli strumenti di programmazione e finanziamento. **l.** Ritenendo il "Dossier" corrispondente al documento "Relazione di progetto" pubblicato per l'avvio del Dibattito pubblico sul sito dedicato, si specifica che esso, come richiesto dalla norma, è una sintesi semplificata con scopo divulgativo per un pubblico anche non tecnico. Tutte le informazioni specifiche, specialistiche e di dettaglio sono reperibili negli elaborati del DOCFAP pubblicato sin dal 4 agosto, contestualmente alla Relazione di progetto, al seguente link: https://dibattitopubblico.stradeanas.it/upload/SS106-DOCFAP/
	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Reggio Calabria	Intero itinerario	Sezione stradale e scelta del corridoio	Proposta	L'Ordine propone di adottare, per l'intero tratto metropolitano, la categoria B a doppia carreggiata, individuando tra il corridoio pedemontano, Alternativa 1, e quello costiero, Alternativa 2, la soluzione migliore attraverso un confronto	Si prende atto della preferenza espressa. Qualora a valle delle risultanze del Dibattito pubblico, il Ministero delle Infrastrutture vigilante, ritenesse opportuno introdurre un nuovo e ulteriore scenario infrastrutturale "ibrido" tra le

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					territoriale e multicriterio. Il confronto può comprendere anche una configurazione che combini i due corridoi, da valutare integralmente come nuovo scenario progettuale, qualora il relativo beneficio risulti documentato.	due alternative a sez. tipo B, questo sarà opportunamente studiato e sottoposto a verifica di sostenibilità economica.
	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Reggio Calabria	Intero itinerario	Tempi, risorse e priorità dei lotti funzionali	Proposta	L'Ordine propone di distribuire l'impegno finanziario attraverso lotti funzionali già in categoria B, ciascuno in grado di entrare in esercizio autonomamente, e di verificare un finanziamento annuo superiore a quello ipotizzato, pari a 750 milioni di euro o a un miliardo di euro. Propone inoltre di valutare criteri di priorità che consentano di anticipare i sub-tronchi dell'Area Grecanica e della Locride meridionale, attualmente collocati tra gli ultimi a entrare in esercizio in tutte le alternative.	Si rappresenta che le ipotesi assunte nell'Analisi Costi-Benefici relative a un finanziamento annuo pari a 500 milioni di euro e a una capacità massima di spesa di 100 milioni di euro annui per ciascun lotto non costituiscono assunzioni arbitrarie o penalizzanti, bensì derivano dall'analisi di casi reali e comparabili di interventi infrastrutturali ANAS di analoga complessità e dimensione. Tali valori riflettono, da un lato, le effettive modalità di programmazione ed erogazione delle risorse finanziarie pubbliche e, dall'altro, la reale capacità produttiva delle imprese e dei raggruppamenti di imprese chiamati a eseguire le opere. In particolare, la soglia di 100 milioni di euro annui per singolo lotto rappresenta una stima coerente con i livelli di produzione riscontrabili nei cantieri di maggiore rilevanza, tenuto conto dei vincoli tecnici, organizzativi, autorizzativi e logistici che caratterizzano la realizzazione di grandi infrastrutture lineari. Ne consegue che i tempi di realizzazione adottati nell'Analisi Costi-Benefici non derivano da una scelta metodologica finalizzata a penalizzare una specifica alternativa progettuale, ma rappresentano una previsione realistica e prudenziale delle effettive condizioni di attuazione dell'intervento. Pertanto, anche gli effetti dell'attualizzazione dei costi e dei benefici

