

STAZIONE APPALTANTE

**Regione Calabria**

Dipartimento Infrastrutture Lavori Pubblici Mobilità

IL DIRIGENTE

**Ing. Giuseppe Iritano**

IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO

**Ing. Roberto Luigi Ruffolo**

IL DIRETTORE ESECUTIVO DEL CONTRATTO

**Ing. Giovanna Petrunaro**



REGIONE BASILICATA



REGIONE CALABRIA



REGIONE SICILIA

## Ciclovia della Magna Grecia



# CICLOVIA MAGNA GRECIA

## Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica

RTP progettisti



Coopprogetti Soc. Coop.



MATE Soc. Coop.



Parciannelo & Partners  
engineering s.r.l.



Netmobility s.r.l.

RESPONSABILE  
DELL'INTEGRAZIONE  
TRA LE VARIE  
PRESTAZIONI  
SPECIALISTICHE

**Ing. Alessandro Placucci**

## ELABORATI GENERALI ANALITICO DESCRITTIVI

### PARTE GENERALE

### RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Progetto	Fase	Lotto	Categoria	Sottocategoria	Progressivo	Tipo elaborato	Progressivo
20088	F	000	TAM	EG	1	ET	1
CUP J62C17000170001	Redatto Muraca	Controllato Costa	Approvato Panfili	Scala -	Revisione B	Data 31/01/2022	

## SOMMARIO

SOMMARIO	1
1. LE PREMESSE DEL PROGETTO	5
1.1. RIFERIMENTI AL PROTOCOLLO DI INTESA	6
1.2. ACCORDO DI COLLABORAZIONE E ISTITUZIONE TAVOLO TECNICO	7
2. LA GOVERNANCE DEL PROGETTO	8
2.1. ATTI DI PROGRAMMAZIONE REGIONALI	8
3. FINALITÀ, FORMA E CONTENUTI DEL PROGETTO	9
3.1. OBIETTIVI GENERALI	9
3.2. LA DESCRIZIONE DELLA CICLOVIA DELLA MAGNA GRECIA	10
3.3. I PRINCIPI INFORMATIVI DEL PROGETTO: LA CICLOVIA COME DORSALE CICLOTURISTICA	11
3.4. OBIETTIVI DA PERSEGUIRE E STRATEGIE PER RAGGIUNGERLI	13
3.5. STRUTTURA COMPLESSIVA DEL TRACCIATO	16
3.6. ARTICOLAZIONE DEI «TRONCHI REGIONALI»	16
3.7. I CONTENUTI FORMALI DEL PROGETTO	16
3.8. LA LETTURA DEL PROGETTO E LA DEFINIZIONE DELL'ARCHITETTURA DOCUMENTALE	16
3.9. LA NORMATIVA TECNICA IN GENERALE	17
3.10. CARTOGRAFIA DI RICOGNIZIONE E DI SUPPORTO ALLA PROPOSTA PROGETTUALE	
3.11. L'ORGANIZZAZIONE DELLE BANCHE DATI E DEL SISTEMA INFORMATIVO A SUPPORTO DEL PROGETTO	18
4. IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	18
4.1. LA CORNICE DI RIFERIMENTO NAZIONALE	19
4.2. LA MOBILITÀ CICLABILE E L'AREA VASTA: PROGRAMMAZIONE E PIANIFICAZIONE REGIONALE	21
4.3. LA CICLOVIA MAGNA GRECIA E L'INTERMODALITÀ	21
5. LA COSTRUZIONE DEL QUADRO CONOSCITIVO E DELLO STATO DI FATTO	22
5.1. LA CICLOVIA E LE SUE PARTI	22
5.2. LA DEFINIZIONE E I CONTENUTI DEL QUADRO CONOSCITIVO	23
5.3. L'INQUADRAMENTO TERRITORIALE	24
5.4. LA GEOGRAFIA AMMINISTRATIVA DELL'INTERVENTO	24
5.5. LE ATTIVITÀ DI SOPRALLUOGO E RILIEVO E LE COMPONENTI POTENZIALI DEL PROGETTO	25
5.6. CARATTERIZZAZIONE DEI CONTESTI ATTRAVERSATI: RISORSE, VALORI, CRITICITÀ E RISCHI	26
6. IL PROGETTO DELLA CICLOVIA IN GENERALE	26
6.1. LO STUDIO DELLE ALTERNATIVE DI TRACCIATO	27
6.2. GLI INDIRIZZI GENERALI	28
6.2.1. CHE COS'È UNA CICLOVIA	28
6.2.2. I CRITERI GENERALI ALLA BASE DEL PROGETTO CICLOVIA DELLA MAGNA GRECIA	28
6.2.3. DAL DPP ALLA PROGETTAZIONE DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA	29

---

6.3.	I TEMI DEL PROGETTO	29
6.3.1.	I PROFILI DI UTENZA E LA CARATTERIZZAZIONE DELLA SEDE CICLABILE	29
6.4.	CARATTERIZZAZIONE DEL TRACCIATO, TRATTI OMOGENEI, TIPIZZAZIONE DELLE SEZIONI E DELLE SINGOLARITÀ	30
6.5.	L'IMMAGINE COORDINATA DEL PROGETTO E LE SOLUZIONI RICORRENTI	32
6.5.1.	ELEMENTI IDENTITARI E DI COORDINAMENTO DINAMICO DELL'IMMAGINE	32
6.5.2.	DESIGN COORDINATO	33
6.6.	IL DM 517/2018 E GLI ESITI POTENZIALI DELLA VALUTAZIONE PRESTAZIONALE	33
7.	DALLE ANALISI AL PROGETTO	36
7.1.	MACROTRATTA BA – BASILICATA	36
7.1.1.	TRONCO BA01 - LO STATO DI FATTO	36
7.1.2.	TRONCO BA01 - LO STATO DI PROGETTO	37
7.2.	MACROTRATTA BA – BASILICATA (SNCT)	38
7.2.1.	TRONCO BA02 - LO STATO DI FATTO	38
7.2.2.	TRONCO BA02 - LO STATO DI PROGETTO	40
7.3.	MACROTRATTA CA – CALABRIA (RETE REGIONALE)	43
7.3.1.	TRONCO CA01 - LO STATO DI FATTO	43
7.3.2.	TRONCO CA01 - LO STATO DI PROGETTO	44
7.3.3.	TRONCO CA02 - LO STATO DI FATTO	46
7.3.4.	TRONCO CA02 - LO STATO DI PROGETTO	46
7.3.5.	TRONCO CA03 - LO STATO DI FATTO	48
7.3.6.	TRONCO CA03 - LO STATO DI PROGETTO	48
7.3.7.	TRONCO CA04 - LO STATO DI FATTO	50
7.3.8.	TRONCO CA04 - LO STATO DI PROGETTO	51
7.3.9.	TRONCO CA05- LO STATO DI FATTO	53
7.3.10.	TRONCO CA05- LO STATO DI PROGETTO	54
7.3.11.	TRONCO CA06- LO STATO DI FATTO	56
7.3.12.	TRONCO CA06- LO STATO DI PROGETTO	57
7.3.13.	TRONCO CA07 - LO STATO DI FATTO	58
7.3.14.	TRONCO CA07 - LO STATO DI PROGETTO	59
7.4.	MACROTRATTA CA – CALABRIA (SNCT)	60
7.4.1.	TRONCO CA07 - LO STATO DI FATTO	60
7.4.2.	TRONCO CA07 - LO STATO DI PROGETTO	61
7.4.3.	TRONCO CA08 - LO STATO DI FATTO	63
7.4.4.	TRONCO CA08 - LO STATO DI PROGETTO	63
7.4.5.	TRONCO CA09 - LO STATO DI FATTO	65
7.4.6.	TRONCO CA09 - LO STATO DI PROGETTO	66
7.4.7.	TRONCO CA10 - LO STATO DI FATTO	67
7.4.8.	TRONCO CA10 - LO STATO DI PROGETTO	67
7.4.9.	TRONCO CA11 - LO STATO DI FATTO	68
7.4.10.	TRONCO CA11 - LO STATO DI PROGETTO	69

7.4.11.	TRONCO CA12 - LO STATO DI FATTO	72
7.4.12.	TRONCO CA12 - LO STATO DI PROGETTO	74
7.4.13.	TRONCO CA13 - LO STATO DI FATTO	76
7.4.14.	TRONCO CA13 - LO STATO DI PROGETTO	79
7.4.15.	TRONCO 14 - LO STATO DI FATTO	84
7.4.16.	TRONCO CA14 - LO STATO DI PROGETTO	85
7.4.17.	TRONCO 15 - LO STATO DI FATTO	89
7.4.18.	TRONCO CA15 - LO STATO DI PROGETTO	92
7.4.19.	TRONCO CA16 - LO STATO DI FATTO	98
7.4.20.	TRONCO CA16 - LO STATO DI PROGETTO	100
7.5.	MACROTRATTA SI – SICILIA	104
7.5.1.	TRONCO SI01 - LO STATO DI FATTO	104
7.5.2.	TRONCO SI01 - LO STATO DI PROGETTO	105
7.5.3.	TRONCO SI02 - LO STATO DI FATTO	107
7.5.4.	TRONCO SI02 - LO STATO DI PROGETTO	110
7.5.5.	TRONCO SI03 - LO STATO DI FATTO	114
7.5.6.	TRONCO SI03 - LO STATO DI PROGETTO	115
7.5.7.	TRONCO SI04 - LO STATO DI FATTO	118
7.5.8.	TRONCO SI04 - LO STATO DI PROGETTO	120
8.	CONFORMITÀ E COMPATIBILITÀ URBANISTICA	126
9.	LA FATTIBILITÀ E LA GESTIONE DEL PROGETTO	126
9.1.	RIFERIMENTI GENERALI PER LA FATTIBILITÀ TECNICA E LA SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	127
9.2.	COMPATIBILITÀ TERRITORIALE ED INSERIMENTO URBANISTICO	127
9.3.	LA VALUTAZIONE DEL RISCHIO ARCHEOLOGICO	127
9.3.1.	FASE CONOSCITIVA	128
9.3.2.	FASE OPERATIVA - INDAGINI	128
9.3.3.	FASE INTERPRETATIVA	129
9.4.	DISPONIBILITÀ DELLE AREE DI SEDIME ED ESPROPRI	130
9.5.	OPERE ARTISTICHE	131
9.6.	ARTICOLAZIONE DEGLI INTERVENTI E INDIRIZZI PER I SUCCESSIVI LIVELLI DI PROGETTAZIONE	131
9.6.1.	GENERALITÀ SULLA PROGRAMMAZIONE DEGLI INTERVENTI	131
9.6.2.	ELEMENTI PER LA DEFINIZIONE DEL CRONOPROGRAMMA PER L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO CICLOVIA DELLA MAGNA GRECIA	131
10.	IL CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA	132
10.1.	PROCEDIMENTO DI STIMA: NOTE METODOLOGICHE E APPLICATIVE	132
10.2.	IL QUADRO ECONOMICO DELL'OPERA	133
11.	SOSTENIBILITÀ ECONOMICA E BENEFICI ATTESI	134
11.1.	I COSTI DELL'OPERA, LE FONTI DI FINANZIAMENTO E LA PROGRAMMAZIONE DEGLI INVESTIMENTI	134

---

11.2.	ELEMENTI DI SOSTENIBILITÀ ECONOMICA DELL'INTERVENTO E BENEFICI ATTESI	
		135
11.2.1.	L'ECONOMIA DELLA BICICLETTA, IL VALORE POTENZIALE DEL CICLOTURISMO E IL SNCT	135
11.2.2.	ASPETTI SOCIO-ECONOMICI E BENEFICI ATTESI	136
11.3.	PROMOZIONE E GESTIONE DELL'INFRASTRUTTURA CICLABILE	136
11.3.1.	MODALITÀ DI GESTIONE	136
11.3.2.	I SERVIZI E I COSTI DI GESTIONE E MANUTENZIONE	137

### LE PREMESSE DEL PROGETTO

La presente relazione ha per oggetto l'illustrazione della Progettazione di Fattibilità Tecnica Economica (PFTE) della Ciclovia della Magna Grecia, percorso Metaponto (MT) – Pozzallo (RG).

Il Progetto della Ciclovia della Magna Grecia si sviluppa per una lunghezza complessiva di circa **1,219 chilometri** e tocca **3** Regioni, **11** Provincie, **3** città metropolitane e **170** Comuni ed interessa un territorio vasto e complesso sia dal punto di vista urbanistico che ambientale.

Nell'ambito dello sviluppo del progetto di fattibilità tecnica ed economica sono stati progettati circa 1.219,87 km di cui 887,732 km di valenza nazionale e 332,147 km di valenza regionale.

Al fine di collegare la costa ionica con la costa tirrenica e, nello specifico il tronco BA01 e CA16 (Rete Nazionale) è stato redatto il progetto di un tratto di collegamento da Castelluccio Inf. a Sibari (Comune di Cassano Allo Ionio) di estensione pari a 79,284km e che sarà compresa nel tratto Regionale.

Di seguito si riporta una tabella di sintesi dei dati dimensionali dell'intervento e la relativa attribuzione al sistema nazionale delle Ciclovia turistiche piuttosto che alla rete regionale:

Tratta	Estensione tot	Km rete nazionale	Km rete regionale
BA01	73,591 km	73,591 km	
BA02	52,337 km	52,337 km	
CA01	57,136 km		57,136 km
CA02	64,861 km		64,861 km
CA03	36,469 km		36,469 km
CA04	56,382 km		56,382 km
CA05	52,266 km		52,266 km
CA06	49,116 km		49,116 km
CA07	51,928 km	36,008 km	15,920 km
CA08	52,332 km	52,332 km	
CA09	41,756 km	41,756 km	
CA10	34,037 km	34,037 km	
CA11	53,174 km	53,174 km	
CA12	34,451 km	34,451 km	
CA13	61,651 km	61,651 km	
CA14	44,382 km	44,382 km	
CA15	66,409 km	66,409 km	
CA16	60,824 km	60,824 km	
SI01	54,424 km	54,424 km	
SI02	65,916 km	65,916 km	
SI03	83,393 km	83,393 km	
SI04	72,047 km	72,047 km	
<b>TOT</b>	<b>1219,879 km</b>	<b>887,732 km</b>	<b>332,147 km</b>
Collegamento Castelluccio Inf. - Sibari	79,284 km		79,284 km

Le Regioni Calabria (capofila), Basilicata e Sicilia interessate dal tracciato, vista la complessità dell'opera da realizzare, hanno valutato di avviare una collaborazione tramite un Accordo e l'istituzione di un Tavolo tecnico.

Le Regioni svolgono inoltre un importante ruolo di "cerniera" nella fase di programmazione ed attuazione tra la rete cicloturistica di livello nazionale, coordinata dal MIT (oggi MIMS), e la rete locale di cui sono i principali promotori, insieme ai Comuni, per la realizzazione delle infrastrutture dedicata alla mobilità quotidiana, spostamenti casa-lavoro, casa-scuola, oltre a quella turistica.

### ***Riferimenti al Protocollo di Intesa***

L'articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 e successive modificazioni e integrazioni ha istituito il Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche (SNCT) e previsto un primo stanziamento per la progettazione e la realizzazione delle Ciclovie ivi ricomprese.

L'articolo 52 del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, ha introdotto ulteriori priorità di percorsi ciclistici tra cui anche la "Ciclovie Turistica della Magna Grecia", prevedendo complessivamente 10 Ciclovie Turistiche Nazionali:

1. Ciclovie Ven-To,
2. Ciclovie del Sole,
3. Ciclovie dell'Acquedotto Pugliese;
4. Ciclovie GRAB Roma
5. Ciclovie del Garda
6. Ciclovie della Magna Grecia,
7. Ciclovie della Sardegna,
8. Ciclovie Adriatiche,
9. Ciclovie Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia,
10. Ciclovie Tirreniche

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dei beni e delle attività culturali e con Ministero delle politiche agricole alimentari, nel dare attuazione al Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche, intende promuovere misure per:

- La progettazione e la realizzazione di un sistema nazionale delle ciclovie turistiche integrato con le altre reti di trasporto, e coerente con la rete ciclabile europea denominata Euro Velo e quella nazionale denominata Bicalia;
- l'innalzamento dei livelli di sicurezza, di comfort e di qualità delle ciclovie turistiche attraverso la definizione di requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione omogenei in tutto il territorio nazionale che le ciclovie turistiche devono possedere per essere inserite nel Sistema nazionale di cui all'art.1, comma 640, della legge n.208 del 2015, e i percorsi e itinerari che costituiscono il medesimo Sistema nazionale delle ciclovie turistiche.

Il Ministero dei beni e delle attività culturali, nel perseguimento delle finalità di cui al decreto legge n. 83/2014, convertito dalla legge n. 106/2014, intende avviare e favorire iniziative di valorizzazione finalizzate a:

- rafforzare l'attrattività dell'offerta culturale attraverso la valorizzazione del paesaggio e del patrimonio storico artistico, migliorando la sua accessibilità e fruibilità, con



particolare riguardo al patrimonio diffuso e raggiungibile in modo capillare tramite la mobilità dolce;

- mettere in rete i siti di interesse culturale e paesaggistico presenti nei diversi territori, migliorando nella fruizione pubblica.

Il Ministero delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo provvede, secondo quanto previsto dal decreto legislativo 4 giugno 1997, n. 143, dal decreto legislativo 30 luglio 1999, n. 300, allo svolgimento di funzioni e compiti in materia di turismo, cura della programmazione, del coordinamento e della promozione delle politiche turistiche nazionali, dei rapporti con le Regioni e dei progetti di sviluppo del settore turistico ed intende avviare e favorire iniziative di valorizzazione finalizzate a:

- promuovere attività e iniziative connesse alla fruizione turistica anche ai fini dello sviluppo di nuova occupazione e nuove attività imprenditoriali;
- promuovere iniziative turistiche finalizzate al rilancio delle aree interne.

Con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 517 del 29/11/2018, approvato dalla Corte dei Conti in data 04/01/2019, sono state definite le modalità di individuazione e realizzazione dei progetti e degli interventi, nonché il piano di riparto e le modalità di erogazione delle risorse, stanziare per la realizzazione del Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche.

Le Regioni Calabria, Sicilia e Basilicata, territorialmente interessate dalla Ciclovie della Magna Grecia, al fine di dare attuazione alla stessa, hanno avviato un percorso amministrativo comune ed hanno individuato la Regione Calabria quale soggetto capofila per l'attuazione della Ciclovie della Magna Grecia.

Le Regioni Calabria, Sicilia e Basilicata hanno quindi definito, ai sensi del DM 517/2018, il "Protocollo di Intesa tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e per la "Progettazione e la realizzazione della Ciclovie turistica della Magna Grecia" e sottoscritto con il Ministero.

Le Regioni con la sottoscrizione del Protocollo hanno assunto tutti gli impegni conseguenti, in particolare vengono specificati puntualmente i compiti del Soggetto capofila, individuato nella Regione Calabria, il quale dovrà, in particolare:

- espletare le procedure necessarie ad addvenire alla redazione e alla approvazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica della ciclovie per l'intero tracciato ricadente sul territorio di competenza anche per lotti funzionali;
- trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, entro il 31 dicembre 2020, il progetto di fattibilità tecnico economica unitamente all'individuazione dei primi lotti funzionali sulla base dei criteri previsti dalla direttiva n. 133 dell'11 aprile 2017.

#### ***Accordo di Collaborazione e Istituzione Tavolo Tecnico***

Al fine di dare attuazione al Protocollo di Intesa sopra citato le Regioni Calabria (capofila), Sicilia e Basilicata hanno ritenuto opportuno sottoscrivere un Accordo di collaborazione e istituire un Tavolo Tecnico per dare attuazione alla realizzazione della Ciclovie della Magna Grecia.

Il Tavolo Tecnico è lo strumento tramite il quale si attua il rapporto di collaborazione e di regolamentazione delle attività da svolgere propedeutiche alla progettazione e alla realizzazione della Ciclovie Turistica della Magna Grecia.



### **LA GOVERNANCE DEL PROGETTO**

Il Progetto della Ciclovia della Magna Grecia vuole costituire l'occasione per esplorare un modello evolutivo di partecipazione applicata ad un progetto di territorio esteso a scala geografica, dove le istanze locali ed i diversi livelli di competenza tecnico-amministrativa possano trovare le necessarie interazioni e compensazioni e dove possano avere ascolto anche le azioni di cittadinanza e le attese dei cittadini stessi, direttamente o indirettamente interessati.

La governance del progetto prevede il coordinamento del Tavolo Tecnico Regionale (TTR) dove sono rappresentate le tre Regioni interessate.

Le attività di partecipazione istituzionale consentiranno di ricevere l'adesione di un gran numero di Soggetti istituzionali, di individuare i diversi stakeholders e di instaurare alcune intese preliminari in ordine alla raccolta dei dati conoscitivi ed alle modalità di attuazione e gestione.

### **Atti di programmazione regionali**

Con la sottoscrizione nel mese di aprile 2019 del Protocollo d'Intesa tra le Regioni Calabria, Basilicata e Sicilia e il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si è dato avvio alla fase attuativa relativa alla Progettazione e realizzazione della Ciclovia della Magna Grecia, secondo quanto previsto all'articolo 1, comma 640, della legge 28 dicembre 2015, n. 208 e successive modificazioni e integrazioni, per lo Sviluppo del Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche.

La finalità principale del sopracitato Protocollo d'intesa è quella di regolare i rapporti tra le Amministrazioni impegnate nella realizzazione della Ciclovia Magna Grecia consentendo all'Ente capofila, che si conferma la Regione Calabria, di assumere a propria volta tutti gli impegni derivanti dal Protocollo d'intesa stesso e dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e con il Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo del 29 novembre 2018, n. 517.

Per il conseguimento delle finalità del Protocollo alla Regione Calabria, quale soggetto capofila, spetta il coordinamento di tutte le attività di progettazione, eseguite da ciascuna Regione, volte alla progettazione unitaria della ciclovia, al fine di assicurare l'uniformità della segnaletica e degli standard oltre che la continuità del percorso.

In particolare, la Regione Calabria assume il compito di soggetto attuatore della fase di progettazione di fattibilità tecnico economica, ai fini dell'erogazione delle risorse e della rendicontazione finale, nonché dell'aggiornamento costante della banca dati unitaria delle amministrazioni pubbliche ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

Al fine di dare concreto inizio alle procedure relative alla fase di progettazione di fattibilità, la Direzione Generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali del MIT ha provveduto ad autorizzare, con decreto dirigenziale n. 378 del 10 Giugno 2019, l'erogazione dell'importo di € 895.940,00 in favore della Regione Calabria, come disposto dall'art. 5 comma 1 lett. a) del D.I. n. 517 del 29 novembre 2018

Il presente documento, elaborato dalla Regione Calabria in raccordo con le Regioni Basilicata e Siciliana, definisce i requisiti di carattere generale e specifico per la progettazione della Ciclovia della Magna Grecia, a partire da quanto previsto dalla Direttiva del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 375 del 20 luglio 2017, recante:

“requisiti di pianificazione e standard tecnici per la progettazione e la realizzazione del sistema nazionale delle ciclovie turistiche” (vedi Allegato IV – Requisiti Ciclovie Turistiche).

## **FINALITÀ, FORMA E CONTENUTI DEL PROGETTO**

### **Obiettivi Generali**

La ciclo mobilità dovrà divenire l'alternativa al trasporto privato su gomma e funzionare come supporto al trasporto pubblico locale.

La mobilità ciclistica, modalità di spostamento ecosostenibile, costituisce uno degli elementi caratterizzanti lo sviluppo turistico sia delle zone interne, di minore attrattività per il turismo di massa, sia delle aree di maggiore interesse storico-culturale, attraverso la valorizzazione delle identità, delle eccellenze dei territori.

La creazione di un sistema di ciclovie turistiche, nel contesto nazionale, può rappresentare un ulteriore elemento di sviluppo e valorizzazione turistica del nostro Paese, soprattutto se tale sistema risulta interconnesso con le altre modalità di trasporto.

La realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche deve tendere ad una rete di direttrici principali ed un insieme di itinerari cicloturistici extraurbani interconnessi con le reti ciclabili in ambito urbano.

La promozione del patrimonio storico-artistico può essere perseguita anche con la messa a punto di nuove strategie di crescita sostenibile che valorizzano le peculiarità caratterizzanti il tessuto dei differenti territori e che sono in grado di innescare processi di miglioramento economico generando opportunità di crescita diffusa e durevole nel tempo, in armonia con il paesaggio e l'ambiente.

Lo sviluppo ecosostenibile del territorio è anche direttamente connesso alla rivalutazione e all'insediamento di imprese locali, di piccola e media dimensione, che traggono dal contesto agricolo, dalle tradizioni enogastronomiche, dal patrimonio storico-culturale e ambientale gli elementi a base del loro radicamento e della loro stabilità nel tempo.

Tale sviluppo può essere perseguito attraverso la promozione dell'imprenditorialità turistica e la crescita di un settore produttivo strategico per la ripresa economica, nonché assicurando la competitività dell'offerta turistico-culturale italiana con azioni congiunte mirate alla valorizzazione del paesaggio e del patrimonio storico-artistico e ambientale anche delle aree interne del Paese.

La messa a sistema delle potenzialità dell'imprenditoria turistica, del valore del paesaggio e del patrimonio storico-artistico per mezzo di una offerta turistico-culturale competitiva, adeguatamente sostenuta da infrastrutture capillari quali le ciclovie turistiche, può costituire un *unicum* strategico per lo sviluppo e la crescita economica.

Tra le priorità politiche in tema di "incremento di efficienza del sistema dei trasporti" vengono ricompresi la "prosecuzione delle attività per la promozione e realizzazione di progetti diretti a creare un sistema di ciclovie turistiche nazionali, di ciclostazioni, nonché per la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina".

Le Regioni intendono dar seguito alla propria pianificazione e programmazione attraverso la realizzazione della Ciclovia della Magna Grecia, in un'ottica integrata di valorizzazione dei rispettivi territori, di potenziamento dell'infrastrutturazione dei percorsi ciclabili e ciclopedonali e di incremento della mobilità sostenibile, a partire dalla consapevolezza che la promozione sovregionale dei beni ambientali, paesaggistici, artistici e culturali rappresenta uno dei fattori decisivi del posizionamento turistico su scala internazionale di tutti i territori interessati.

### ***La descrizione della ciclovia della Magna Grecia***

La creazione del Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche, nel contesto nazionale, può rappresentare un ulteriore elemento di sviluppo e valorizzazione turistica del nostro Paese, soprattutto se tale sistema risulta interconnesso con le altre modalità di trasporto.

La sua realizzazione è costituita da direttrici principali ed un insieme di itinerari cicloturistici extraurbani interconnessi con le reti ciclabili in ambito urbano.

La Ciclovia della Magna Grecia rappresenta una infrastruttura strategica ed un'armatura fondamentale del territorio attraversato.

Il tema della ciclo mobilità ormai è diventato trasversale toccando tutti gli aspetti della pianificazione di area vasta e della progettazione urbana.

Infatti sempre più si va affermando la forte continuità fra ciclo mobilità urbana ed extraurbana, pertanto è necessario che le pianificazioni, spesso separate quindi inefficaci, abbiano invece un approccio strategico interdisciplinare legando la ciclo mobilità allo sviluppo economico, all'occupazione, soprattutto nei territori marginali a rischio di abbandono.

Per questo occorre pensare in termini di territorio d'area vasta e l'occasione può essere rappresentata dalla progettazione e la realizzazione della Ciclovia della Magna Grecia che può costituire il motore per lo sviluppo dei territori.

E' necessaria quindi una governance appropriata a fronte della complessità della pianificazione e progettazione della ciclo mobilità considerata soprattutto la varietà dei territori attraversati e la molteplicità dei soggetti interessati ed in questo la collaborazione della Regioni coinvolte nel Progetto risulta strategica.

Gli obiettivi delle politiche cambiano a seconda che la ciclo mobilità riguardi contesti ad alta densità o territori a bassa antropizzazione ma di alto valore paesaggistico e storico culturale.

Per i primi abbiamo un problema di riduzione d'impatto del turismo di massa, e la bicicletta può dare un ottimo contributo in tempi brevi, per i territori marginali occorre puntare alla loro rivitalizzazione, alla promozione dello sviluppo delle economie legate al turismo, che richiede una visione di ampia scala su tempi medio lunghi.

In tale contesto le Regioni potranno svolgere un importante ruolo di cerniera tra la ciclovia turistica della Magna Grecia che rappresenta l'infrastruttura portante facente parte della rete principale delle ciclovie turistiche e le reti secondarie rappresentate dalle ciclovie regionali.

Sulla direttrice principale occorre mettere in sicurezza l'attraversamento dei territori interessati in considerazione che i cittadini potrebbero usare lo stesso percorso per la ciclo mobilità urbana e garantire l'accessibilità alle reti locali ad essa collegate che permetteranno di aumentare la fruizione lenta dei paesaggi attraversati e dei percorsi alternativi.

L'obiettivo principale da raggiungere è legare insieme mobilità, accessibilità e inclusività territoriale.

Per quanto riguarda la salvaguardia dei paesaggi attraversati, l'impatto delle ciclovie normalmente è irrilevante, ma in casi di aree di alto valore ambientale è necessario porre adeguate attenzioni alle opere di ingegneria ed ai materiali utilizzati al fine di un più soddisfacente inserimento ambientale/paesaggistico.

Un altro obiettivo della Ciclovia della Magna Grecia è quello di sviluppare l'intermodalità attraverso l'integrazione con le altre modalità di trasporto collettivo (gomma/ferro/mare/fiumi), incrementando le integrazioni con le reti locali che interessano anche i territori delle aree interne.

Pertanto dovranno essere incrementati i nodi che consentono l'intermodalità con stazioni e altri terminali del trasporto pubblico, nonché con i porti e gli aeroporti.

La ciclovia turistica che si sviluppa lungo la costa ionica delle 3 regioni è un percorso quasi totalmente pianeggiante, attraversa un corridoio che integra una conurbazione urbana costiera che, per la maggior parte del tracciato, risulta praticamente ininterrotta, costituita da centri grandi, medi e piccoli, con ambiti naturalistici e paesaggistici di alto valore e ampiamente riconosciuti coniugando il cicloturismo con la valenza di percorsi urbani ed extraurbani con un'interazione ed integrazioni di servizi.

Questa infrastruttura contribuirà allo sviluppo ecosostenibile dei territori, favorendo la promozione dell'imprenditoria turistica, che costituisce un settore produttivo strategico per la ripresa economica, in quanto capace di innescare processi di miglioramento economico e generare opportunità di crescita diffusa e durevole nel tempo, in armonia con il paesaggio e l'ambiente e con la promozione del patrimonio storico-artistico.

### *I principi informatori del progetto: la ciclovia come dorsale cicloturistica*

La "Ciclovia della Magna Grecia", è il progetto di una dorsale quella "ionica" che corre parallela al mare e si snoda da Metaponto fino a Pozzallo, attraversa 3 Regioni, 11 Province, 3 città Metropolitane e 166 Comuni

REGIONI INTERESSATE	N Province itinerario nazionale	N Comuni Itinerario nazionale
Calabria	4	74
Sicilia	4	30
Basilicata	2	14
<b>Totale Ciclovia</b>	10	118

REGIONI INTERESSATE	N Province itinerario regionale	N Comuni Itinerario regionale
Calabria	4	52
Sicilia	0	0
Basilicata	0	0
<b>Totale Ciclovia</b>	4	52

La "Ciclovia della Magna Grecia", si collega con l'itinerario n. 8 della rete europea ciclabile denominata EuroVelo.



*CICLOVIA DELLA MAGNA GRECIA – CLASSIFICAZIONE CICLOVIA TURISTICA NAZIONALE (Tracciato in verde itinerario regionale, tracciato in viola itinerario nazionale)*

Il tracciato attraversa territori tutti con spiccata vocazione turistica, pertanto la Ciclovìa della Magna Grecia risulta estremamente ricca di servizi per la ricettività, ristorazione, servizi alle biciclette, oltre a tutti gli altri servizi presenti in aree urbane.

In particolare attraversa aree con un clima mite, caratteristica questa che la rende percorribile durante tutto l'anno, rendendola un elemento di sviluppo e valorizzazione turistica del territorio.

La ciclovìa è affiancata dalle linee ferroviarie, che consentono una perfetta integrazione intermodale bici+treno ed è servita da diversi aeroporti (Lamezia, Crotona, Reggio Calabria, Catania) e da grandi porti con collegamenti internazionali (Gioia Tauro, Messina, Catania, ecc.) e numerosi altri porti minori vocati anche alla marineria charter.

Inoltre il tracciato attraversa siti di notevole importanza culturale, archeologica, ambientale, storica e paesaggistica.

### ***Obiettivi da perseguire e strategie per raggiungerli***

L'obiettivo da perseguire è quello di realizzare una infrastruttura con elevati standards qualitativi.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti con proprio DM n. 517/2018, concernente l'individuazione del Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche, ha definito i requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione omogenei in tutto il territorio nazionale che le ciclovie turistiche devono possedere per essere inserite nel Sistema nazionale di cui all'articolo 1, comma 640, della legge n. 208 del 2015, e i percorsi e itinerari che costituiscono il medesimo Sistema nazionale delle ciclovie turistiche. La Direttiva indica tutti i requisiti per l'inclusione delle ciclovie nel SNCT, quindi l'obiettivo della progettazione della Ciclovia della Magna Grecia dovrà essere quello di soddisfare e rispondere ai "livelli" (minimo, buono ed ottimo) individuati dalla Direttiva stessa.

I requisiti individuati dalla Direttiva, che dovranno essere "posseduti/riconosciuti" nella Ciclovia della Magna Grecia, si distinguono in:

- A. Requisiti di pianificazione
- B. Standard tecnici di progettazione

Tali requisiti sono stati suddivisi in sotto-requisiti: e, per ciascuno di essi, è stato definito un livello di "minimo", "buono", e "ottimo", tale da consentire una ripartizione in tre livelli delle Ciclovie appartenenti al SNCT, utili all'utente ai fini di una corretta fruizione della ciclovia stessa, sia in termini di aspettativa turistica che in termini di sicurezza.

I singoli "tronchi" delle ciclovie possono avere una graduazione di sotto-requisiti differenti tra loro.

Una Ciclovia si qualifica "ottima" qualora più del 70% dello sviluppo complessivo sia composto da tronchi di graduazione equivalente o superiore a "buono" o qualora più del 50% sia composto da tronchi di graduazione "ottimo", per ognuno dei requisiti di "pianificazione" e degli "standard tecnici".

Una Ciclovia si qualifica "buona" qualora nel 50% dello sviluppo complessivo sia composto da tronchi di graduazione equivalente o superiore a "buono" per ognuno dei requisiti di "pianificazione" e degli "standard tecnici".

Una Ciclovia si qualifica "minima" qualora meno del 50% dello sviluppo complessivo sia composto da tronchi di graduazione equivalente o superiore a "buono" e comunque tutti i tronchi siano almeno di graduazione "minima" per ognuno dei requisiti di "pianificazione" e degli "standard tecnici".

Tale suddivisione è finalizzata alla riconoscibilità, da parte dell'utente, della qualità complessiva, delle facilities presenti, della facilità di percorrenza ecc. della ciclovia e di singoli tronchi facenti parte della stessa. Il progetto di fattibilità tecnico ed economica della Ciclovia della Magna Grecia dovrà tener conto della definizione della graduazione prevista dalla Direttiva, sia rispetto all'analisi dello stato di fatto (tracciati esistenti), prevedendone l'eventuale necessario adeguamento almeno alla qualifica "minima" che rispetto alla progettazione dei nuovi tronchi.

Di seguito i sotto-requisiti previsti dalla Direttiva:

**A. Requisiti di Pianificazione****A.1) Attrattività**

*a) luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico-culturali*

**A.2) Fruibilità, interconnessione e intermodalità**

*a) diretta in bicicletta*

*b) parcheggi*

*c) da altre infrastrutture*

*d) interconnessione con altre ciclovie turistiche e/o altre infrastrutture della "mobilità dolce"*

**A.3) Servizi opzionali**

*a) struttura ricettiva attrezzata*

*b) servizio bagagli*

*c) colonnine SOS*

*d) connessione wi-fi e punti di ricarica per smartphone*

*e) parco giochi per bambini*

**B. Standard tecnici di progettazione****B.1) Attrattività**

*a) qualità architettonica e paesaggistica*

**B.2) Sicurezza**

*a) protezione dal traffico motorizzato*

*b) protezione da altri rischi (fisici, ambientali, ecc.)*

*c) caratteristiche geometriche*

*d) accessibilità dei mezzi di soccorso*

**B.3) Percorribilità**

*a) pendenza longitudinale*

*b) fondo viabile*

*c) linearità, visibilità*

*d) copertura telefonica*

**B.4) Segnaletica e riconoscibilità**

*a) conformità segnaletica*

*b) identità visiva*

**B.5) Servizi**

*a) area di sosta biciclette*

*b) noleggio e assistenza bici*

*c) tecnologie smart*

*d) servizi igienici*

*e) punti di approvvigionamento di acqua potabile*

Per i dettagli e le specifiche si rimanda all'Allegato A del DM n. 517/2018.

Inoltre il progetto della "Ciclovia della Magna Grecia" deve essere in grado di rispondere ai seguenti requisiti:



- A. *intermodalità con altri sistemi di trasporto, ed in particolare con il sistema ferroviario, fluviale e marittimo;*
- B. *interconnessione con altri itinerari cicloturistici extraurbani interconnessi con le reti ciclabili in ambito urbano;*
- C. *valorizzazione del patrimonio storico artistico e naturalistico;*
- D. *valorizzazione del patrimonio agricolo, enogastronomico e delle tradizioni popolari; E. sviluppo di ricettività turistica ecosostenibile;*
- E. *generazione di occupazione a partire dalle aree interne del Paese.*

Il progetto della “Ciclovía della Magna Grecia” può pertanto contare sulla partecipazione di soggetti pubblici e privati, potenzialmente interessati al finanziamento ed alla realizzazione.

In particolare per quanto riguarda l’infrastruttura il progetto della ciclovía della Magna Grecia dovrà cercare di mettere a punto soluzioni sia in ambito urbano che extraurbano. Tra i principali aspetti da tenere in considerazione in fase di progettazione di fattibilità tecnica ed economica della pista ciclabile, tre hanno una particolare rilevanza: il disegno unitario dell’infrastruttura e la qualità dei manufatti architettonici e dei materiali utilizzati in armonia con l’ambiente attraversato.

Inoltre, gli ulteriori aspetti che dovranno essere approfonditi in fase di progettazione sono relativi a:

- geometrie dell’infrastruttura (larghezza, pendenza, etc.);
- sbarramenti;
- pavimentazioni;
- moderazione del traffico;
- attraversamenti di corsi d’acqua, strade e ferrovie;
- segnaletica secondo il Codice della strada e turistica.