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
						risultano coerenti con scenari realizzativi concretamente perseguibili e con le condizioni operative che normalmente governano la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali. Tuttavia laddove il MEF di concerto con il MIT rendesse disponibili risorse in differente misura a quelle ipotizzate, il PEF sarà rideterminato di conseguenza. Gli indicatori di priorità utilizzati sono quelli che consentono di anticipare i maggiori benefici apportati al territorio dall'infrastruttura. Qualsiasi scelta di fasizzazione differente determinerebbe indicatori di sostenibilità economica inferiori a quelli restituiti dalla ACB sviluppata.
	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Reggio Calabria	Intero itinerario	Confronto dei costi tra categoria B e categoria C1	Proposta	L'Ordine propone, per ciascun lotto, di confrontare la categoria B realizzata fin dall'inizio con la categoria C1 mantenuta a carreggiata singola nell'orizzonte dell'Analisi Costi-Benefici e, come scenario distinto, con la categoria C1 successivamente raddoppiata. Il confronto deve comprendere costi, tempi, oneri di esercizio e interferenze con il traffico. I costi per lotto disponibili nel dossier devono costituire la base del confronto, da integrare con la stima del futuro raddoppio.	Si evidenzia che il confronto tra soluzioni progettuali è stato sviluppato alla scala dell'intero itinerario oggetto di studio, mentre le valutazioni riferite ai singoli lotti mantengono carattere funzionale e non autonomo, in quanto ciascun lotto contribuisce alle prestazioni del corridoio nel suo complesso. Con riferimento alla proposta di confrontare, per ogni lotto, una configurazione in categoria B, una configurazione in categoria C1 e uno scenario di successivo raddoppio della C1, si osserva che l'introduzione di ulteriori scenari infrastrutturali è subordinata alle determinazioni e conseguenti indicazioni degli indirizzi del Ministero delle infrastrutture.
	Ordine degli Ingegneri della Provincia di	Intero itinerario	Nodo di Reggio Calabria e continuità Valanidi-A2	Proposta	L'Ordine propone di studiare la continuità tra la nuova SS106 a Valanidi e l'Autostrada A2, riprendendo l'ipotesi della Tangenziale di Reggio Calabria e verificando la capacità del nodo e i	Oggetto del presente DOCFAP è la valutazione delle possibili alternative progettuali per la realizzazione della nuova SS106 tra Reggio Calabria e Catanzaro.

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
	Reggio Calabria				collegamenti con il porto, l'aeroporto e il centro urbano.	Le opere di interconnessione tra la futura SS106 e l'A2, per quanto funzionali non sono oggetto della progettazione in esame. Nel caso il collegamento Vallanidi e Autostrada A2 venisse inserito negli strumenti di programmazione nazionali e/o regionali il tracciato oggetto del DOCFAP sarà integrato al fine di renderlo compatibile con il collegamento oggetto di richiesta.
	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Reggio Calabria	Intero itinerario	Viabilità secondaria e adeguamento della rete provinciale e comunale	Proposta	L'Ordine propone di associare a ogni svincolo un programma di adeguamento della viabilità provinciale e comunale, con risorse, soggetti responsabili e tempi coordinati con l'apertura dei nuovi tratti. Inoltre, Propone l'istituzione di una regia regionale e metropolitana, dotata di una struttura tecnica di supporto ai Comuni per la pianificazione urbanistica e di protezione civile.	Gli interventi di progetto riguardano esclusivamente le infrastrutture di competenza ANAS. Non è pertanto possibile prevedere, all'attuale livello progettuale, un programma di interventi sulla viabilità di altri Enti. Le opere di progetto garantiranno comunque la corretta e sicura connessione con la rete viaria esistente. Eventuali attività in tal senso dovranno essere disciplinate attraverso specifiche convenzioni che esulano dalle finalità del Dibattito pubblico. In merito ad una eventuale istituzione di una "regia regionale e metropolitana" Anas si rende disponibile a fornire il proprio contributo secondo l'eventuale convenzione/mandato che gli Enti in accordo con il MIT dovessero porre in essere.
	Ordine degli Ingegneri della Provincia di Reggio Calabria	Intero itinerario	Riqualificazione della SS106 esistente	Proposta	L'Ordine propone di definire contestualmente il progetto di riqualificazione della SS106 costiera esistente come asse urbano, territoriale e turistico.	Si acquisisce la proposta, il cui recepimento non rientra nelle facoltà esclusive di Anas. Con la realizzazione della nuova infrastruttura, i futuri interventi lungo la SS 106 esistente saranno oggetto di concertazione tra il MIT, Enti territoriali e Anas.
	Ordine degli Ingegneri della Provincia di	Tronco 1	Valutazione economica e analisi multicriterio	Proposta	L'Ordine propone di affiancare all'Analisi Costi-Benefici un'analisi multicriteria con pesi trasparenti e di restituire i risultati per	Tutte le alternative progettuali sono state valutate sia in termini di sostenibilità economica, mediante l'analisi costi/benefici, sia con riferimento alla