Per lo sviluppo del progetto di Ciclovía ci sono alcuni temi fondamentali su cui concentrare l’attenzione:

- SVILUPPO STANDARD OMOGENEI
- GESTIONE UNITARIA DEL TRACCIATO / MANUTENZIONE
- ACCORDI CON CONSORZI BONIFICA/AUTORITA’ DI BACINO SU REGOLAMENTAZIONI USO AREE DEMANIALI
- INTERMODALITÀ E SERVIZI - Definire le azioni materiali (attrezzaggio idoneo e sicuro delle carrozze per il trasporto biciclette) e immateriali da mettere in atto a favore dei viaggiatori con bici al seguito sia per rendere accessibili e sicuri i nodi di interscambio (fermate/stazioni terra/ferro, acqua/mare, aria) sia per favorire il trasporto delle bici a bordo (bus, treno, nave, aereo) senza che vi siano danni per il mezzo né per gli altri viaggiatori
- STRADA CICLABILE O A PRIORITA’ CICLABILE – Nel caso di strade ad uso promiscuo bici e veicoli, a traffico basso o nullo ma ad elevata importanza ai fini della continuità della ciclovía, in attesa di apposita introduzione nel codice della strada della definizione e della segnaletica di strada ciclabile (vedi proposta della Regione Puglia), sarà necessario individuare apposita segnaletica prevista oggi dal codice della strada
- SEGNALETICA UNITARIA/PILOTA: in coerenza con le indicazioni riportate nel D.M. 517/2018, si sottolinea la necessità di integrare la segnaletica di indirizzamento con una segnaletica

“speciale” che identifichi la strada come “ad alta frequentazione ciclistica”. Occorrono cartelli ben visibili e che, ad intervalli regolari, informino gli utenti della presenza dei ciclisti e della “specializzazione” della strada percorsa in termini ciclistici, con un logo e una identificazione della nuova infrastruttura: questo anche a livello promozionale, giacché tale indicazione rivolta agli utenti aumenta il livello di conoscenza della nuova infrastruttura ciclabile e quindi indirettamente la promuove.

### ***Struttura Complessiva del Tracciato***

Nel presente documento viene descritto il percorso individuato, su cui si basa la stima del costo dell’opera, e che potrà subire variazioni in sede di redazione del progetto di fattibilità tecnico economica. Il tracciato descritto comprende anche i percorsi integrativi di adduzione e completamento del tracciato principale della Ciclovia della Magna Grecia. Il tracciato, che si sviluppa lungo tutta la costa ionica delle tre regioni (solo tracciato nazionale) parte da Metaponto in Basilicata ed arriva a Pozzallo passando per Villa San Giovanni e, preso il traghetto, per Messina lungo piste ciclabili e strade comunali secondarie raggiunge la costa sud orientale della Sicilia.

### ***Articolazione dei «Tronchi Regionali»***

I tronchi costituiscono l’unità minima della ciclovia (rif. Allegato A D.M. 517/2018).

Il tracciato della Ciclovia della Magna Grecia è stato già suddiviso in “tronchi” definiti come ipotesi progettuale da confermare o modificare dopo l’approvazione del progetto di fattibilità tecnico economica da parte del tavolo tecnico interregionale ed in accordo con il tavolo tecnico ministeriale.

I DOSSIER REGIONALI individuano, lungo il tracciato della Ciclovia della Magna Grecia, **complessivamente n. 22 tronchi**, di cui:

- Regione Basilicata: n. **2** tronchi, tutti di livello nazionale;
- Regione Calabria: n. **16** tronchi di cui **9** di livello nazionale;
- Regione **Sicilia**: n. **4** tronchi, tutti di livello nazionale;

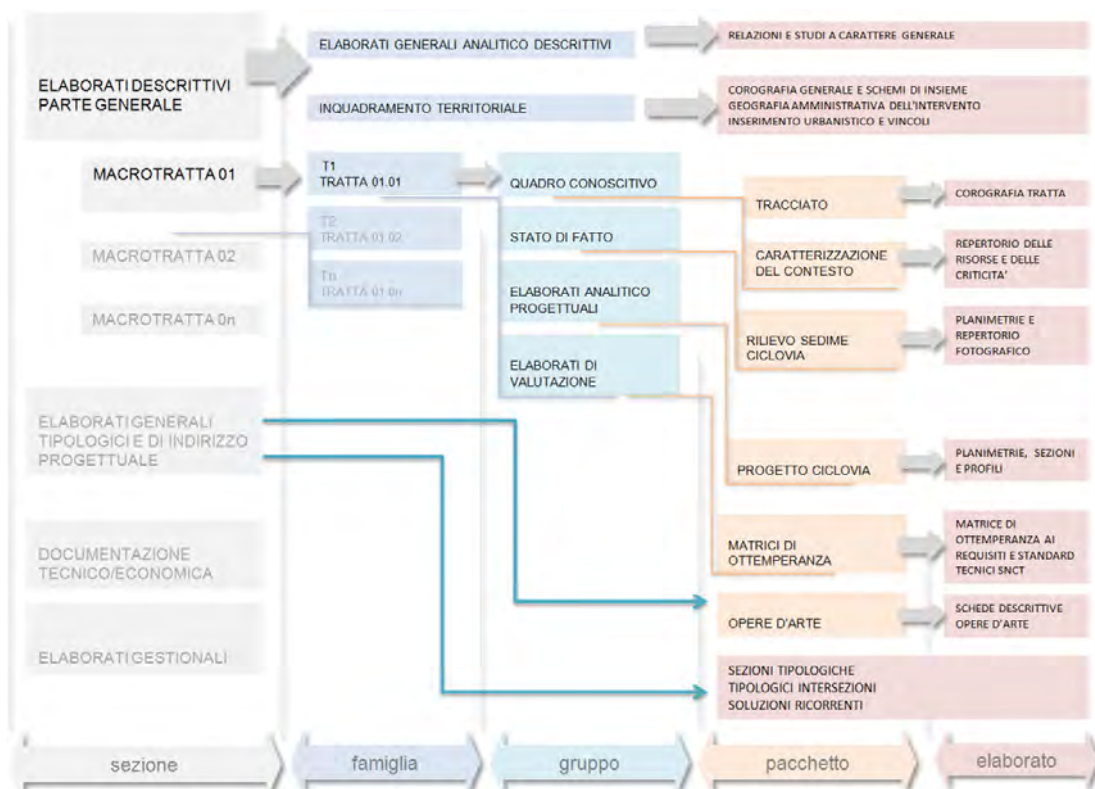
### ***I contenuti formali del progetto***

Lo studio è redatto secondo le prescrizioni contrattuali e assicura la rispondenza al livello di progettazione di fattibilità tecnico economica conforme alla vigente normativa di cui al Codice dei contratti pubblici (D. Lgs. n. 50/2016 e s.m.i.) e agli artt. 24-32 del Regolamento di esecuzione ed attuazione del Codice (D.P.R. n. 207/2010 e s.m.i.). Ai sensi dell’art. 23, co.5., il progetto di fattibilità tecnica ed economica individua, tra più soluzioni, quella che presenta il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività, in relazione alle specifiche esigenze da soddisfare e prestazioni da fornire. Nel rispetto dei contenuti del documento di indirizzo alla progettazione (DPP posto a base gara) il presente progetto prevede gli studi necessari per la definizione degli aspetti connotativi delle opere, nonché elaborati grafici per l’individuazione delle caratteristiche dimensionali, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare e le relative stime economiche. Il progetto fa propri gli indirizzi del DPP con gli aggiornamenti derivati dalle attività di rilevamento, progettazione e partecipazione istituzionale condotti dal RT incaricato.

### ***La lettura del progetto e la definizione dell’architettura documentale***

L’architettura documentale del progetto è stata costruita con la finalità di rendere leggibile e “maneggevole” l’insieme dei documenti prodotti a supporto dello studio di fattibilità, contemperando la necessità di rispettare le indicazioni del sistema qualità della Cooproggetti soc. coop. (capogruppo) e la

volontà di articolare gli elaborati in maniera da semplificare l'attuazione delle successive fasi di progettazione e consentire di ripartire efficacemente il lavoro entro le diverse aree geografiche. L'elenco elaborati risponde a questa serie di input metodologici primariamente sotto il profilo formale della codifica documentale e restituisce il senso di una gerarchia che si dispiega a più livelli, secondo un disegno logico aderente all'impostazione metodologica generale del progetto di cui si è detto più sopra e in linea con la suddivisione "per parti" del tracciato di cui si dirà più avanti.



### **La normativa tecnica in generale**

L'opera in progetto fa diretto riferimento alle tipologie infrastrutturali definite dalla L. n. 2/2018 - *Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica*, laddove all'art. 2, co. 1, lett. a) si definisce "ciclovia" un itinerario che consenta il transito delle biciclette nelle due direzioni, dotato di diversi livelli di protezione determinati da provvedimenti o da infrastrutture che rendono la percorrenza ciclistica più agevole e sicura.

La normativa tecnica di riferimento per la progettazione della ciclovia opera su più livelli, a partire dalle disposizioni di carattere generale (norme sulle infrastrutture stradali e ciclabili, Codice della strada e relativo Regolamento d'attuazione, ecc.) fino alle disposizioni regolamentali emanate dalle Regioni attraversate.

### **Cartografia di ricognizione e di supporto alla proposta progettuale**

La base cartografica utilizzata nelle fasi di ricognizione e di restituzione dati ha fatto riferimento prioritario al servizio WMS disponibile nei geoportali delle diverse Regioni (ortofoto e CTR) e tutti gli elaborati planimetrici sono georeferenziati con sistema di coordinate WGS 84 UTM 32. Laddove consentito dalla configurazione del geoportale regionale, si è provveduto a prelevare i dati cartografici in

formato vettoriale; alcune elaborazioni speditive o di sintesi hanno fatto riferimento alle basi reperibili ordinariamente in Rete nei formati *open data*.

### ***L'organizzazione delle banche dati e del sistema informativo a supporto del progetto***

Il notevole sviluppo planimetrico del tracciato ha richiesto l'integrazione di diverse modalità redazionali per il progetto. Il tracciato è stato sviluppato su piattaforma GIS, privilegiando la restituzione planimetrica tramite software *open source* e distinguendo - per praticità di elaborazione e di lettura e in vista delle analisi successive - le banche dati riferite allo stato attuale da quelle associate al tracciato di progetto. Gli elaborati di restituzione delle banche dati sono corredati dal foglio dei metadati contenente la descrizione dei campi del database a cui si riferisce.

La struttura delle banche dati è stata definita a partire da quella posta a corredo dello Studio di Fattibilità allegato ai documenti di gara, tiene conto delle specifiche ricevute dalle altre Regioni coinvolte nel progetto.

Le banche dati del progetto sono riferite sia agli elementi lineari del tracciato (e restituite per facilitare la lettura delle planimetrie di stato attuale e di progetto) che a quelli puntuali al fine di ancorare univocamente al tracciato i punti notevoli (intersezioni, interferenze o elementi vincolanti, sezioni correnti, opere d'arte, ecc.).

A valle dell'approvazione del presente progetto sarà possibile riallineare la struttura delle banche dati prodotte alle specifiche regionali sopra richiamate, definendo i campi chiave comuni alle diverse strutture e procedere alle analisi preordinate alle successive fasi della progettazione.

Più in generale, tutti gli elaborati planimetrici a corredo del progetto sono stati redatti su piattaforma GIS, così da prefigurare un sistema informativo dinamico, facilmente implementabile e caratterizzato da un elevato livello di interoperabilità, così da facilitare la gestione degli stessi in forma unitaria, attraverso le operazioni di unione, intersezione e *overlay* dei database territoriali, tipiche della gestione dei progetti complessi sviluppati su piattaforma GIS.

### ***IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO***

Con l'entrata in vigore delle nuove disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica di cui alla L. 2/2018 si ridefinisce l'orizzonte di riferimento nazionale e la gerarchia di programmazione, pianificazione e progettazione per la ciclabilità. La legge prevede all'art. 3 la definizione del Piano generale della mobilità ciclistica, da allineare con il sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT) di cui all'art. 1, co. 640, della legge n. 208/2015 (Legge di Stabilità). La ciclovia della Magna Grecia costituisce itinerario prioritario del SNCT e asse strutturante della Rete ciclabile nazionale "Bicitalia", quest'ultima intesa rete infrastrutturale di livello nazionale integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea "EuroVelo". Entro questo scenario, la Ciclovia della Magna Grecia va a realizzare una parte consistente del tracciato EuroVelo n. 8 mettendo a sistema tratti di ciclabili locali.

Sotto il profilo della programmazione d'area vasta della mobilità sostenibile e delle possibili interconnessioni modali, il territorio di riferimento delle ciclovia è ben infrastrutturato rispetto ai servizi di trasporto su ferro, con una capillare presenza di stazioni. Sono sufficienti, in media, da 1 a 8 km di deviazione per raggiungere la maggior parte di esse. Di interesse risulta anche la possibile integrazione con i servizi di navigazione turistica marittimi, anche se di più complessa attuazione.

Dal punto di vista della fruizione "dolce" di questi territori, il tracciato della ciclovia della Magna Grecia per alcuni tratti si sovrappone ad alcuni degli itinerari mappati dall'Atlante dei Cammini e della Rete ciclabile.

### **La cornice di riferimento nazionale**

Con l'entrata in vigore delle nuove disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica di cui alla L. 2/2018 si ridefinisce l'orizzonte di riferimento nazionale e la gerarchia di programmazione, pianificazione e progettazione per la ciclabilità riferiti a tutti i livelli di competenza amministrativa. La nuova legge persegue l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica. La legge prevede all'art. 3 la definizione del Piano generale della mobilità ciclistica, da allineare con il sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT) di cui all'art. 1, co. 640, della legge n. 208/2015 (Legge di Stabilità).

La ciclovia della Magna Grecia costituisce itinerario prioritario del SNCT e asse strutturante della Rete ciclabile nazionale "Bicitalia", quest'ultima intesa rete infrastrutturale di livello nazionale integrata nel sistema della rete ciclabile transeuropea "EuroVelo". La rete Bicitalia è composta dalle ciclovie di interesse nazionale di cui all'art. 3, co. 3, lettera b), dedicate ai ciclisti e, in generale, agli utenti non motorizzati. Le infrastrutture della Rete ciclabile nazionale costituiscono infrastrutture di interesse strategico nazionale.

Più in generale, in questi ultimi anni la mobilità ciclistica, già ampiamente sviluppata in Europa, sta entrando nell'agenda della politica e delle Amministrazioni italiane oltre che nelle abitudini e negli stili di vita di molte persone. Nel quadro di una maggiore attenzione alle politiche della sostenibilità ambientale, in molte Regioni c'è stata una forte attività sul tema della mobilità ciclistica con emissione di normative, manualistica tecnica, realizzazioni di piste e percorsi ciclabili urbani ed extraurbani (i cosiddetti "Biciplan", come ripresi dalla nuova Legge), con l'attivazione di politiche di pianificazione e marketing per la mobilità urbana e cicloturistica.

In tale senso si è sviluppata una diffusa progettualità a scala nazionale che ha trovato un primo importante momento di sintesi nel programma per la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica sovra-regionale, sistematizzata negli itinerari del progetto "Bicitalia - La Rete Ciclabile Nazionale" poi ricondotto entro l'alveo della L. n. 2/2018. Bicitalia rappresenta un network di grande respiro, di dimensione sovra-regionale e di collegamento con i Paesi confinanti, sul modello delle diverse reti ormai realizzate con successo in diverse parti d'Europa, come ricomprese negli itinerari "Eurovelo".





Si tratta di una rete di oltre 70.000 km (in parte già realizzata e in parte in fase di realizzazione) dei quali circa il 10% è previsto in territorio italiano. In particolare, tre sono le direttrici che interessano il nostro Paese: la Via Romea Francigena Londra – Roma – Brindisi (EV5), la Via del Sole Capo Nord – Malta (EV7) e, infine, la Via Mediterranea Cadice – Atene – Cipro (EV8).

Per il SNCT in generale e per la ciclovia della Magna Grecia in particolare, la selezione del percorso è avvenuta secondo due criteri: "dall'alto", tenendo conto delle indicazioni della rete ciclabile EuroVelo; "dal basso", tenendo conto dei suggerimenti di piani già redatti da associazioni, università e enti locali. La ciclovia della Magna Grecia va a realizzare una parte consistente del tracciato EuroVelo n. 7 (EV7).



### **La mobilità ciclabile e l'area vasta: programmazione e pianificazione regionale**

#### **La Ciclovia Magna Grecia e l'intermodalità**

La fortuna di una Ciclovia, intesa come capacità di attrarre utenti, risiede anche nella sua interconnessione al sistema di trasporto di massa su ferro e, anche se con minor importanza, su gomma. Non a caso tra i requisiti di pianificazione inseriti nell'Allegato A del DM 517/2018 l'interconnessione con infrastrutture di trasporto collettivo di massa (su ferro, gomma, acqua) sono ritenuti di massima importanza.

La possibilità di programmare il proprio itinerario lungo la ciclovia, avendo la disponibilità di accedere ai punti di inizio e fine del percorso desiderato tramite adeguati mezzi di trasporto o per lo meno "chiudere" il proprio anello con la possibilità di organizzare il ritorno al punto di inizio con un mezzo diverso dalla propria bicicletta, è di estrema importanza e amplifica notevolmente l'offerta cicloturistica. Non è materia del presente progetto affrontare il tema del basso livello di servizio oggi offerto oggi sulle linee ferroviarie italiane al trasporto bici o quello inerente alla carenza di regolamentazione del trasporto bici sulla navigazione fluviale e lacustre e del ritardo accumulato in Italia rispetto ai paesi del nord Europa in questo settore. Vale la pena però mettere in luce le ampie possibilità che la ciclovia della Magna Grecia possiede in questo settore.

Come rappresentato nell'elaborato "Inquadramento intermodalità con la rete ferroviaria" il territorio di riferimento delle ciclovia è ben infrastrutturato rispetto ai servizi di trasporto su ferro.



### **LA COSTRUZIONE DEL QUADRO CONOSCITIVO E DELLO STATO DI FATTO**

Il progetto si fonda su un vasto apparato conoscitivo derivato sia dagli studi preordinati alla fattibilità tecnico economica sia dalle diverse fonti istituzionali.

Gli elaborati che vanno a comporre il quadro conoscitivo restituiscono i dati essenziali e rilevanti delle analisi e delle valutazioni svolte alle diverse scale, corroborate dai rilievi effettuati sul campo. Lo sviluppo del tracciato della Ciclovia della Magna Grecia e la sua articolazione geografica sono restituiti in un set di elaborati cartografici che offrono uno sguardo di insieme dell'intervento, utile per orientare le letture d'area vasta e assumere i principali riferimenti territoriali di inquadramento.

La definizione del tracciato nella sua articolazione finale interessa le Amministrazioni locali di seguito indicate: 3 Regioni; 11 Province; 3 città Metropolitane; 166 Comuni. Di questi, alcuni Comuni sono aggregati entro altrettante strutture amministrative delle Unioni di Comuni, alle quali occorrerà fare riferimento per gli aspetti autorizzativi, laddove le funzioni di competenza siano state delegate alle strutture tecnico-amministrative dell'Unione.