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
	Reggio Calabria				comprensorio, affinché la scelta sia motivata sia sul piano economico sia su quello dello sviluppo territoriale.	sostenibilità ambientale mediante l'analisi multicriteria. Il dettaglio dell'analisi multicriteria è contenuto negli elaborati T00EG00GENRE04A - "Alternative e soluzioni" e T00EG00GENRE05A - "Matrice", tali elaborati sono stati messi a disposizione del pubblico dal 04 agosto 2026 sul sito: https://dibattitopubblico.stradeanas.it/upload/SS106-DOCFAP/ Poiché lo studio riguarda l'intero itinerario, da Reggio Calabria e Catanzaro, le valutazioni sono state condotte con riferimento a tutti i territori attraversati. Le singolarità e le esigenze specifiche di taluni territori sono state tenute in conto rapportandole alle esigenze degli altri territori interessati così da pervenire ad una valutazione equa e trasparente. In tale ottica, una disaggregazione per comprensori produrrebbe risultanze non rappresentative dell'intero corridoio ma limitate, perdendo inoltre l'effetto complessivo di corridoio ottenibile solo attraverso una valutazione complessiva.
15	**Comune di Roghudi (RC)**	**Intero itinerario**		**Descrizione sintetica**	**l Comune di Roghudi ritiene 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. Propone 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**	

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					comunale e la riqualificazione della SS106 esistente. Chiede inoltre di affiancare all'Analisi Costi-Benefici un'analisi multicriterio e di attivare una regia regionale e metropolitana a supporto dei Comuni per la pianificazione urbanistica e di protezione civile.	
	Comune di Roghudi (RC)	Intero itinerario	Tempi, risorse e priorità dei sub-tronchi	Proposta	Il Comune ritiene opportuno distribuire l'impegno finanziario attraverso lotti funzionali già in categoria B, ciascuno in grado di entrare in esercizio autonomamente, verificare un finanziamento annuo superiore a quello ipotizzato, pari a 750 milioni di euro o a un miliardo di euro, e valutare criteri di priorità che consentano di anticipare i sub-tronchi dell'Area Grecanica e della Locride meridionale, oggi tra gli ultimi a entrare in esercizio in tutte le alternative.	Si rappresenta che le ipotesi assunte nell'Analisi Costi-Benefici relative a un finanziamento annuo pari a 500 milioni di euro e a una capacità massima di spesa di 100 milioni di euro annui per ciascun lotto non costituiscono assunzioni arbitrarie o penalizzanti, bensì derivano dall'analisi di casi reali e comparabili di interventi infrastrutturali ANAS di analoga complessità e dimensione. Tali valori riflettono, da un lato, le effettive modalità di programmazione ed erogazione delle risorse finanziarie pubbliche e, dall'altro, la reale capacità produttiva delle imprese e dei raggruppamenti di imprese chiamati a eseguire le opere. In particolare, la soglia di 100 milioni di euro annui per singolo lotto rappresenta una stima coerente con i livelli di produzione riscontrabili nei cantieri di maggiore rilevanza, tenuto conto dei vincoli tecnici, organizzativi, autorizzativi e logistici che caratterizzano la realizzazione di grandi infrastrutture lineari. Ne consegue che i tempi di realizzazione adottati nell'Analisi Costi-Benefici non derivano da una scelta metodologica finalizzata a penalizzare una specifica alternativa progettuale, ma rappresentano una previsione realistica e prudenziale delle effettive condizioni di attuazione dell'intervento. Pertanto, anche gli effetti

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
						dell'attualizzazione dei costi e dei benefici risultano coerenti con scenari realizzativi concretamente perseguibili e con le condizioni operative che normalmente governano la realizzazione delle grandi opere infrastrutturali. Tuttavia, laddove il MEF di concerto con il MIT rendesse disponibili risorse in differente misura a quelle ipotizzate, il PEF sarà rideterminato di conseguenza. Gli indicatori di priorità utilizzati sono quelli che consentono di anticipare i maggiori benefici apportati al territorio dall'infrastruttura. Qualsiasi scelta di fasizzazione differente determinerebbe indicatori di sostenibilità economica inferiori a quelli restituiti dalla ACB sviluppata.
	Comune di Roghudi (RC)	Intero itinerario	Analisi costi benefici e motivazione della scelta	Proposta	Il Comune ritiene che alla valutazione della scelta debba essere affiancata, oltre all'Analisi Costi-Benefici, un'analisi multicriterio, affinché la scelta sia motivata sia sul piano economico sia su quello dello sviluppo territoriale. La scelta finale del corridoio dovrà discendere dagli approfondimenti territoriali, multicriterio, economici, ambientali e realizzativi richiamati nella nota.	Tutte le alternative progettuali sono state valutate sia in termini di sostenibilità economica, mediante l'analisi costi/benefici, sia con riferimento alla sostenibilità ambientale mediante l'analisi multicriteria. Il dettaglio dell'analisi multicriteria è contenuto negli elaborati T00EG00GENRE04A - "Alternative e soluzioni" e T00EG00GENRE05A - "Matrice", tali elaborati sono stati messi a disposizione del pubblico dal 04 agosto 2026 sul sito: https://dibattitopubblico.stradeanas.it/upload/SS106-DOCFAP/
	Comune di Roghudi (RC)	Intero itinerario	Sezione stradale, scelta del corridoio e confronto dei costi tra categoria B e categoria C1	Proposta	Il Comune ritiene opportuno scegliere, per l'intero tratto metropolitano, la categoria B a doppia carreggiata, individuando tra il corridoio pedemontano, Alternativa 1, e quello costiero, Alternativa 2, la soluzione migliore attraverso un confronto territoriale e multicriterio. Può essere	Si prende atto della preferenza espressa. Qualora a valle delle risultanze del Dibattito pubblico, il Ministero delle Infrastrutture vigilante, ritenesse opportuno introdurre un nuovo e ulteriore scenario infrastrutturale "ibrido" tra le due alternative a sez. tipo B, questo sarà