L'elaborato di restituzione della geografia amministrativa contiene la perimetrazione degli ambiti di competenza degli altri Soggetti che possono avere titolo: Enti Parco, Consorzi di Bonifica, Autorità di Bacino.

Per la caratterizzazione dello stato di fatto dei luoghi, sono stati effettuati numerosi sopralluoghi lungo l'intero sviluppo del tracciato e lungo direttrici alternative oggetto di valutazione, operando sia rilievi speditivi che misurazioni geometriche. Le attività conoscitive si sono perfezionate con le attività di rilievo topografico che hanno interessato le zone più critiche dal punto di vista della soluzione progettuale anche in vista dei successivi livelli di approfondimento (rotatorie complesse, zone interessate da criticità funzionali o da dissesti, aree di possibile localizzazione delle opere d'arte maggiori).

Al fine di inserire l'opera entro il più ampio contesto di riferimento, si è ritenuto utile predisporre un set di elaborati utili a raccogliere i principali elementi di caratterizzazione dei luoghi attraversati, sia in termini di valori territoriali che in termini di criticità potenziali, così da orientare le scelte di progetto e da consentire le valutazioni preliminari in ordine alla compatibilità ambientale e paesaggistica degli interventi.

### **La Ciclovia e le sue parti**

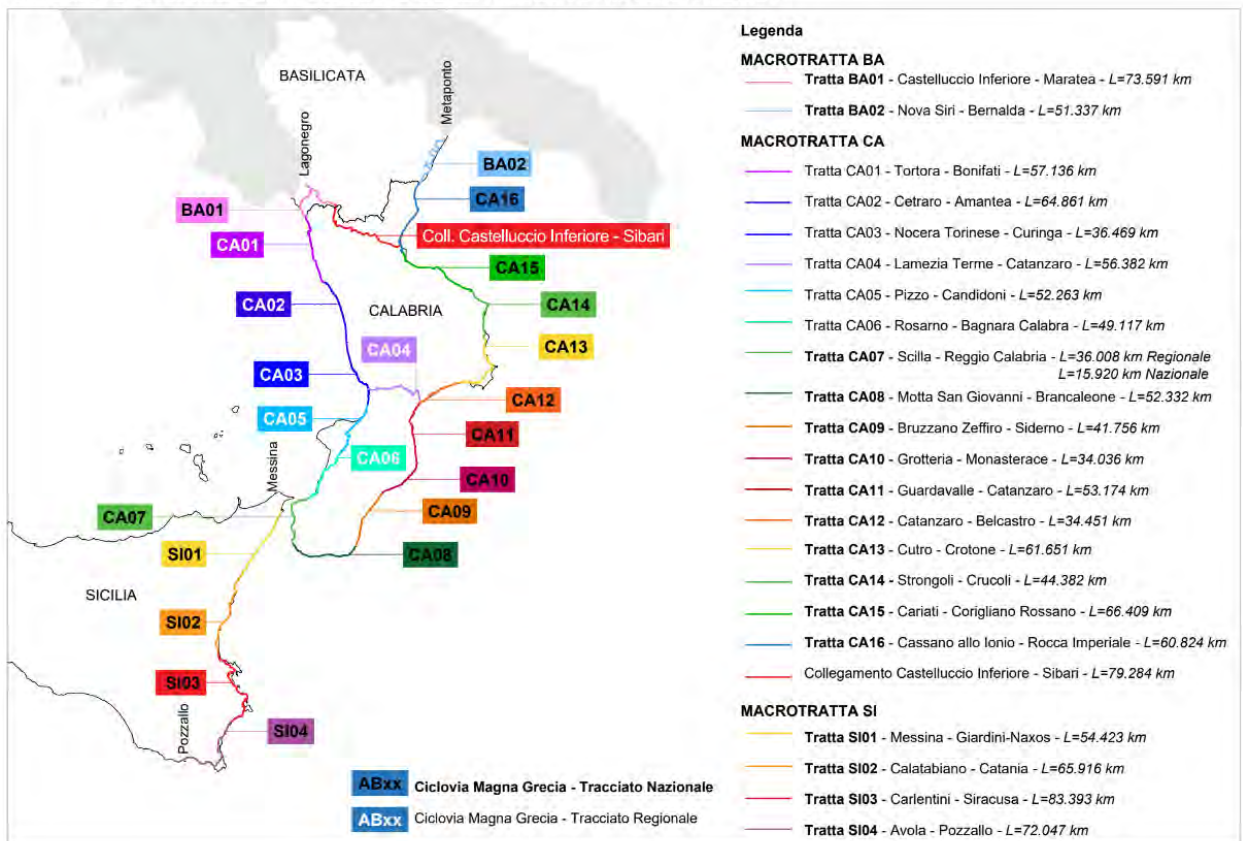
Nel momento in cui il progetto della Ciclovia deve passare dal campo delle intenzioni programmatiche a quello delle determinazioni progettuali, si pone il tema di come "discretizzare" la linea di un'infrastruttura lunga circa 814 km (SNCT) al fine di gestire agevolmente sia l'architettura documentale (e le relative attività redazionali) sia i successivi livelli di approfondimento progettuale e di attuazione.

Una volta definito il tracciato in forma definitiva, si è provveduto pertanto ad individuare la possibile struttura organizzativa delle componenti costitutive. Il riferimento disciplinare per l'individuazione delle componenti costitutive minime della Ciclovia è dettato dal DM 517/2018 di attuazione del SNCT, che - all'Allegato A - definisce le ciclovie appartenenti al SNCT come itinerari di lunghezza variabile, identificati da numeri progressivi, definiti da due terminali corrispondenti con due località del territorio nazionale, ovvero una nel caso in cui si tratti di ciclovie ad anello. Secondo il DM del MIT (ora MIMS), le ciclovie sono divisibili in "tronchi" che costituiscono l'unità minima a cui corrispondono i progetti e gli interventi che, ai sensi dell'art. 1, co. 640, della L. 28 n. /2015, sono individuati con decreto del MIT di concerto con

il MiBAC e ammessi al finanziamento. Il singolo tronco dovrebbe avere una lunghezza complessiva non inferiore a 40 km.

La suddivisione proposta dal presente progetto tiene conto di queste indicazioni, nei limiti dell'articolazione geometrica del tracciato nel suo complesso e guarda alla gerarchia amministrativa in modo da salvaguardare i livelli di competenza delle Regioni, al fine di una corretta attuazione di un intervento caratterizzato da una scala geografica d'area vasta. In tal senso sono state individuate quattro Macrotratte coincidenti con le quattro Regioni attraversate. La misurazione ettometrica parte da Lagonegro ed arriva a Pozzallo con le uniche eccezioni del collegamento Lamezia Terme Catanzaro Lido. Ogni Macrotratta è suddivisa in Tronchi (numerati da 1 a n) assimilabili alle componenti costitutive minime individuate dal DM 517/2018 e ogni Tronco è suddiviso a sua volta in Tratti omogenei (anch'essi numerati da 1 a n) dalle caratteristiche geometriche, funzionali e costruttive costanti.

**SCHEMA DI INSIEME DEL TRACCIATO DELLA CICLOVIA MAGNA GRECIA**



**La definizione e i contenuti del quadro conoscitivo**

Il progetto si fonda su un vasto apparato conoscitivo derivato sia dagli studi preordinati alla fattibilità tecnico economica sia dalle diverse fonti istituzionali, anche in considerazione del fatto che l'intervento si muove entro una realtà politico-amministrativa caratterizzata da una lunga e proficua azione di programmazione e pianificazione dello sviluppo territoriale e infrastrutturale.

Gli elaborati che vanno a comporre il quadro conoscitivo restituiscono i dati essenziali e rilevanti delle analisi e delle valutazioni svolte alle diverse scale, corroborate dai rilievi effettuati sul campo. L'insieme delle letture sottese al sistema delle conoscenze ha consentito di "stabilizzare" l'andamento plano-altimetrico del tracciato - al netto delle varianti a mano a mano considerate - così da consolidare questa che si configura come la principale determinazione da affidare alla progettazione preliminare di una

ciclovia rispetto al contesto territoriale, anch'esso caratterizzato nei suoi aspetti di maggiore rilevanza ai fini del progetto.

### **L'inquadramento territoriale**

Lo sviluppo del tracciato della Ciclovia della Magna Grecia e la sua articolazione geografica sono restituiti in un set di elaborati cartografici che offrono uno sguardo di insieme dell'intervento, utile per orientare le letture d'area vasta e assumere i principali riferimenti territoriali di inquadramento.

<b>cfr. elaborati</b>	COROGRAFIA GENERALE DELLA CICLOVIA	F000GENSG01CO01_A_
	SCHEMA DI INSIEME DEL TRACCIATO DELLA CICLOVIA	F000GENSG01PL01_A
	INQUADRAMENTO INTERMODALITA' CON LA RETE FERROVIARIA	F000GENSG01PL02_A
	INQUADRAMENTO TERRITORIALE SU ORTOFOTO	F000GENSG01PL04_A

### **La geografia amministrativa dell'intervento**

La definizione del tracciato nella sua articolazione finale, al netto quindi delle varianti e degli scostamenti locali concordati con la Stazione Appaltante, ha comportato la ridefinizione della geografia amministrativa dell'intervento, interessando le Amministrazioni locali di seguito indicate:

	<b>3</b> regioni	<b>11</b> province	<b>170</b> comuni
Basilicata	POTENZA		14 Comuni
	MATERA		
Calabria	COSENZA		126 Comuni
	CROTONE		
	CATANZARO		
	VIBO VALENTIA		
	REGGIO CALABRIA		
Sicilia	MESSINA		30 Comuni
	CATANIA		
	SIRACUSA		
	RAGUSA		

I confini comunali, provinciali e regionali sono stati estrapolati dai dati vettoriali messi a disposizione dall'ISTAT, coincidono con i confini riportati anche dalla CTR e sono georeferenziati con sistema di coordinate WGS 84 UTM 32.

L'intervento nel suo complesso attraversa 166 Comuni appartenenti a 11 Province.

Alcuni Comuni sono aggregati entro le strutture amministrative delle Unioni di Comuni, alle quali occorrerà fare riferimento per gli aspetti autorizzativi, laddove le funzioni di competenza siano state delegate alle strutture tecnico-amministrative dell'Unione.

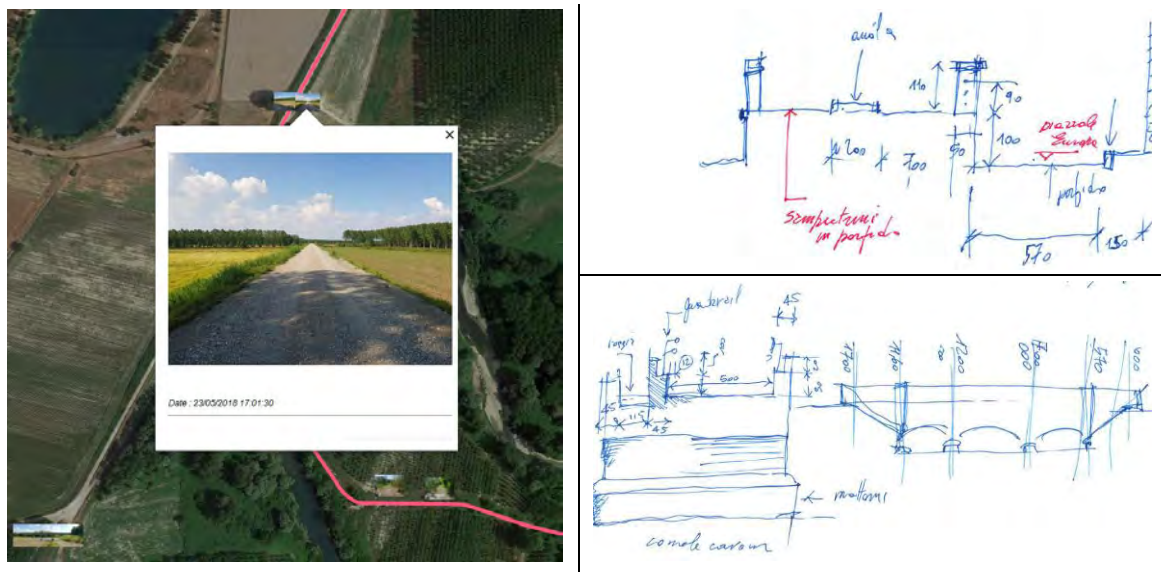
Con l'elaborato di restituzione della geografia amministrativa si vuole costituire il riferimento per la definizione dei livelli di competenza amministrativa per l'attuazione del Progetto della Ciclovia della Magna Grecia e per l'individuazione degli Enti deputati al rilascio di pareri e autorizzazioni e oltre ai limiti

amministrativi contiene la perimetrazione degli ambiti di competenza degli altri Soggetti che possono avere titolo al Enti Parco, dei Consorzi di Bonifica, ecc.

### **Le attività di sopralluogo e rilievo e le componenti potenziali del progetto**

Per la caratterizzazione dello stato di fatto dei luoghi, sono stati effettuati numerosi sopralluoghi lungo l'intero sviluppo del tracciato e lungo direttrici alternative oggetto di valutazione, operando sia rilievi speditivi che misurazioni geometriche.

Questa complessa e impegnativa attività di ricognizione e rilievo ha permesso di aggiornare il già vasto apparato conoscitivo posto alla base del documento preliminare alla progettazione e in larga misura è stata restituita negli elaborati dello stato di fatto (planimetria, sezioni correnti e opere d'arte), nella misura necessaria a supportare le determinazioni di progetto.



*Estratti dalla banca dati fotografica e dai quaderni di campagna*

Attraverso l'attività di rilievo è stato possibile consolidare il tracciato della Ciclovía della Magna Grecia, analizzando le ipotesi alternative e opzionando quella più vantaggiosa in relazione ai criteri progettuali adottati. Particolare attenzione è stata rivolta:

- alla tipologia del contesto entro cui ricade il tratto oggetto di indagine;
- alla tipologia del sedime o di infrastruttura preesistente;
- alla tipologia della sezione caratteristica corrente e alle regole d'uso in atto;
- allo stato delle opere d'arte interferite;
- agli elementi puntuali di criticità potenziale. In aggiunta alla caratterizzazione dei tratti, sono stati caratterizzati anche i nodi problematici che richiedono interventi al fine di garantire la continuità ciclabile e la percorribilità del tracciato in condizioni di sicurezza. Di seguito si riporta la legenda delle planimetrie dello Stato di Fatto, da leggere in parallelo con i dati restituiti nel Database di stato attuale.

**TRACCIATO DI RILIEVO**

**CODIFICA TRATTO (Es. CA12.T10)**  
 CA = codice della macrotratta di riferimento  
 12 = codice del tronco di riferimento  
 T = codice dello shapefile di riferimento, tratto  
 10 = numero progressivo identificativo del tratto

**CODIFICA INTERSEZIONI (Es. CA12.I11)**  
 CA = codice della macrotratta di riferimento  
 12 = codice del tronco di riferimento  
 I = codice dello shapefile di riferimento, intersezione  
 11 = numero progressivo identificativo dell'intersezione

**CODIFICA OPERE D'ARTE (Es. CA12.OP01)**  
 CA = codice della macrotratta di riferimento  
 12 = codice del tronco di riferimento  
 OP = codice dello shapefile di riferimento, opere d'arte  
 01 = numero progressivo identificativo dell'opera d'arte

**CODIFICA VINCOLI (Es. CA12.V03)**  
 CA = codice della macrotratta di riferimento  
 12 = codice del tronco di riferimento  
 V = codice dello shapefile di riferimento, vincolo  
 03 = numero progressivo identificativo del vincolo

**CODIFICA SEZIONI (Es. CA12.S25)**  
 CA = codice della macrotratta di riferimento  
 12 = codice del tronco di riferimento  
 S = codice dello shapefile di riferimento, sezione  
 25 = numero progressivo identificativo della sezione di rilievo

**ATTRATTIVITA'**

Censimento delle attrattività localizzate all'interno di un buffer di 10 km (5 km a destra e 5 km a sinistra del tracciato), come richiesto dall'allegato A - Decreto Ministeriale n.517 del 29/11/2018

**EMERGENZE NATURALI/PAESAGGISTICHE**

- Aree naturali
- Parchi

Fonte: Elenco ufficiale delle aree Protette del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (Rete Natura 2000), Parchi Nazionali e Regionali.

**EMERGENZE CULTURALI**

- Musei e monumenti
- Aree archeologiche
- Teatri
- Chiese

Fonte: MIBACT, PTCP, CTR, Open Street Map

**FRUIBILITA', INTERCONNESSIONE E INTERMODALITA'**

- Bike sharing
- Parcheggi auto
- Porto
- Scambio intermodale
- Stazioni ferroviarie
- Aeroporti

Fonte: FS, rete ciclabile nazionale e regionale, Open Street Map

**SERVIZI OPZIONALI**

- Noleggio bici
- Assistenza bici
- Strutture ricettive

Fonte: Open Street Map, Google Maps

**ALTRI SERVIZI**

- Servizi igienici
- Punti di approvvigionamento acqua
- Parco giochi
- Area di sosta

Fonte: Albergabici, banca dati CTR/PTCP, Open Street Map

**BASE CARTOGRAFICA**



Cartografia Regione Basilicata: DataBase GeoTopografico (DBGT)

Cartografia Regione Calabria: Database Geotopografico (DBT 5k)

Cartografia Regione Sicilia: Database TopoCartografico (DBT)

Riquadro di individuazione tavole in scala 1:2000

**MACROTRATTE**

(RI: codice macrotratta = Regione)  
 BA = Basilicata  
 CA = Calabria  
 SI = Sicilia

Lo Stato di Fatto della ciclovia è restituito in un set di elaborati distinto per ogni Tronco come di seguito articolato. In particolare, il Database di stato attuale, corredato della necessaria tabella dei metadati, restituisce la legenda del listato descrittivo di ogni singolo tratto omogeneo costituente il Tronco, completo di caratteristiche costitutive, geometriche, funzionali e così via.

<b>cfr. elaborati</b>	PLANIMETRIA (stato di fatto)	FnnnTRASF01PL01_A
	DATABASE	FnnnTRASF01DB01_A
	SEZIONI STATO DI FATTO	FnnnTRASF01SZ01_A

**Caratterizzazione dei contesti attraversati: risorse, valori, criticità e rischi**

Al fine di inserire l'opera entro il più ampio contesto di riferimento, si è ritenuto utile predisporre un set di elaborati utili a raccogliere i principali elementi di caratterizzazione dei luoghi attraversati, sia in termini di valori territoriali che in termini di criticità potenziali, così da orientare le scelte di progetto e da consentire le valutazioni preliminari in ordine alla compatibilità ambientale e paesaggistica degli interventi.

<b>cfr. elaborati</b>	COROGRAFIA DEL TRACCIATO - TRATTA_0n	FnnnTRASG01CO01_A
	CARTA DELLE RISORSE E DEI VALORI DI CONTESTO	FnnnTRASG01CT01_A
	CARTA DEI RISCHI E DELLE CRITICITA'	FnnnTRASG01CT02_A

**IL PROGETTO DELLA CICLOVIA IN GENERALE**

La Ciclovia della Magna Grecia, per filosofia progettuale, vuole essere una "infrastruttura leggera" ciclopedonale (meglio ancora: una dorsale cicloturistica) e non un itinerario in promiscuo, quanto più



possibile lineare, sicura e continua: un asse portante che si sviluppa prevalentemente in contesto extraurbano, incrociando reti secondarie di penetrazione nei centri urbani. Su questo indirizzo generale poggiano i cinque criteri di riferimento generale per la progettazione e la realizzazione della Ciclovia: Sicurezza, Semplicità, Economicità, Flessibilità modale e Attrattività. Le dorsali cicloturistiche devono essere accessibili a tutte le possibili categorie di utenza, garantire elevati standard di sicurezza, soprattutto nella minimizzazione della promiscuità con altri (pericolosi) mezzi di trasporto, assicurare una ridottissima pendenza. Questi principi sono ribaditi anche nell'Allegato A al DM 517/2018 di attuazione del SNCT.

Le determinazioni di progetto si misurano con lo stato dei luoghi e con le esigenze di funzionalità: alla estesissima casistica che si è rilevata lungo un tracciato che sviluppa centinaia di chilometri fa riscontro la necessità di valutare tratto per tratto, punto per punto l'effettiva applicabilità dei principi informatori, che restano validi in termini di "politica di intervento" ma che vanno temperati in termini di effettiva fattibilità (tecnica e amministrativa) e di sostenibilità economica.

Dovunque è stato possibile, il progetto persegue gli standard dimensionali e funzionali previsti per la Ciclovia della Magna Grecia, con particolare riferimento alla limitazione dei tratti di ciclovia in promiscuo con il traffico motorizzato e alla larghezza di riferimento in sede (propria o in allargamento) adeguatamente confinata e protetta. In particolare la necessità di mantenere la prevista larghezza di 3.50 m per le sezione bidirezionale è stata oggetto di particolare riflessione progettuale in corrispondenza degli interventi lungo i fronte mare urbani o nei tratti già infrastrutturati, dove - guardando ai diversi casi - la previsione della ciclovia è stata temperata con la presenza di altre viabilità o trova già le condizioni geometriche e morfologiche ottimali.

Gli elementi della progettazione concorrono alla definizione di un'immagine coordinata con l'obiettivo di conferire identità e riconoscibilità alla ciclovia. La Ciclovia della Magna Grecia è infatti intesa non solo come tracciato ciclabile ma come vera e propria infrastruttura di paesaggio. Gli interventi dovranno quindi far riferimento a un "vocabolario" codificato di materiali, tecniche costruttive, arredi e segnalazioni, per consentirne una lettura chiara, univoca e unitaria da parte dell'utenza, per orientarsi e interpretare al tempo stesso i caratteri dei luoghi attraversati.

### ***Lo studio delle alternative di tracciato***

Il tema delle possibili alternative di progetto e della ricerca delle soluzioni ottimali riveste un'importanza cruciale nell'economia della progettazione preliminare di un'opera infrastrutturale di importanza strategica per un territorio così vasto e complesso e, come si è accennato più sopra, la principale determinazione riguarda la scelta definitiva del tracciato che da indicazione potenziale diventa asse di progetto. Il tracciato della Ciclovia della Magna Grecia acquisito in fase di aggiudicazione è stato definito dal DPP, come si è ricordato, nelle fasi preordinate alla presente progettazione; in seguito - in occasione delle attività preliminari di partecipazione istituzionale - sono state proposte una serie di possibili alternative di tracciato la cui valutazione tecnica è stata oggetto di un processo analisi condiviso con la Stazione Appaltante e con i diversi enti interessati dall'intervento. A queste si sono aggiunte le varianti potenziali derivate dalle attività di rilievo sul campo e dai primi approfondimenti progettuali posti in essere dal Gruppo di Lavoro incaricato, ivi compresi gli scostamenti locali proposti al fine di ottimizzare lo sviluppo plano-altimetrico e la funzionalità della ciclovia. Le possibili varianti - ricomprese entro le suddette famiglie tipologiche - sono state discretizzate entro format sintetici (vedasi esempio nel seguito) contenenti gli elementi cartografici e di giudizio più rilevanti e sono state discusse a più riprese nelle diverse sedi secondo un processo iterativo esemplificato nello schema a lato.

L'insieme delle elaborazioni di valutazione delle alternative è stato organizzato entro uno specifico documento che ha attribuito un punteggio ai diversi tracciati vagliati in funzione di 4 criteri (Fattibilità Tecnica, Economicità, Attrattività e Valenza Naturalistica e Paesaggistica).

cfr. elaborato

F000TAMEG01ET05\_A

Analisi alternative di progetto

### ***Gli indirizzi generali***

#### ***Che cos'è una ciclovía***

La rete cicloturistica può utilizzare tratti di rete trasportistica e ricreativa locale, ma si caratterizza per raccordare ambiti riconosciuti di pregio su un'area vasta con la funzione di attraversamento di lunga distanza; essa, inoltre, attesta ipotetiche tappe su ambiti di buona ricettività turistica e viene ideata e promossa secondo logiche proprie dell'offerta turistica, con sistemi di ricettività adeguati, servizi dedicati (trasporto bagagli, ricovero mezzi, ciclo-officina), collegamento con l'inter-modalità, centri urbani pregevoli e di interesse ove trascorrere il dopo cena. La rete cicloturistica utilizza percorsi in sede propria o la viabilità minore a bassa pericolosità, e necessita sia di una segnaletica di direzione dedicata e di materiali informativi di supporto.

La Legge n. 2/2018 ha introdotto per la prima volta nel contesto normativo la definizione di Ciclovía, il cui concetto era già stato sviluppato nel DM 517/2018, inerente nello specifico le Ciclovie Nazionali, senza che ve ne fosse data compiuta definizione. La legge nazionale definisce Ciclovía un *itinerario che consente il transito delle biciclette e che può essere composto da molteplici tipologie di infrastrutture*: piste o corsie ciclabili, itinerari ciclopeditoni quali strade F-bis, vie verdi ciclabili, i sentieri ciclabili o i percorsi natura, le strade senza traffico e a basso traffico, strade 30, aree pedonali, ZTL, zone residenziali. Ci troviamo di fronte quindi ad un ventaglio di possibilità molto ampio e variegato, con diversi livelli di sicurezza e fruibilità, ove è prevista la promiscuità con pedoni e autoveicoli, pur in condizioni di sicurezza e di maggior tutela per le utenze più vulnerabili.

#### ***I criteri generali alla base del progetto Ciclovía della Magna Grecia***

Secondo le indicazioni richiamate nello Studio di Fattibilità preordinato al DPP, la Ciclovía della Magna Grecia, per filosofia progettuale, vuole essere una "infrastruttura leggera" ciclopeditona (meglio ancora: una dorsale cicloturistica) e non un itinerario in promiscuo, quanto più possibile lineare, sicura e continua: un asse portante che si sviluppa prevalentemente in contesto extraurbano, incrociando reti secondarie di penetrazione nei centri urbani. Su questo indirizzo generale poggiano i cinque criteri di riferimento generale per la progettazione e la realizzazione della Ciclovía della Magna Grecia:

- **SICUREZZA FRUITIVA** - Eliminazione di tutte le promiscuità e discontinuità esistenti che possono mettere a repentaglio la sicurezza del ciclista. Se con il cicloturismo si vuole raggiungere un numero elevato di frequentatori occorre offrire garanzie di sicurezza a partire proprio dalla eliminazione delle interruzioni ed evitando nella misura massima possibile che il ciclista incontri il traffico motorizzato anche occasionalmente.
- **SEMPLICITÀ DELLE SOLUZIONI**- La progettazione privilegia la semplicità, sia nelle soluzioni tecniche che nella decisione del tracciato. Per ora è stata individuata una sola dorsale, perché in questo momento occorre realizzare il tracciato di innesco, adottando soluzioni minimali per la risoluzione delle discontinuità, rimandando al futuro eventuali integrazioni e dotazioni.
- **ECONOMICITÀ** - Il progetto adotta soluzioni progettuali fondate su criteri di economicità, massima efficienza nella scelta del tracciato con soluzioni tecniche semplici e replicabili lungo tutto il percorso. Ripetere le medesime soluzioni lungo il percorso consente sensibili



abbattimenti di costo e aumenta la percezione di unitarietà, ingrediente fondamentale per la costruzione di un'identità della ciclabile.

- **FLESSIBILITÀ MODALE** – La costa della Magna Grecia è quasi tutta affiancata dalla ferrovia, sebbene talvolta si tratti di linee minori. La Ciclovía della Magna Grecia cerca di stare a ridosso della linea del ferro (mediamente non dista più di 8 km da questa) in modo da consentire - a chiunque non possa percorrere tutti i circa 814 km della ciclovía - di poter utilizzare il treno per alcuni tratti. Stessa cosa si può dire per la navigazione marittima che oggi non si esprime in tutta la sua potenzialità e che invece sarebbe un fattore di attrattività e successo di questa dorsale.
- **ATTRATTIVITÀ** – La Ciclovía della Magna Grecia attraversa/lambisce aree protette, parchi e riserve naturali all'interno delle quali si sviluppa una parte del tracciato che diventa asse strutturante di una nuova rete di paesaggi a dominante naturalistica. A queste si aggiunge una notevole varietà di paesaggi rurali di pregio e aree costiere nonché una non comune ricchezza di valori urbani, dai grandi centri ai piccoli comuni, passando le medie città di grande richiamo.

### ***Dal DPP alla progettazione di fattibilità tecnica ed economica***

Il presente progetto di fattibilità tecnica ed economica "misura" e stabilisce la più ragionevole distanza tra le intenzioni, i principi informativi richiamati nel DPP e l'applicabilità dei criteri generali di cui al paragrafo precedente; le verifiche e le valutazioni effettuate, anche di concerto con la Stazione Appaltante, hanno comportato la declinazione dei suddetti criteri in forma temperata dalle situazioni incontrate, dallo stato dei luoghi e dalle determinazioni conseguenti alla scelta delle alternative di tracciato. Alcuni criteri fanno capo a variabili di natura programmatica o di scelte recepite in misura significativa e fatte proprie dal progettista (vale per i temi della promiscuità di tracciato, dell'intermodalità o dell'attrattività), altri criteri sono stati implementati nel processo progettuale in forma più lineare, organica ad un'idea di percorso unitario e riconoscibile (criteri di economicità e semplicità) "comunicato" e percepito in forma univoca tramite soluzioni replicabili.

Oltre che dalle condizioni di fattibilità e di sostenibilità economica delle soluzioni da adottare, il ragionevole scarto tra determinazioni del DPP e progetto di fattibilità tecnico-economica è commisurato anche dall'applicazione dei requisiti di pianificazione e degli standard tecnici di progettazione per la realizzazione del SNCT, di cui all'Allegato A del DM 517/2018 (di cui si parla a più riprese nel presente documento) e che vanno a comporre il quadro esigenziale e prestazionale del progetto nel suo complesso.

### ***I temi del progetto***

#### ***I profili di utenza e la caratterizzazione della sede ciclabile***

Il progetto della Ciclovía della Magna Grecia assume come profilo di utenza gli utilizzatori che praticano cicloturismo ed escursionismo, pratiche che attualmente conoscono una crescita significativa testimoniata dal numero di infrastrutture dedicate a questo tipo di mobilità che i vari Paesi di Europa hanno già realizzato o si accingono a realizzare, come nel caso italiano. I possibili profili di utenza comprendono anche i residenti nelle città o nei nuclei minori che per i loro spostamenti prediligono utilizzare la bicicletta, ma lo sviluppo estensivo e le caratteristiche dell'opera sono orientati alle esigenze del turismo e dell'escursionismo in bicicletta.

Le dorsali cicloturistiche devono essere accessibili a tutte le possibili categorie di utenza (esperti e non, giovani e non, normodotati e non, gruppi organizzati e famiglie con bambini), garantire elevati standard di sicurezza, soprattutto nella minimizzazione assoluta della promiscuità con altri (pericolosi) mezzi di trasporto, assicurare una ridottissima pendenza (sono ammissibili pendenze elevate solo per brevissimi tratti). Questi principi sono ribaditi anche nell'Allegato A al DM 517/2018, laddove si precisa che le

ciclovie appartenenti al SNCT possono essere interconnesse tra loro a rete, connesse alle altre reti di trasporto persone e ad altre reti di "mobilità dolce", ovvero reti riferibili a forme di mobilità lenta, finalizzate alla fruizione dell'ambiente e del paesaggio, all'attività creativa, con particolare attenzione ai diversamente abili, ai bambini e agli anziani.

Il cicloturista è un viaggiatore che usa la propria energia per spostarsi da una meta all'altra, secondo una modalità sostenibile che si differenzia dal turismo di massa: il suo approccio infatti permette l'esplorazione dell'ambiente e dei territori che vengono attraversati con la bicicletta, sia dal punto di vista naturalistico che da quello sociale ed economico. Si tratta di un metodo consapevole e responsabile di viaggiare, oltre che ecologico, perché presuppone il massimo rispetto dei luoghi visti. Questo tipo di turismo non è una pratica rivolta solamente a chi utilizza la bicicletta quotidianamente o a scopo sportivo, ma è una pratica aperta e senza limitazioni. I principali profili individuati sono i seguenti:

- **Cicloturisti esperti** - Persone con esperienza e capacità di affrontare lunghi tratti con pesi e attrezzature. Sono autonomi e capaci di orientarsi, ma soprattutto si adattano bene a percorsi in promiscui a fianco alle auto perché sanno gestire il rischio e sono abituati a pedalare con le auto.
- **Cicloturisti accompagnati** - Un tour operator organizza tutto il loro viaggio. Si riducono i gradi di libertà, ma aumentano quelli di sicurezza: itinerari e soste vengono stabiliti scegliendo alcune mete e attività e non altre. Di solito partono senza bici che viene loro fornita o noleggiata.
- **Cicloturisti indipendenti** - Persone che si muovono da sole e che non necessariamente hanno esperienza. A volte portano con sé tutto l'occorrente, ma più spesso portano il minimo e cercano cibo e altri generi di conforto sul territorio. Vogliono la sicurezza, perché questo rende più sereno il loro viaggio.

Come si rileva dallo schema planimetrico riportato nel seguito, il tracciato della Ciclovie della Magna Grecia per alcuni tratti si sovrappone ad alcuni dei tracciati mappati da 'Atlante dei Cammini predisposto dalla Direzione Generale del Turismo del MiBAC.

Ciò significa che l'infrastruttura può essere utilizzata anche per vivere altri tipi di esperienza, complementari al cicloturismo e contestuali alla sua pratica come appunto le escursioni a piedi o quelle a cavallo, tra le diverse alternative d'uso possibili.

Oltre ai profili di utenza strettamente cicloturistici, si può prefigurare una ulteriore categorizzazione che prevede tra gli utenti potenziali: il **ciclista occasionale**, spesso incerto, che gradisce i percorsi protetti, ed a questo associamo i bambini, i ragazzini e gli anziani; il **ciclista abitudinario** che si muove in sicurezza su percorsi noti ed ambiti conosciuti; il **ciclista esperto** che si muove ovunque con decisione cercando il proprio spazio nel traffico.

Si deve pertanto tener conto che pur trattandosi di una ciclovie facente parte del SNCT, l'infrastruttura facilmente verrà utilizzata anche con funzioni trasportistiche di breve o medio raggio, e ricreative del tempo libero da utenti locali.

Le soluzioni prefigurate nel presente progetto sono orientate a rispondere alle esigenze dei futuri utenti ed i successivi livelli di approfondimento dovranno ottimizzare detti livelli di rispondenza, da considerare anche come criteri progettuali anche di tipo più strettamente funzionale e costruttivo.

#### ***Caratterizzazione del tracciato, tratti omogenei, tipizzazione delle sezioni e delle singolarità***

Secondo il DM 517/2018, la ciclovie turistica deve essere progettata, realizzata e gestita con l'obiettivo che la circolazione dei ciclisti, categoria come si è visto molto eterogenea in termini di abilità e

vulnerabilità, avvenga in un contesto sicuro e piacevole, quindi protetto dai diversi tipi di rischi, non solo quelli più frequenti e comuni nelle tipologie di sedimi utilizzati per tali infrastrutture, ma anche più particolari in relazione agli specifici contesti attraversati.

Per gestire in maniera organica e dinamica le determinazioni di progetto a fronte di un quadro esigenziale così articolato, il tracciato della ciclovia è stato mappato riconoscendo i tratti omogenei per caratteristiche funzionali e costruttive e ad essi è stata associata una sezione di progetto opportunamente caratterizzata e tipizzata anche rispetto alla stima dei costi. Gli elaborati di progetto restituiscono anche l'andamento altimetrico del tracciato, così da qualificare anche questa componente non secondaria legata alla funzionalità dell'opera.

Il progetto fissa tutta una serie di indicazioni legate agli elementi notevoli o di equipaggiamento funzionale ricorrente che si incontrano lungo il percorso (intersezioni, opere d'arte, segnaletica, ecc.) trattate in forma specifica o attraverso la definizione di abachi tipologici.

Di seguito si riporta la legenda delle planimetrie dello Stato di Progetto, da leggere in parallelo con i dati restituiti nel Database di progetto. Anche in questo caso, il Database di progetto è corredato della necessaria tabella dei metadati che restituisce la legenda del listato descrittivo di ogni singolo tratto omogeneo costituente la Tratta, completo di caratteristiche costitutive, geometriche, funzionali e così via.