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					valutata anche una configurazione che combini i due corridoi, da considerare integralmente come nuovo scenario progettuale qualora il beneficio risulti documentato. Il Comune condivide inoltre l'idea di effettuare, per ciascun lotto, un confronto tra la categoria B realizzata fin dall'inizio, la categoria C1 mantenuta a carreggiata singola nell'orizzonte dell'Analisi Costi-Benefici e, come scenario distinto, la categoria C1 successivamente raddoppiata, includendo costi, tempi, oneri di esercizio e interferenze con il traffico. I costi per lotto disponibili nel dossier costituiscono la base del confronto, da integrare con la stima del futuro raddoppio.	opportunamente studiato e sottoposto a verifica di sostenibilità economica. Si evidenzia che il confronto tra soluzioni progettuali è stato sviluppato alla scala dell'intero itinerario oggetto di studio, mentre le valutazioni riferite ai singoli lotti mantengono carattere funzionale e non autonomo, in quanto ciascun lotto contribuisce alle prestazioni del corridoio nel suo complesso. Con riferimento alla proposta di confrontare, per ogni lotto, una configurazione in categoria B, una configurazione in categoria C1 e uno scenario di successivo raddoppio della C1, si osserva che l'introduzione di ulteriori scenari infrastrutturali è subordinata alle determinazioni e conseguenti indicazioni degli indirizzi del Ministero delle infrastrutture.
	Comune di Roghudi (RC)	Intero itinerario	Punto critico di Reggio Calabria e continuità Valanidi-A2	Proposta	Con riferimento al punto critico di Reggio Calabria città, strozzatura di Valanidi, il Comune condivide la proposta di studiare la continuità tra la SS106 a Valanidi e l'Autostrada A2, riprendendo l'ipotesi della Tangenziale di Reggio Calabria, con verifiche di capacità del nodo e dei collegamenti con il porto, l'aeroporto e il centro urbano.	Oggetto del presente DOCFAP è la valutazione delle possibili alternative progettuali per la realizzazione della nuova SS106 tra Reggio Calabria e Catanzaro. Le opere di interconnessione tra la futura SS106 e l'A2, per quanto funzionali non sono oggetto della progettazione in esame. Nel caso il collegamento Vallanidi e Autostrada A2 venisse inserito negli strumenti di programmazione nazionali e/o regionali il tracciato oggetto del DOCFAP sarà integrato al fine di renderlo compatibile con il collegamento oggetto di richiesta.
	Comune di Roghudi (RC)	Intero itinerario	Viabilità secondaria e riqualificazione	Proposta	Il Comune ritiene che la viabilità secondaria debba essere garantita associando a ogni svincolo un programma di adeguamento della viabilità	Gli interventi di progetto riguardano esclusivamente le infrastrutture di competenza ANAS. Non è pertanto possibile prevedere,

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
			della SS106 esistente		provinciale e comunale, con risorse, enti coinvolti e cronoprogrammi coordinati con l'apertura dei nuovi tratti. Condivide inoltre l'impostazione secondo cui la SS106 esistente dovrà essere riqualificata come statale costiera e asse urbano, territoriale e turistico.	all'attuale livello progettuale, un programma di interventi sulla viabilità di altri Enti. Le opere di progetto garantiranno comunque la corretta e sicura connessione con la rete viaria esistente. Eventuali attività in tal senso dovranno essere disciplinate attraverso specifiche convenzioni che esulano dalle finalità del Dibattito pubblico. Il recepimento della proposta di riqualificazione della SS 106 esistente non rientra nelle facoltà esclusive di Anas. Con la realizzazione della nuova infrastruttura, i futuri interventi lungo la SS 106 esistente saranno oggetto di concertazione tra il MIT , Enti territoriali e Anas.
	Comune di Roghudi (RC)	Intero itinerario	Regia regionale e metropolitana	Proposta	Il Comune ritiene opportuno attivare una regia regionale e metropolitana, con una struttura tecnica di supporto ai Comuni per la pianificazione urbanistica e di protezione civile.	Anas si rende disponibile a fornire il proprio contributo secondo l'eventuale convenzione /mandato che gli Enti in accordo con il MIT dovessero porre in essere.
16	**Ilaria Campisi – Comunità di Salvaguardia del Biondo di Caulonia e di altri Agrumi Antichi**	**Tronco 3**		**Descrizione sintetica**	**La Comunità richiama 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. Indica tra i propri principali obiettivi la difesa della biodiversità e la valorizzazione del territorio e della comunità locale.**	
	Ilaria Campisi – Comunità di Salvaguardia del Biondo di Caulonia e di altri Agrumi Antichi	Tronco 3	Ambiente, paesaggio e agricoltura	Osservazione	La Comunità di Salvaguardia evidenzia che il luogo di conservazione del Biondo di Caulonia è ormai circoscritto a pochi ettari compresi tra il mare e la prima fascia collinare, nelle campagne intorno a Focà di Caulonia, dove le caratteristiche climatiche e ambientali conferiscono al prodotto specifiche qualità. Indica tra i propri principali	Si apprezza la preziosa informazione che sarà tenuta in considerazione nelle successive fasi progettuali.

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					obiettivi la difesa della biodiversità da interventi fuorvianti, privi di obiettivi adeguati, oggettivi e storicamente supportati, che, mirando solo al profitto, non danno un senso alla storia, alle radici, alle peculiarità, alla biodiversità, ai territori e alla comunità umana.	
17	**Comitato Spontaneo Variante 106 – Caulonia**	**Tronco 3**		**Descrizione sintetica**	**Il documento intende evidenziare, a partire da una puntuale analisi dello stato dei luoghi interessati dalle Alternative 2, 3 e 4, le criticità che tali soluzioni comportano per il territorio di Caulonia e fornire elementi di riflessione a favore dell'Alternativa 1. Tali luoghi hanno subito significative trasformazioni sul piano dello sviluppo urbanistico-edilizio, economico e sociale rispetto alla pianificazione territoriale comunale vigente.**	
	Comitato Spontaneo Variante 106 – Caulonia	Tronco 3	Urbanistica e pianificazione	Osservazione	Il territorio interessato dalle Alternative 2, 3 e 4 ha subito, rispetto alla pianificazione comunale di riferimento (PRG e PSC), significative trasformazioni sul piano urbanistico, edilizio, economico e sociale. Tali evoluzioni coinvolgono direttamente gli insediamenti urbani, il tessuto residenziale e il pregiato comparto agrumicolo di Focà e costituiscono fattori che devono necessariamente essere valutati nell'analisi comparativa tra le diverse opzioni progettuali.	La progettazione è stata sviluppata considerando, tra i molteplici vincoli assunti a riferimento, anche la pianificazione urbanistica vigente nella consapevolezza che la presenza di punti di raccordo obbligati (innesto SS106 var.b) potrebbe determinare la necessità di una variante puntuale degli strumenti urbanistici vigenti o adottati. Laddove lo strumento di pianificazione locale risulti, nei fatti, superato dalle evidenze offerte dal territorio, nella successiva fase progettuale, per quanto compatibili con il corridoio progettuale che indicherà il Ministero, si terrà conto di detti elementi.
	Comitato Spontaneo Variante 106 – Caulonia	Tronco 3	Ambiente, paesaggio e agricoltura	Osservazione	Gli impatti negativi determinati dalle Alternative 2, 3 e 4 sul comparto agrumicolo, sugli insediamenti di Caulonia Marina e di Focà, sul valore degli immobili e sulle aree interne non trovano adeguata	La valutazione degli effetti delle alternative in merito all'accessibilità, al contrasto allo spopolamento, alla mitigazione dei costi sociali e ambientali, è stata sviluppata nell'ambito