**TRACCIATO DI RILIEVO**



**CODIFICA TRATTO (Es. CA12.T08)**  
 CA = codice della macrotratta di riferimento  
 12 = codice del tronco di riferimento  
 T = codice dello shapefile di riferimento, tratto  
 08 = numero progressivo identificativo del tratto

**CODIFICA INTERVENTO (Es. G1-5a)**  
 G1 = codifica della sezione tipologica di progetto  
 (vedi elaborato "Sezioni tipologiche" F000TP701S101\_A)

**5 = codifica della tipologia di regolamento di progetto:**

- (1) = nessun intervento
- (2) = limite di velocità 30 Km/h
- (3) = zona 30
- (4) = zona di traffico limitato
- (5) = divieto di transito eccetto frontalisti
- (6) = area pedonale
- (7) = pista ciclopedonale
- (8) = pista ciclabile
- (9) = strada senza uscita
- (10) = strada senza uscita con limite di velocità 30 Km/h

**e = codifica della larghezza della sezione di progetto:**

- (a) = larghezza uguale allo stato di fatto
- (b) = 2,0 m
- (c) = 2,5 m
- (d) = 3,0 m
- (e) = 3,5 m
- (f) = 4,0 m
- (g) = 4,5 m



Tratti in corso di progettazione da parte di terzi



**CODIFICA INTERSEZIONI (Es. CA12.I11-AC2)**  
 CA = codice della macrotratta di riferimento  
 12 = codice del tronco di riferimento  
 I = codice dello shapefile di riferimento, intersezione  
 11 = numero progressivo identificativo dell'intersezione  
 AC2 = codifica dell'intersezione tipologica di progetto  
 (vedi elaborato "Tipologia Intersezioni" F000TP701S101\_A)



**CODIFICA OPERE D'ARTE (Es. CA12.OP01)**  
 CA = codice della macrotratta di riferimento  
 12 = codice del tronco di riferimento  
 OP = codice dello shapefile di riferimento, opere d'arte  
 01 = numero progressivo identificativo dell'opera d'arte



**CODIFICA VINCOLI (Es. CA12.V03)**  
 CA = codice della macrotratta di riferimento  
 12 = codice del tronco di riferimento  
 V = codice dello shapefile di riferimento, vincolo  
 03 = numero progressivo identificativo del vincolo

**ATTRATTIVITA'**

Censimento delle attrattività localizzate all'interno di un buffer di 10 km (5 km a destra e 5 km a sinistra del tracciato), come richiesto dall'allegato A - Decreto Ministeriale n.517 del 29/11/2018

**EMERGENZE NATURALI/PAESAGGISTICHE**

- Aree naturali
- Parchi

Fonte: Elenco ufficiale delle aree Protette dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (Reato Natura 2000), Parchi Nazionali e Regionali

**EMERGENZE CULTURALI**

- Musei e monumenti
- Aree archeologiche
- Teatri
- Chiese

Fonte: MIBACT, PTCP, CTR, Open Street Map

**FRUIBILITA', INTERCONNESSIONE E INTERMODALITA'**

- Bike sharing
- Parcheggi auto
- Porto
- Scambio intermodale
- Stazioni ferroviarie
- Aeroporti

Fonte: FS, rete ciclabile nazionale e regionale, Open Street Map

**SERVIZI OPZIONALI**

- Noleggio bici
- Assistenza bici
- Strutture ricettive

Fonte: Open Street Map, Google Maps

**ALTRI SERVIZI**

- Servizi igienici
- Punti di approvvigionamento acqua
- Parco giochi
- Area di sosta

Fonte: Albergabici, banca dati CTR/PTCP, Open Street Map

**BASE CARTOGRAFICA**



Cartografia Regione Basilicata:  
 DataBase GeoTopografico (DBGT)

Cartografia Regione Calabria:  
 DataBase Geotopografico (DBT 5k)

Cartografia Regione Sicilia:  
 DataBase TopoCartografico (DBT)

Riquadro di individuazione  
 tavole in scala 1:2000

**MACROTRATTE**

(RI: codice macrotratta = Regione)  
 BA = Basilicata  
 CA = Calabria  
 SI = Sicilia

Il complesso delle determinazioni grafico-descrittive che qualificano lo stato di progetto della ciclovia è restituito in un set di elaborati distinto per ogni Tratta come di seguito articolato.

cfr. elaborati	PLANIMETRIA (stato di progetto)	FnnnTRASP01PL01_A
	DATABASE	FnnnTRASP01DB01_A
	PROFILO LONGITUDINALE n/n	FnnnTRASP01FL01_A
	SEZIONI TIPOLOGICHE	F000TIPTI01ST01_A
	TIPOLOGICI INTERSEZIONI	F000TIPTI01TP01_A
	TIPOLOGICI OPERE D'ARTE NUOVE	F000TIPTI01TP02_A
	TIPOLOGICI ELEMENTI DI VINCOLO MANUFATTI	F000TIPTI01TP03_A
	TIPOLOGICI SEGNALETICA STRADALE	F000TIPTI01TP04_A
	TIPOLOGICI DISPOSITIVI TRAFFIC CALMING	F000TIPTI01TP05_A

### ***L'immagine coordinata del progetto e le soluzioni ricorrenti***

Gli elementi della progettazione concorrono alla definizione di un'immagine coordinata con l'obiettivo di conferire identità e riconoscibilità alla ciclovia. La Ciclovia della Magna Grecia è infatti intesa non solo come tracciato ciclabile ma come vera e propria infrastruttura di paesaggio. Gli interventi dovranno quindi far riferimento a un "vocabolario" codificato di materiali, tecniche costruttive, arredi e segnalazioni, per consentirne una lettura chiara, univoca e unitaria da parte dell'utenza, per orientarsi e interpretare al tempo stesso i caratteri dei luoghi attraversati.

Per raggiungere tale obiettivo appare necessario ipotizzare una soluzione sistemica che abbia una forte coerenza formale e al tempo stesso risulti adattabile al contesto specifico, coniugando esigenze di complessità e riconoscibilità. Al variare dei dati di contesto varierà l'esito formale degli arredi e delle opere d'arte, evoluzione di tali elementi andrà a formare l'identità dinamica del percorso.

Nei sottoparagrafi che seguono si descrivono i principi informativi alla base del progetto di immagine coordinata, rimandando agli elaborati riportati nel quadro sottostante per gli approfondimenti di dettaglio e le relative modalità di attuazione.

cfr. elaborati	INDIRIZZI PER UN'IMMAGINE COORDINATA	F000TIPTI01DE01_A
	ELEMENTI DI DESIGN COORDINATO	F000TIPTI01DE02_A
	WAYFINDING E PROGETTO DI SUPERFICIE	F000TIPTI01DE03_A

### ***Elementi identitari e di coordinamento dinamico dell'immagine***

Gli elementi che garantiscono identità al percorso sono:

- Colore identitario come "filo che costeggia il mare ionico". Vi sarà ampio ricorso all'acciaio Corten materiale resistente e a bassa manutenzione, che può essere declinato in modo versatile nella realizzazione delle diverse parti della ciclovia.
- Scelte materiche e uso razionale delle risorse: Il progetto cerca di utilizzare sistemi costruttivi, linguaggi, materiali, finiture, infografica il più possibile uniformi su gli elementi che andranno realizzati lungo la ciclovia (parapetti, cordoli o borchie, guardrail, dissuasori, passerelle e in generale interventi su ponti e sottopassi esistenti, eventuali semafori o sbarre per regolamentare l'accesso alle aree golenali, etc). I principi adottati nella progettazione si caratterizzano per standardizzazione e uniformità degli elementi.

Gli elementi che garantiscono dinamicità al percorso sono:

- Differenziazione delle texture - La texture superficiale cambia aspetto a seconda della vicinanza degli elementi ad ambiti urbani oppure di valenza naturalistica. In ambito urbano sarà privilegiata una *texture* più compatta (lamiera microforata), mentre in ambito naturalistico una *texture* più rarefatta e seriale (serie di telai metallici), che rimanda alla vegetazione.
- Ricorso a schermature per la selezione visuale di elementi del paesaggio.

### ***Design coordinato***

Gli elementi principali che compongono il design coordinato attinenti a questa fase progettuale sono i seguenti:

#### **→ Opere d'arte maggiori.**

Le opere di attraversamento esistenti, in relazione alla presenza o meno di vincoli di tipo paesaggistico saranno adeguate intervenendo sui parapetti introducendo elementi in linea con quelli utilizzati per le opere di nuova edificazione.

Le opere di attraversamento di nuova costruzione sono state progettate seguendo un principio di ottimizzazione strutturale. Le opere sono state distinte in funzione della luce da superare in cinque categorie:

- Tipologico A con luci da 5 a 18 m con struttura portante a travatura reticolare in acciaio;
- Tipologico B con luci da 18 a 25 m con struttura in acciaio;
- Tipologico C con luci da 25 a 50 m con struttura reticolare;

### ***Il DM 517/2018 e gli esiti potenziali della valutazione prestazionale***

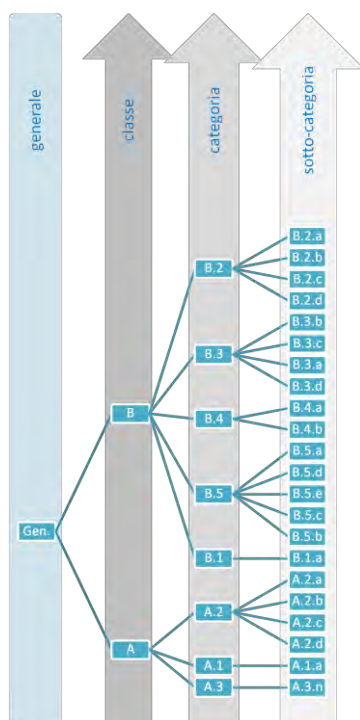
Il DM 517/2018 di attuazione del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche emesso dal MIT dispone - all'Allegato A - i requisiti di pianificazione e gli standard tecnici di progettazione omogenei in tutto il territorio nazionale da assicurare alle singole ciclovie per essere riconosciute - una volta poste in essere - come componenti del SNCT.

Alle unità minime costitutive del SNCT, corrispondono i progetti e gli interventi che, ai sensi dell'art. 1, co. 640, della L.n. 208/2015, sono individuati con decreto del MIT di concerto con il MiBAC e ammessi al finanziamento.

<b>A Requisiti di pianificazione</b>	
<b>A.1 Attrattività</b>	
A.1.a	Luoghi d'arte, attrazioni naturali, paesaggistiche e storico-culturali
<b>A.2 Fruibilità, interconnessione e intermodalità</b>	
A.2.a	diretta in bicicletta
A.2.b	parcheggi
A.2.c	da altre infrastrutture
A.2.d	interconnessione con altre ciclovie turistiche e/o altre infrastrutture della "mobilità dolce"
A.3	Servizi opzionali
<b>B Standard tecnici di progettazione</b>	
<b>B.1 Attrattività</b>	
B.1.a	Qualità architettonica e paesaggistica
<b>B.2 Sicurezza</b>	
B.2.a	Protezione dal traffico motorizzato
B.2.b	Protezione da altri rischi (fisici, ambientali, ecc.)
B.2.c	Caratteristiche geometriche
B.2.d	Mezzi di soccorso
<b>B.3 Percorribilità</b>	
B.3.a	Pendenza longitudinale
B.3.b	Fondo viabile
B.3.c	Linearità, visibilità
B.3.d	Copertura telefonica
<b>B.4 Segnaletica e riconoscibilità</b>	
B.4.a	Conformità segnaletica
B.4.b	Identità visiva
<b>B.5 Servizi</b>	
B.5.a	Sosta biciclette
B.5.b	Noleggio e assistenza bici
B.5.c	Tecnologie smart
B.5.d	Servizi igienici
B.5.e	Punti di approvvigionamento acqua potabile

I requisiti che devono caratterizzare le ciclovie appartenenti al SNCT sono stati distinti in "requisiti di pianificazione", ricomprendendo in questa classe gli elementi territoriali, naturali e/o antropici, che costituiscono il quadro di riferimento propedeutico alla progettazione, e "standard tecnici di progettazione". I requisiti di pianificazione e gli standard tecnici sono stati suddivisi in ulteriori sotto-requisiti (vedasi tabella di sintesi a lato) e per ognuno di questi è stato definito un livello "minimo", "buono" ed "ottimo", tale da consentire una ripartizione in tre livelli delle ciclovie appartenenti al SNCT, utili all'utente ai fini di una corretta fruizione della ciclovie, sia in termini di aspettativa turistica sia in termini di sicurezza.

Per orientare la valutazione dei livelli di rispondenza del Progetto della Ciclovie della Magna Grecia ai requisiti del SNCT è stato predisposto un modello che consente di stimare l'esito potenziale del giudizio di valore e di "misurare le prestazioni" dell'infrastruttura in termini quali-quantitativi. In tal senso per ogni Tratta è stata predisposta una Matrice di ottemperanza che consente di rielaborare il Database di progetto e sistematizzare le principali determinazioni di progetto in funzione dei requisiti del SNCT.



Articolazione requisiti/standard	
i	Classe
ii	Categoria
iii	Sotto-categoria
iv	Caratterizzazione
v	Rilevanza rispetto alla categoria
vi	Rilevanza rispetto alla classe
vii	Rilevanza assoluta

L'applicazione letterale del DM 517/2018 pone diverse problematiche in ordine alla formazione del giudizio finale sulla ciclovie (e le sue



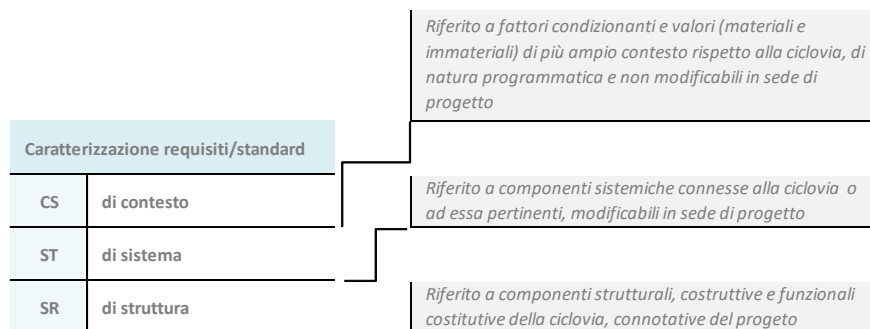
parti) laddove - ad esempio - si richiede che per la gran parte (o per la totalità) dei requisiti, per accedere al giudizio "ottimo" riferito ad una intera Tratta, occorre che la gran parte (o la totalità) dei i tratti elementari siano caratterizzati da un livello qualitativo o funzionale "ottimo" ed è complicato assicurare ad una percentuale elevata dello sviluppo della Tratta il massimo livello di giudizio sulla gran parte (o sulla totalità) dei requisiti applicati a tutti i tratti elementari.

Valutazione livello qualitativo potenziale - verifica criteri SNCT		Rating prestazionale	
insufficiente		-1	prestazione inferiore allo standard
		0	prestazione minima definita da leggi o regolamenti vigenti o dalla pratica corrente
minimo		1	lieve miglioramento prestazione minima
		2	moderato miglioramento prestazione minima
		3	significativo miglioramento della prestazione minima - migliore pratica corrente
buono		4	moderato incremento della migliore pratica corrente
		5	prestazione considerevolmente avanzata rispetto alla migliore pratica corrente, di
ottimo			

Un'altra criticità rilevante nell'applicazione del DM 517/2018 è legata alla valutazione di quei requisiti di pianificazione o progettazione legati alle scelte di tracciato, determinazioni che sono preordinate alla progettazione o sono frutto di concertazione istituzionale e dunque non modificabili in sede di fattibilità tecnica.

A fronte di queste problematiche interpretative e in assenza di sperimentazioni applicative a cui fare riferimento, si propone di allestire un sistema di valutazione che parte da un ri-articolazione dei criteri e che rilegge le categorie imposte dal DM 517/2018 (ciò tornerà utile per la successiva ponderazione); a questa prima linea di lettura consegue la volontà di provvedere alla caratterizzazione e gerarchizzazione dei requisiti stessi, differenziandoli in base alla possibilità conferita al progetto di incidere (o meno) sugli elementi di giudizio.

In tal senso ai requisiti più strettamente legati alle determinazioni di progetto viene data maggiore rilevanza rispetto a quelli connessi alle condizioni del contesto entro cui il tracciato si muove.



Lo stesso modello, dopo aver definito carattere e gerarchia tra requisiti, assegna a questi un "peso" al fine di ponderare la tendenza verso un possibile giudizio di valore, utilizzando anche un fattore numerico legato alla pratiche valutativa correnti in termini di *rating* prestazionale (nel nostro caso il riferimento potrebbe essere rappresentato dal Protocollo ITACA).

La valutazione proposta non restituisce un giudizio univoco, ma prefigura un meccanismo ponderale di assegnazione del valore in termini di prestazioni, associabile ai tre livelli (ottimo, buono, minimo), consentendo di stimare un livello di giudizio aggregato e tendenziale, sulla base del contributo qualitativo che ogni singolo tratto unitario della Tratta porta - per ogni requisito - alla qualificazione della Ciclovia.

Il modello, per essere d'ausilio nella formulazione del giudizio finale in capo al "responsabile" alla Ciclovia, dev'essere - oltre che condiviso - appoggiato ad un quadro delle determinazioni progettuali



stabilizzato e deve essere eventualmente ricalibrato in ordine alla assegnazione dei criteri ponderali e dei relativi "pesi".

Se si vuole comunque aderisce al dettato del DM 517/2018, pur in presenza delle difficoltà di interpretazione di cui si è detto più sopra che rendono problematica la definizione di un giudizio di valore "aggregato", resta valida la modalità di assegnazione del giudizio di valore - per ogni criterio - ad ogni singolo tratto omogeneo costituente la Tratta della ciclovia, così come elaborata nella matrice che sostanzia l'elaborato di valutazione. Pertanto, a completamento dell'elaborato di ottemperanza, è stata redatta una ulteriore tabella di sintesi, nella quale - per ogni Tratta - si evidenzia la valutazione conseguita dall'infrastruttura ciclabile rispetto ad ogni singolo requisito.

### **DALLE ANALISI AL PROGETTO**

In considerazione della disaggregazione geografica adottata per la lettura analitico-progettuale del tracciato (suddiviso in Macrotratte regionali e Tronchi locali), nei paragrafi successivi si provvede alla descrizione delle singole Tratte in termini sintetici, rimandando alla Relazione Tecnica per una descrizione più dettagliata delle stesse, con riguardo agli elementi dello stato di fatto e alle principali determinazioni di progetto.

#### **Macrotratta BA – Basilicata (SNCT)**

##### **Tronco BA01 - Lo stato di fatto**

- Il punto di partenza di questo tronco si trova nell'entroterra Lucano, passando per buona parte da una ferrovia dismessa, percorrendo i comuni di Castelluccio Inferiore, Castelluccio Superiore, Lauria, Nemoli, Rivello, Lagonegro, Trecchina per poi concludersi nel territorio comunale di Maratea.
- Dal tratto 1 al tratto 7 ci troviamo all'interno del comune di Castelluccio Inferiore, dove la larghezza varia dai 3 - 3,5 metri in una strada a basso traffico. Nel tratto 7 la carreggiata si allarga misurando 6, 5 metri, passando all'interno del centro abitato.
- Dal tratto 8 fino al tratto 34 ci troviamo all'interno del comune di Castelluccio Superiore, proseguendo lungo strade sterrate senza traffico con una larghezza di 3 metri, ad eccezione del tratto 14, dove la larghezza della carreggiata è di 6,5 metri, passando all'interno del centro abitato.
- Dal tratto 35 ci troviamo all'interno del territorio comunale di Lauria dove il tracciato è immerso nel verde, dal tratto 36 fino al 39 la larghezza della carreggiata varia dai 5 agli 8 metri in una strada a basso traffico.
- Il tratto 40 ha una larghezza di 6 metri e si tratta di una strada ad alto traffico, per poi proseguire con il tratto 41 in una strada a basso traffico con una larghezza 7,5 metri.
- Dal tratto 42 al tratto 72 il tracciato percorre strade a basso traffico e senza traffico con larghezza di 3 metri.
- Dal tratto 73 al tratto 76 viene percorsa la Strada Statale 19, passando all'interno del centro abitato di Lauria, dove la larghezza varia dai 6 ai 7 metri.
- Dal tratto 77 ci si allontana dal comune di Lauria per proseguire all'interno del territorio comunale di Nemoli, dove il tracciato percorre strade senza traffico con 3 metri di larghezza, attraversando il comune di Rivello, arrivando fino a Lagonegro concludendosi con il tratto 110.
- Dal tratto 111 ci troviamo all'interno del comune di Nemoli, le strade percorse variano dai 4 metri ai 4,5 metri e sono a basso traffico, fino al tratto 116, dove per un breve tratto viene percorsa una strada ad alto traffico con 6 metri di larghezza.
- Il tratto 117 invece attraversa un'area verde mediante un vialetto largo 2 metri.

- Dal tratto 120 in poi ci si inizia ad allontanare dal centro abitato, mediante strade a basso traffico con larghezza che varia dai 4 ai 6 metri fino al tratto 121.
- Dal tratto 122 fino al tratto 126 il tracciato percorre strade ad alto traffico con dimensioni variabili dai 5 ai 7 metri di larghezza.
- Il tratto 128 è l'ultimo punto che si trova all'interno del comune di Nemoli, tramite delle strade a basso traffico.
- Dal tratto 129 al tratto 134, il tracciato prosegue in direzione della costa mediante strade a basso e/o senza traffico ed aree non infrastrutturate, attraversando il comune di Rivello e Trecchina.
- Dal tratto 135 ci troviamo all'interno del territorio comunale di Maratea, il tracciato percorre strade ad altro traffico con dimensioni variabili tra 6 a 7 metri.
- Il Tronco BA01 si conclude con il tratto 148 in una strada a basso traffico.