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
					misura né nell'analisi multicriteria né nell'analisi costi-benefici. Pur prendendo atto che, nelle stime del DOCFAP, l'Alternativa 1 comporta costi e tempi di realizzazione maggiori rispetto alle altre alternative, si rileva che il suo rapporto benefici/costi risulta penalizzato dalla mancata contabilizzazione dei rilevanti benefici da essa generati: il miglioramento dell'accessibilità, il contrasto allo spopolamento, la salvaguardia delle produzioni agricole di pregio e la mitigazione dei costi sociali e ambientali che le altre soluzioni scaricherebbero sul territorio.	dell'Analisi Costi-Benefici (ACB) effettuata in ossequio alle Linee guida emanate dal Ministero delle Infrastrutture che costituiscono unico riferimento affinché il progetto possa essere valutato dal MIT e dal CSLLPP, mediante l'analisi dei benefici trasportistici conseguenti all'intervento. In particolare, l'accessibilità è stata valutata attraverso la quantificazione delle variazioni dei tempi di percorrenza e delle distanze percorse sulla rete di trasporto, indicatori che costituiscono una misura diretta del miglioramento della raggiungibilità dei poli attrattori e delle diverse funzioni insediate sul territorio. Tali benefici, stimati mediante modellizzazione dei flussi di traffico, risultano pertanto rappresentativi degli effetti prodotti sulle attività agricole, produttive, commerciali, turistiche e ricettive, nonché sull'accessibilità ai servizi pubblici e ai beni di interesse storico-culturale. Ne consegue che gli impatti delle alternative sull'accessibilità delle diverse attività e funzioni territoriali risultano già ricompresi nella valutazione trasportistica ed economica sviluppata nell'ACB, attraverso la stima dei risparmi di tempo e delle variazioni delle percorrenze generate dall'intervento. Per quanto riguarda la valutazione di impatto sulle produzioni agricole di pregio, per tutte le alternative di progetto sono state condotte specifiche valutazioni - analisi multicriteria - finalizzate ad individuare, mediante indicatori

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

id	Mittente	Ambito territoriale di riferimento	Tematica	Domanda / Dichiarazione	Sintesi delle osservazioni	Riscontro
						misurabili, l'impatto delle opere sui territori attraversati, per tutte le matrici ambientali, quindi anche per quanto attiene al patrimonio agricolo. Ciò permette di classificare le ipotesi vagliate in modo oggettivo in funzione del grado di soddisfacimento degli obiettivi fissati, mettendo in evidenza la soluzione preferibile dal punto di vista ambientale, territoriale e sociale. Con la definizione del tracciato da sviluppare nei successivi livelli progettuali, le soluzioni verranno ottimizzate ulteriormente mirando al minimo sacrificio da parte del territorio, attraverso il corretto bilanciamento degli interessi coinvolti. Il dettaglio dell'analisi multicriteria è contenuto negli elaborati T00EG00GENRE04A - "Alternative e soluzioni" e T00EG00GENRE05A - "Matrice", tali elaborati sono stati messi a disposizione del pubblico dal 04 agosto 2026 sul sito: https://dibattitopubblico.stradeanas.it/upload/SS106-DOCFAP/
	Comitato Spontaneo Variante 106 – Caulonia	Tronco 3	Scelta dell'alternativa	Osservazione	Per i motivi esposti, il Comitato ritiene che debba essere preferita l'Alternativa 1, da realizzarsi a partire dal km 0, in corrispondenza dell'innesto con Roccella Jonica. Solo tale soluzione si integra con la viabilità comunale e intercomunale, tutela il comparto agrumicolo e gli insediamenti e garantisce l'accessibilità delle aree interne.	Si prende atto della preferenza espressa per l'Alternativa 1.

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

Considerazioni conclusive

Il Dibattito Pubblico ha evidenziato quanto il territorio, sebbene con l'espressione di differenti posizioni in merito alla scelta del corridoio infrastrutturale da sviluppare, sia favorevole all'opera con una marcata preferenza verso una soluzione integralmente in cat. B (carreggiate separate e due corsie per senso di marcia).

Le differenti posizioni emerse, ed i temi ricorrenti sviluppatisi nel corso del percorso partecipativo, possono essere così sintetizzate:

- **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 e l'autostrada A2.
- **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 stradale** 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.

Per quanto attiene alla scelta del corridoio infrastrutturale da sviluppare nelle successive fasi progettuali, tutte le osservazioni formulate, unitamente ai riscontri puntuali forniti nel presente documento, sono trasmesse al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per le determinazioni di competenza e il successivo inserimento dei lotti funzionali individuati all'interno degli strumenti di pianificazione nazionali.

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