#### ***Tronco BA01 - Lo stato di progetto***

- Lo stato di progetto del Tronco BA01 ha origine nell'entroterra Lucano, passando per buona parte da una ferrovia dismessa, percorrendo i comuni di Castelluccio Inferiore, Castelluccio Superiore, Lauria, Nemoli, Rivello, Lagonegro, Trecchina per poi concludersi nel territorio comunale di Maratea.
- Dal tratto 1 al tratto 6 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 7 l'intervento previsto è la realizzazione di una pavimentazione slurry per la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Per il tratto 8 è prevista la fresatura, l'asfaltatura per tutta la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Dal tratto 11 fino al tratto 23 gli interventi previsti riguardano la risagomatura stabilizzato, asfaltatura con pacchetto completo per tutta la larghezza della carreggiata, dove è necessario la modifica sulle regole d'uso e la segnaletica. Ad eccezione del tratto 14 dove l'unico intervento previsto riguarda la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Dal tratto 25 al tratto 34 gli interventi previsti riguardano la fresatura, l'asfaltatura per tutta la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Dal tratto 35 al tratto 39 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 40 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria ( rilevato fino a 3,5 m + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 41 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 42 l'unico intervento previsto riguarda la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Dal tratto 43 fino al tratto 45 gli interventi previsti riguardano la risagomatura stabilizzato, asfaltatura con pacchetto completo per tutta la larghezza della carreggiata, dove è necessario la modifica sulle regole d'uso e la segnaletica.
- Dal tratto 46 al tratto 50 gli interventi previsti riguardano la fresatura, l'asfaltatura per tutta la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Dal tratto 55 al tratto 77 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica. Ad eccezione dei tratti 63 e 77 dove è prevista la fresatura, l'asfaltatura per tutta la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.

- Dal tratto 81 fino al tratto 108 gli interventi previsti riguardano la risagomatura stabilizzato, asfaltatura con pacchetto completo per tutta la larghezza della carreggiata, dove è necessario la modifica sulle regole d'uso e la segnaletica. Ad eccezione dei tratti 91, 99, 103, 104 e 108 dove gli interventi previsti riguardano la fresatura, l'asfaltatura per tutta la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Dal tratto 109 al tratto 115 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 116 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 117 l'intervento previsto riguarda l'allargamento della pista esistente (scavo parte in allargamento + realizzazione del pacchetto ciclopedonale parte in allargamento + fresatura parte esistente + asfaltatura intera carreggiata ) e segnaletica.
- Dal tratto 119 al tratto 124 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica. Ad eccezione del tratto 120 dove è prevista la realizzazione di pista in sede propria con muro di sostegno a valle rivestito in pietra locale ( scavo + rilevato + demolizione muri + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica, e del tratto 123 dove l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria ( rilevato fino a 7 m + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 125 è prevista la fresatura, l'asfaltatura per tutta la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Nel tratto 126 è prevista la realizzazione di pista in sede propria con muro di sostegno a valle rivestito in pietra locale ( scavo + rilevato + demolizione muri + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Nel tratto 128 l'unico intervento previsto riguarda la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 129 l'intervento previsto riguarda la risagomatura stabilizzato, asfaltatura con pacchetto completo per tutta la larghezza della carreggiata, dove è necessario la modifica sulle regole d'uso e la segnaletica.
- Dal tratto 130 al tratto 134 gli interventi previsti riguardano l'allargamento della pista esistente (scavo parte in allargamento + realizzazione del pacchetto ciclopedonale parte in allargamento + fresatura parte esistente + asfaltatura intera carreggiata ) e segnaletica. Ad eccezione del tratto 132 e 133 dove l'unico intervento previsto riguarda la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Nel tratto 135 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria ( rilevato fino a 7 m + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per i tratti 136 e 137 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Dal tratto 138 al tratto 147 è prevista la realizzazione di pista in sede propria con muro di sostegno a valle rivestito in pietra locale ( scavo + rilevato + demolizione muri + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Infine nel tratto 148 l'unico intervento previsto è la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.

### **Macrotratta BA – Basilicata (SNCT)**

#### **Tronco BA02 - Lo stato di fatto**

- L'intero tronco si trova all'interno della provincia di Matera, ed attraversa i comuni di Nova Siri, Rotondella, Policoro, Scanzano Jonico, Pisticci e Bernalda.

- Dal tratto 1 al tratto 9, ad esclusione del tratto 2, ovvero una pista ciclopedonale di larghezza pari a 6 metri, ci troviamo all'interno del comune di Nova Siri, in ambito extraurbano, il cui tracciato non è infrastrutturato.
- Il tratto 10, sempre all'interno del comune di Nova Siri, presenta un percorso ciclopedonale di larghezza pari a 4,1 metri.
- Dal tratto 11 al tratto 15 ci troviamo all'interno del comune di Rotondella, in ambito extraurbano. Ad esclusione del tratto 11, di tipo non infrastrutturato, dal tratto 12 al tratto 15 vi è il divieto di transito ad eccezione di veicoli autorizzati. La larghezza di questi tracciati varia da un minimo di 3,5 metri per il tratto 12, ad una media di 6 metri per i rimanenti tratti.
- Col tratto 13 si attraversa il fiume Sinni.
- Dal tratto 16 al tratto 55 ci troviamo all'interno del territorio comunale di Policoro.
- I tratti 16 e 17 non sono infrastrutturati, mentre dal tratto 18 al tratto 21 è presente il divieto di transito ad eccezione di veicoli autorizzati. La larghezza di questi ultimi tracciati varia da 4 a 6,5 metri.
- Dal tratto 22 al tratto 36, ad esclusione del tratto 23 e 35, ci troviamo in ambito extraurbano, con tracciati non infrastrutturati. Il tratto 23 presenta una strada a basso traffico, mentre il tratto 35, di larghezza pari a 2,5 metri, presenta un divieto di accesso ad eccezione dei veicoli autorizzati.
- Dal tratto 36 si rientra nell'ambito urbano. Il tratto 37, 38 e 40, di larghezza pari a 13 – 14 metri, presentano una strada ad alto traffico, a differenza del tratto 39, di larghezza 2,5 metri, che presenta un percorso pedonale. Il tratto 41 contiene un percorso largo 13 metri ad uso ciclopedonale, che si trasforma in percorso pedonale più stretto (circa 2,5 – 3 metri) nei tratti 42 e 43. Nel tratto 44 ritorna ad essere un percorso ciclopedonale, di larghezza pari a 4,5 metri.
- Il tratto 46 e 48 presentano un percorso pedonale largo 1,5 metri, ad esclusione del tratto 47, di larghezza 6,5 metri, che presenta una strada ad alto traffico con velocità limitata a 30 km/h.
- Dal tratto 49 si ritorna nell'ambito extraurbano, con il tratto 49, 50 e 52 di tipo non infrastrutturato, il tratto 51, largo 7,5 metri, dove esiste un divieto di transito ad eccezione di veicoli autorizzati, ed il tratto 53, largo 7,5 metri, in cui è presente un percorso ciclopedonale.
- I tratti 53 e 54, di tipo non infrastrutturato, concludono il percorso dentro Policoro. Il tratto 53, in particolare, attraversa il fiume Agri.
- Dal tratto 56 al tratto 75 il percorso si sviluppa all'interno del territorio comunale di Scanzano Jonico.
- I tratti 56, 57, 58 e 60 sono di tipo non infrastrutturato, in ambito extraurbano, ad esclusione del tratto 59, di larghezza pari a 4,5 metri, in cui è presente un divieto di transito ad eccezione dei veicoli autorizzati.
- Dal tratto 61 al tratto 65 si entra dentro l'ambito urbano. I tratti 61 e 62 rientrano nella zona a traffico limitato di larghezza pari a 9,5 metri e 4,2 metri, a differenza del tratto 63 e 64 che presentano al loro interno un percorso pedonale di dimensioni pari a 1,8 metri e 1 metri.
- L'ambito dei tratti dal 66 al 75 è extraurbano. I tratti dal 65 al 74 sono di tipo infrastrutturato, a differenza del tratto 69, di larghezza pari a 3,9 metri, che contiene un divieto di transito ad eccezione dei veicoli autorizzati. Il tratto 75 presenta una strada di 7,5 metri di larghezza, senza traffico.
- Dal tratto 76 al tratto 96 ci troviamo all'interno del territorio comunale di Pisticci. L'ambito è prevalentemente extraurbano.
- Il tratto 76 presenta una strada con divieto di transito ad eccezione di veicoli autorizzati, di larghezza pari a 7,5 metri, che attraversa il fiume Cavone. Il tratto 77 presenta una strada di dimensioni minori (circa 3,5 metri) ma senza traffico.
- Dal tratto 78 al tratto 95 il percorso è di tipo non infrastrutturato, a differenza del tratto 85, in cui è presente una strada a basso traffico di larghezza pari a 6 metri, ed il tratto 86, in cui è presente una

strada di larghezza pari a 5 metri, in cui esiste un divieto di transito ad eccezione dei veicoli autorizzati.

- Il tratto 96 conclude il percorso all'interno del comune di Pisticci, con una strada larga 7 metri, senza traffico, che attraversa il fiume Basento.
- Dal tratto 97 al tratto 118 ci troviamo all'interno del comune di Bernalda, a conclusione del tratto BA02.
- Dal tratto 97 al tratto 101 esiste un percorso di dimensioni pari a 3,5 metri (fino al tratto 98) e 6 metri (fino al tratto 101), in cui vi è il divieto di transito ad eccezione dei veicoli autorizzati.
- Il tratto 102 presenta un percorso ciclopedonale di larghezza pari a 2,7 metri, in ambito urbano.
- I tratti 103 e 104, sempre in ambito urbano, sono invece caratterizzati l'uno dall'aver una strada ad alto traffico con limitazione della velocità a 30 km/h, e l'altro un percorso ciclabile di larghezza pari a 3 metri.
- Il tratto 105, così come i tratti 97-101, presenta un divieto di transito ad eccezione dei veicoli autorizzati.
- Il tratto 106 presenta un percorso pedonale di larghezza pari a 1,5 metri, in ambito extraurbano.
- Il tratto 107 presenta una strada ad alto traffico, di larghezza pari a 12,5 metri, sempre in ambito extraurbano.
- I tratti 108 e 110 presentano un percorso ciclopedonale di larghezza pari a 4 metri e 2,5 metri, mentre i tratti 109, 111, e dal 116 al 118, sono di tipo non infrastrutturato.
- I tratti che vanno dal 112 al 115 sono a basso traffico, di larghezza pari a 4,5 metri ad eccezione del tratto 114 largo 75 metri.

#### ***Tronco BA02 - Lo stato di progetto***

- L'intero tronco si trova all'interno della provincia di Matera, ed attraversa i comuni di Nova Siri, Rotondella, Policoro, Scanzano Jonico, Pisticci e Bernalda.
- Nei tratti 1, 3, 5 e 7 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale ed asfaltatura, nonché l'inserimento della segnaletica, mentre nel tratto 2 è previsto solo l'inserimento della segnaletica.
- Nei tratti 9 e 11 è prevista la realizzazione della pista in sede propria, tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica, mentre nel tratto 10 è previsto solo l'inserimento della segnaletica.
- Dal tratto 12 al tratto 15, così come nel tratto 18, è prevista la scarifica (max. 20cm), la risagomatura dello stabilizzato, l'asfaltatura con pacchetto completo per la larghezza della carreggiata, nonché l'intervento sulle regole d'uso (se necessario) e l'inserimento della segnaletica. Nel tratto 17, invece, è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale ed asfaltatura, nonché l'inserimento della segnaletica, mentre nel tratto 2 è previsto solo l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 20 è prevista la fresatura ed asfaltatura per la larghezza della carreggiata, l'intervento sulle regole d'uso (se necessario) e l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 22 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 23 è previsto l'intervento sulle regole d'uso e l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 24 è prevista la realizzazione di pista in sede propria, tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.

- Nel tratto 25 è prevista la realizzazione della pista in sede propria, tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura, realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nei tratti 26, 28, 30 e 32 è prevista la realizzazione della pista in sede propria, tramite rilevato fino 3,5m, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura, realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica. Nel tratto 27, invece, è prevista la realizzazione della pista in sede propria con muro di sostegno a valle rivestito in pietra locale, tramite scavo, rilevato, demolizioni dei muri esistenti, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 33 e nel tratto 36 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica, mentre nei tratti 34 e 35 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale ed asfaltatura, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Dal tratto 37 al tratto 40 è prevista la realizzazione di pista in sede propria attraverso l'asfaltatura e la realizzazione del cordolo separatore, nonché l'installazione della segnaletica.
- Nei tratti 41 e 44 è previsto l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 42, e nei tratti 45 e 46 è previsto l'adeguamento della pista portata a raso con marciapiede e dotata di parapetti, attraverso la demolizione marciapiede, il recupero del cordolo, la realizzazione del pacchetto ciclabile con l'installazione dell'impianto di areazione dell'albero esistente, lo spostamento della caditoia, l'asfaltatura dell'intera carreggiata e l'installazione dei parapetti, nonché l'inserimento delle regole d'uso e della segnaletica. Nel tratto 43 l'intervento è il medesimo, con in più lo spostamento del palo d'illuminazione.
- Nel tratto 47, così come nel tratto 51, è prevista la scarifica (max. 20cm), la risagomatura dello stabilizzato, l'asfaltatura con pacchetto completo per la larghezza della carreggiata, nonché l'intervento sulle regole d'uso (se necessario) e l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 48 è previsto l'adeguamento della pista portata a raso con marciapiede e dotata di parapetti, attraverso la demolizione del marciapiede esistente, il recupero del cordolo con realizzazione pacchetto ciclabile, lo spostamento di caditoia, l'asfaltatura dell'intera carreggiata e l'installazione di parapetti, nonché modifiche sulle regole d'uso e la segnaletica.
- Nei tratti 49 e 50 è prevista la realizzazione della pista in sede propria, tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura, realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nei tratti 52 e 54 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale e dell'asfaltatura, nonché l'installazione della segnaletica, mentre nel tratto 55 è prevista la realizzazione della pista in sede propria, tramite rilevato fino 3,5m, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura, realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Dal tratto 56 al tratto 58, così come nel tratto 66 e 72 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 59, così come nel tratto 69 è prevista la scarifica (max. 20cm), la risagomatura dello stabilizzato, l'asfaltatura con pacchetto completo per la larghezza della carreggiata, nonché l'intervento sulle regole d'uso (se necessario) e l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 60 è prevista la realizzazione della pista in sede propria, tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nei tratti 61 e 62 è previsto l'inserimento della segnaletica.
- Nei tratti 63 e 64 è previsto l'adeguamento della pista portata a raso con marciapiede e dotata di parapetti, attraverso la demolizione del marciapiede esistente, il recupero del cordolo con realizzazione pacchetto ciclabile, lo spostamento del palo d'illuminazione, lo spostamento di caditoia,



l'asfaltatura dell'intera carreggiata e l'installazione di parapetti, nonché modifiche sulle regole d'uso e la segnaletica.

- Nel tratto 65 è prevista la realizzazione di un percorso ciclopedonale con cordolo di protezione in gomma a lato del parcheggio e cordolo in calcestruzzo a lato della strada, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 67 è prevista la realizzazione di una pista ciclopedonale in sede propria con sterro e posa di canaletta per raccolta delle acque piovane.
- Nel tratto 68, così come nel tratto 74, è prevista la realizzazione della pista in sede propria, tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura, realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 70 è prevista la realizzazione della pista in sede propria, tramite rilevato fino 3,5m, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura, realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 72, così come nel tratto 80, è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 73 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale ed asfaltatura, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nei tratti 75 e 77 è prevista la scarifica (max. 20cm), la risagomatura dello stabilizzato, l'asfaltatura con pacchetto completo per la larghezza della carreggiata, nonché l'intervento sulle regole d'uso (se necessario) e l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 78, così come nel tratto 84, è prevista la realizzazione della ciclovía in sede propria con scavo a monte opere d'arte e tombinatura del fosso.
- Nel tratto 79 e 81 è prevista la realizzazione della pista in sede propria, tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura, realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nei tratti 80, 83, 86, 87 e 89 è prevista la realizzazione della pista in sede propria attraverso lo scavo, la realizzazione del pacchetto ciclopedonale, dell'asfaltatura e del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 85 è previsto l'inserimento delle regole d'uso e della segnaletica.
- Nei tratti 91 e 92 è prevista la realizzazione della pista in sede propria, tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura, realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 94 è prevista la realizzazione della pista in sede propria, tramite rilevato fino 3,5m, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura, realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 95, e nei tratti 97, 98 e 102, è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale ed asfaltatura, nonché l'inserimento della segnaletica. I tratti 99 e 100, invece, hanno come intervento la scarifica (max. 20cm), la risagomatura dello stabilizzato, l'asfaltatura con pacchetto completo per la larghezza della carreggiata, nonché l'intervento sulle regole d'uso (se necessario) e l'inserimento della segnaletica.
- Il tratto 101, così come il tratto 105 ha come intervento la fresatura ed asfaltatura per la larghezza della carreggiata, l'intervento sulle regole d'uso (se necessario) e l'inserimento della segnaletica, mentre il tratto 103, insieme al tratto 107, hanno come intervento la realizzazione di pista in sede propria attraverso l'asfaltatura e la realizzazione del cordolo separatore, nonché l'installazione della segnaletica.
- Il tratto 104 ha il solo inserimento della segnaletica come intervento principale, mentre nei tratti 106 e 110 è previsto l'allargamento della pista esistente, tramite scavo nella sola parte in allargamento, realizzazione del pacchetto ciclopedonale solo della parte in allargamento, fresatura della parte esistente ed asfaltatura dell'intera carreggiata, nonché inserimento della segnaletica.

- Nei tratti 108 e 112 è prevista la fresatura ed asfaltatura per la larghezza della carreggiata, l'intervento sulle regole d'uso (se necessario) e l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 109 è prevista la realizzazione della pista in sede propria, tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 111 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nei tratti 114 e 115 è prevista la scarifica (max. 20cm), la risagomatura dello stabilizzato, l'asfaltatura con pacchetto completo per la larghezza della carreggiata, nonché l'intervento sulle regole d'uso (se necessario) e l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 116 è prevista la realizzazione della pista in sede propria, tramite rilevato fino 3,5m, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura, realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 117 è prevista la realizzazione di una pista ciclopedonale in sede propria con sterro e posa di canaletta per raccolta delle acque piovane, ed infine, nel tratto 118, è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale ed asfaltatura, nonché l'inserimento della segnaletica.

### **Macrotratta CA – Calabria (Rete Regionale)**

#### **Tronco CA01 - Lo stato di fatto**

- Il punto di partenza di questo tronco si trova al confine con la Basilicata, si estende nella provincia di Cosenza partendo dal comune di Tortora, Praia a Mare, San Nicola Arcella, Scalea, Santa Maria del Cedro, Grisolia, Diamante, Belvedere Marittimo, Sangineto e si conclude nel comune di Bonifati.
- Il tratto 1 e il tratto 2 sono i primi punti nel comune di Tortora, il tracciato percorre strade a basso traffico con una larghezza che varia dai 5 metri ai 5,5 metri.
- Il tratto 4 passa all'interno del centro abitato, percorrendo una strada ad alto traffico di circa 12 metri.
- Mediante il tratto 5 si arriva in prossimità della costa percorrendo strade a basso traffico che variano dai 3 ai 7 metri.
- I tratti 8, 9 e 10 percorrono il lungomare Colonnello Francesco Sirimarco, dove in parte sono nel comune di Tortora e in parte nel comune di Praia a Mare.
- Nei tratti 11 e 12 il tracciato percorre strade a basso traffico con larghezza che vaia dai 6 ai 7 metri.
- Con il tratto 14 ci immettiamo all'interno del comune di San Nicola Arcella mediante una strada larga 4,5 metri senza traffico.
- Dal tratto 15 al 18 il tracciato percorre strade ad alto traffico di dimensioni di circa 6, 7 metri.
- Con il tratto 20 invece il tracciato percorre aree non infrastrutturate immerse nel verde, per poi proseguire per un breve tratto nella statale 18.
- Dal tratto 22 al tratto 28 si percorrono in maniera alternata strade senza e/o basso traffico e zone non infrastrutturate.
- Il tratto 29 si trova nel comune di Scalea, la strada percorsa si trova all'interno del centro abitato è una strada ad alto traffico.
- Dal tratto 30 al tratto 33 il tracciato si sviluppa all'interno di un'area pedonale già esistente.
- Con il tratto 34 si ritorna a percorrere la statale SS18 Tirrena Inferiore, che ha una larghezza di circa 12 metri.

- Dal tratto 35 al tratto 47 il tracciato percorre in maniera alternata strade a basso e/o senza traffico, e aree non infrastrutturate, attraversando i comuni di Santa Maria del Cedro, Grisolia per poi arrivare nel comune di Diamante .
- Dal tratto 48 ci troviamo all'interno del comune di Diamante dove le strade percorse variano da strade senza traffico a quelle a basso traffico di dimensioni dai 3 ai 5 metri.
- Dal tratto 62 ci troviamo all'interno del territorio comunale di Belvedere Marittimo affiancando la costa, passando inoltre dai comuni di Sangineto e Bonifati, dove si conclude la tratta.

#### **Tronco CA01 - Lo stato di progetto**

- Il punto di partenza del progetto del tronco CA01 ha origine al confine con la Basilicata, si estende nella provincia di Cosenza partendo dal comune di Tortora, Praia a Mare, San Nicola Arcella, Scalea, Santa Maria del Cedro, Grisolia, Diamante, Belvedere Marittimo, Sangineto e si conclude nel comune di Bonifati.
- Per il tratto 1 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria ( rilevato fino a 7 m con terre armate + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- L'intervento previsto nel tratto 2 è la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 4 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria (asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 5 l'intervento previsto riguarda la risagomatura stabilizzato, asfaltatura con pacchetto completo per tutta la larghezza della carreggiata, dove è necessario la modifica sulle regole d'uso e la segnaletica.
- L'intervento previsto nel tratto 6 è la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 7 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista ciclabile in affiancamento al percorso pedonale su setti in c.a. rivestiti in pietra locale con struttura in acciaio, impalcato con pannelli prefabbricati in calcestruzzo.
- Per i tratti 8 e 9 l'unico intervento previsto è l'inserimento di segnaletica.
- Dal tratto 11 al tratto 12 l'intervento previsto è la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 14 è prevista la fresatura, l'asfaltatura per tutta la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- L'intervento previsto per il tratto 15 è la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Nel tratto 16 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista in affiancamento alla viabilità esistente , su muri di sostegno a valle con struttura in acciaio, mensole e micropali, impalcato con pannelli prefabbricati in calcestruzzo.
- Nei tratti 17 e 18 è prevista la realizzazione di una ciclovia in sede propria in affiancamento realizzato con portali e struttura di impalcato in acciaio , pavimentato con pannelli prefabbricati in calcestruzzo. La lavorazione comporta scavi, micropali, struttura metallica in acciaio zincato, l'opera è conclusa con la realizzazione della barriera di sicurezza lato pendio.
- Nel tratto 20 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Per il tratto 21 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per i tratti che vanno dal 22 al 24 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 25 l'intervento previsto riguarda la risagomatura stabilizzato, asfaltatura con pacchetto completo per tutta la larghezza della carreggiata, dove è necessario la modifica sulle regole d'uso e la segnaletica.

- Nel tratto 27 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- L'intervento previsto per il tratto 28 è la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 29 il progetto prevede la fresatura, l'asfaltatura, segnaletica e segnaletica restringimenti.
- L'intervento previsto per il tratto 30 è la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per i tratti 31 e 33 l'unico intervento previsto è l'inserimento di segnaletica.
- Per il tratto 34 è previsto la realizzazione di pista in sede propria ( pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione nuovo fosso) e segnaletica.
- Per i tratti 35 e 36 è prevista la fresatura, l'asfaltatura per tutta la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Per il tratto 38 l'intervento previsto riguarda la risagomatura stabilizzato, asfaltatura con pacchetto completo per tutta la larghezza della carreggiata, dove è necessario la modifica sulle regole d'uso e la segnaletica.
- Nel tratto 40 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Per il tratto 41 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 42 l'unico intervento previsto riguarda la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Dal tratto 44 al tratto 47 gli interventi previsti riguardano la realizzazione di una pista con sottobase costituita da materiale arido drenante.
- Per il tratto 48 è previsto la realizzazione di pista in sede propria ( pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione nuovo fosso) e segnaletica.
- Nel tratto 50 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Per il tratto 51 l'unico intervento previsto è l'inserimento di segnaletica.
- Per il tratto 53 l'intervento previsto riguarda la risagomatura stabilizzato, asfaltatura con pacchetto completo per tutta la larghezza della carreggiata, dove è necessario la modifica sulle regole d'uso e la segnaletica.
- Dal tratto 54 al 56 il progetto prevede la fresatura, l'asfaltatura, segnaletica e segnaletica restringimenti.
- L'intervento previsto per i tratti che vanno dal 57 al 63 riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Dal tratto 65 al tratto 68 gli interventi previsti riguardano la realizzazione di una pista con sottobase costituita da materiale arido drenante.
- Per il tratto 69 l'unico intervento previsto riguarda la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per i tratti 70 e 71 l'unico intervento previsto è l'inserimento di segnaletica.
- Per il tratto 72 l'intervento previsto riguarda la risagomatura stabilizzato, asfaltatura con pacchetto completo per tutta la larghezza della carreggiata, dove è necessario la modifica sulle regole d'uso e la segnaletica.
- Per il tratto 73 l'unico intervento previsto riguarda la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 74 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria ( asfaltatura + realizzazione cordolo separatore ) segnaletica.
- Dal tratto 75 al tratto 83 l'unico intervento previsto è la modifica delle regole d'uso e l'inserimento di segnaletica, ad eccezione del tratto 78 dove l'intervento previsto è la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.

**Tronco CA02 - Lo stato di fatto**

- Il punto di partenza del tronco CA02 ha origine nel comune di Cetraro e si conclude nel comune di Amantea passando dai comuni di Acquappesa, Guardia Piemontese, Fuscaldo, Paola, San Lucido, Falconara Albanese, Fiumefreddo Bruzio, Longobardi, e Belmonte Calabro.
- Il tratto 1 e il tratto 2 sono i primi punti nel comune di Cetraro, dove il tracciato percorre strade ad alto traffico.
- Il tratto 3 e 4 è caratterizzato da strade a basso traffico con una larghezza di 4, 5 metri arrivando al tratto 5 dove il tracciato percorre il lungomare.
- Con il tratto 6 e 7 e 9 il tracciato percorre strade ad alto traffico affiancando la costa, per poi continuare fino al tratto 19, attraversando il confine comunale mediante percorsi a basso traffico.
- Siamo nel comune di Acquappesa, nel tratto 21 e 23 vengono percorse strade ad alto traffico, fino ad arrivare al tratto 24 dove il tracciato si svilupperà in aree non infrastrutturate.
- Il tratto 26 continuerà ad affiancare la costa mediante una strada senza traffico, per poi proseguire fino al tratto 34 su strade ad alto traffico passando dal comune di Guardia Piemontese arrivando fino al comune di Fuscaldo.
- Dal tratto 36 si iniziano a percorrere strade a basso e/o senza traffico, affiancando prima lato monte e poi lato mare della rete ferroviaria.
- Dal tratto 47 al tratto 57 il tracciato percorrerà strade ad alto traffico, variando da strade statali, provinciali e comunali fino ad arrivare al comune di Paola.
- La tratta che percorre i comuni di Paola, San Lucido, Falconara Albanese, Fiumefreddo Bruzio e Longobardi si svilupperà in grosso modo su strade a basso e/o senza traffico, in aree ciclopedonali e zone non infrastrutturate, affiancando per gran parte del percorso la costa.
- Con il tratto 106 ci si trova all'interno del territorio comunale di Amantea dove verrà percorso per un breve tratto una strada ad alto traffico, proseguendo poi in strade che si alternano tra basso e senza traffico e zone non infrastrutturate.

**Tronco CA02 - Lo stato di progetto**

- Il progetto relativo al tratto CA02 come è stato descritto nello stato di fatto a origine nel comune di Cetraro e si concluderà nel comune di Amantea.
- Per il tratto 1 e 2 è prevista la realizzazione di pista in sede propria con muro di sostegno a valle rivestito in pietra locale ( scavo + rilevato + demolizione muri + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Dal tratto 3 al 5 l'unico intervento previsto riguarda la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 6 il progetto prevede la fresatura, l'asfaltatura, segnaletica e segnaletica restringimenti.
- Dal tratto 7 al tratto 9 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria ( asfaltatura + realizzazione cordolo separatore ) segnaletica.
- Dal tratto 10 al 19 l'unico intervento previsto riguarda la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 21 è prevista la realizzazione di pista in sede propria con muro di sostegno a valle rivestito in pietra locale ( scavo + rilevato + demolizione muri + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 23 l'unico intervento previsto riguarda la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 24 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.

- Per il tratto 26 l'unico intervento previsto riguarda la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 27 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria ( rilevato fino a 7 m + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 29 il progetto prevede la fresatura, l'asfaltatura, segnaletica e segnaletica restringimenti.
- Per il tratto 30 l'unico intervento previsto riguarda la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 31 e 32 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 34 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria ( rilevato fino a 7 m + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 36 l'intervento previsto riguarda la risagomatura stabilizzato, asfaltatura con pacchetto completo per tutta la larghezza della carreggiata, dove è necessario la modifica sulle regole d'uso e la segnaletica.
- Dal tratto 37 al tratto 47 l'unico intervento previsto riguarda la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Dal tratto 49 a 57 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria ( rilevato fino a 7 m + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica. Ad eccezione del tratto 55 dove l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 58 l'unico intervento previsto riguarda la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per i tratti 59 e 60 l'unico intervento previsto è l'inserimento di segnaletica.
- Per il tratto 62 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria ( asfaltatura + realizzazione cordolo separatore ) segnaletica.
- Per i tratti 64 e 66 l'unico intervento previsto riguarda la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 67 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria ( asfaltatura + realizzazione cordolo separatore ) segnaletica.
- Per il tratto 69 il progetto prevede la fresatura, l'asfaltatura, segnaletica e segnaletica restringimenti.
- Per i tratti 71 e 73 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Per i tratti 74 e 76 l'unico intervento previsto riguarda la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 77 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista ciclabile in affiancamento al percorso pedonale su setti in c.a. rivestiti in pietra locale con struttura in acciaio, impalcato con pannelli prefabbricati in calcestruzzo.
- Per il tratto 79 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Dal tratto 80 al tratto 93 l'unico intervento previsto riguarda la modifica delle regole d'uso e della segnaletica. Ad eccezione del tratto 84 dove l'unico intervento previsto è la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Per i tratti 94 e 96 l'intervento previsto è la realizzazione di una pavimentazione slurry per la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Per il tratto 98 e 100 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Per il tratto 101 e 103 l'unico intervento previsto è la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.



- Per il tratto 105 l'intervento previsto è la realizzazione di una pavimentazione slurry per la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Per il tratto 107 è prevista la fresatura, l'asfaltatura per tutta la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Dal tratto 109 e 110 l'unico intervento previsto è la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per i tratti 112 e 114 l'unico intervento previsto è l'inserimento di segnaletica.
- Dal tratto 115 e 116 l'unico intervento previsto è la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 117 l'intervento previsto è la realizzazione di una pavimentazione slurry per la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Dal tratto 118 e 120 l'unico intervento previsto è la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 121 l'intervento previsto riguarda la risagomatura stabilizzato, asfaltatura con pacchetto completo per tutta la larghezza della carreggiata, dove è necessario la modifica sulle regole d'uso e la segnaletica.

#### ***Tronco CA03 - Lo stato di fatto***

- Il punto di partenza del tronco CA03 si concentra nella provincia di Catanzaro ,ha origine nel comune di Nocera Terinese e si conclude nel comune di Curinga passando dai comuni di Falerna, Gizzeria e Lamezia Terme.
- Dal tratto 1 al tratto 4 il tracciato percorre strade senza traffico con larghezza variabile tra 2 e 3 metri, in terra battuta.
- Dal tratto 5 al tratto 9 il tracciato si sviluppa lungo la strada statale con una larghezza di 7 metri.
- Il tratto 10 e il tratto 12 si percorrono strade sterrate senza traffico
- Per il tratto 14 i km percorsi si sviluppano lungo la statale, proseguendo per un breve tratto lungo una strada comunale a basso traffico per immettersi successivamente nella statale.
- Con il tratto 18 si passa nel comune di Falerna dove fino al tratto 26 vengono percorse strade comunali a basso e/o senza traffico.
- Dal tratto 27 al 29 il percorso percorre strade statali con una larghezza di 7,5 metri.
- Dal tratto 31 in poi si percorreranno zone pedonali passando dal comune di Falerna a quello di Gizzeria fino al tratto 38.
- Il tratto 39 percorrerà per un breve tratto la statale allontanandosi dalla costa e immettendosi in strade sterrate senza traffico.
- Dal tratto 40 si ritornerà sempre per un breve tratto a percorrere la strada statale per poi ritornare a percorrere strade a basso e/o senza traffico e aree non infrastrutturate percorrendo lungo la costa il comune di Lamezia Terme fino ad arrivare a Curinga.

#### ***Tronco CA03 - Lo stato di progetto***

- Il progetto relativo al tratto CA03 come è stato descritto nello stato di fatto a origine nel comune di Nocera Terinese e si concluderà nel comune di Curinga.
- Dal tratto 1 al tratto 4 l'intervento previsto riguarda la risagomatura stabilizzato, asfaltatura con pacchetto completo per tutta la larghezza della carreggiata, dove è necessario la modifica sulle regole d'uso e la segnaletica.
- Per il tratto 5 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria ( rilevato fino a 3,5 m + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 7 e 9 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria ( rilevato fino a 7 m + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.

- Per il tratto 10 l'intervento previsto riguarda la risagomatura stabilizzato, asfaltatura con pacchetto completo per tutta la larghezza della carreggiata, dove è necessario la modifica sulle regole d'uso e la segnaletica.
- Per il tratto 12 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Per il tratto 13 l'unico intervento previsto è la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 14 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria ( asfaltatura + realizzazione cordolo separatore ) segnaletica.
- Dal tratto 16 al tratto 19 l'unico intervento previsto è la modifica delle regole d'uso e della segnaletica. Ad eccezione del tratto 17 dove l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Dal tratto 21 al tratto 26 viene prevista la fresatura, l'asfaltatura per tutta la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica. Ad eccezione del tratto 24 dove l'unico intervento previsto è la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 27 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria ( asfaltatura + realizzazione cordolo separatore ) segnaletica.
- Per il tratto 28 l'intervento previsto è la realizzazione di una pavimentazione slurry per la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Per il tratto 29 il progetto prevede la fresatura, l'asfaltatura, segnaletica e segnaletica restringimenti.
- L'intervento previsto per il tratto 30 è la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Dal tratto 31 al tratto 33 l'intervento previsto riguarda l'allargamento della pista esistente (scavo parte in allargamento + realizzazione del pacchetto ciclopedonale parte in allargamento + fresatura parte esistente + asfaltatura intera carreggiata ) e segnaletica
- Dal tratto 35 fino al 37 l'unico intervento previsto è la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 38 l'intervento previsto riguarda la risagomatura stabilizzato, asfaltatura con pacchetto completo per tutta la larghezza della carreggiata, dove è necessario la modifica sulle regole d'uso e la segnaletica.
- Per il tratto 39 l'intervento previsto è la realizzazione di una pavimentazione slurry per la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Per il tratto 41 e 43 l'intervento previsto riguarda la risagomatura stabilizzato, asfaltatura con pacchetto completo per tutta la larghezza della carreggiata, dove è necessario la modifica sulle regole d'uso e la segnaletica.
- Per il tratto 44 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Dal tratto 45 al tratto 50 gli interventi previsti riguardano la realizzazione di una pista con sottobase costituita da materiale arido drenante. Ad eccezione del tratto 46 dove l'intervento previsto è la realizzazione di una pavimentazione slurry per la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Per il tratto 51 gli unici interventi previsti sono la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 53 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Per il tratto 54 l'unico intervento previsto è l'inserimento di segnaletica.
- Per il tratto 55 gli unici interventi previsti riguardano la modifica della segnaletica e delle regole d'uso.

- Dal tratto 57 al tratto 61 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria (rilevato fino a 7 m + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 62 l'intervento previsto è la realizzazione di una pavimentazione slurry per la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Per il tratto 63 l'intervento previsto è la realizzazione di pista in sede propria (pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione nuovo fosso) segnaletica.
- Per il tratto 64 gli unici interventi previsti riguardano la modifica della segnaletica e delle regole d'uso.
- Dal tratto 66 al tratto 68 l'intervento previsto riguarda la risagomatura stabilizzato, asfaltatura con pacchetto completo per tutta la larghezza della carreggiata, dove è necessario la modifica sulle regole d'uso e la segnaletica.
- Dal tratto 69 al tratto 71 gli interventi previsti riguardano la realizzazione di una pista con sottobase costituita da materiale arido drenante.
- Dal tratto 73 al 76 l'intervento previsto è la realizzazione di una pavimentazione slurry per la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.

#### **Tronco CA04 - Lo stato di fatto**

- Il presente tronco si sviluppa da Lamezia Terme sino a Catanzaro Lido, percorrendo i comuni di Feroletto Antico, Pianopoli, Amato, Marcellinara, Settingiano, Caraffa di Catanzaro e quindi attraversa il territorio comunale del capoluogo.
- Nel comune di Lamezia Terme il percorso si sviluppa a partire dall'Aeroporto Internazionale di Lamezia Terme costeggiandolo lungo strade a basso traffico fino a raggiungere la Strada Provinciale 110 di cui l'itinerario segue il tracciato, sottopassando la SS18 e l'autostrada A2, sino alla connessione con la SP170/1.
- L'itinerario segue quindi il tracciato di questa provinciale, virando verso est, direzione Catanzaro, è sviluppandosi nella fascia di rispetto della stessa sino al comune di Pianopoli.
- Qui il percorso si stacca dalla strada provinciale detta, per seguire il tracciato della ex-strada statale 19, oggi interrotta per il crollo del ponte sul torrente Cannello, mai ricostruito.
- Dal bivio per Amato, in comune di Marcellinara, il tracciato segue la SS19 Dir fino al cimitero di Marcellinara, per poi successivamente svilupparsi lungo strade secondarie, non sempre asfaltate, a traffico basso o nullo, che si sviluppano nei comuni di Marcellinara, Settingiano, Caraffa di Catanzaro parallelamente alla SS 280 e alla SP 168/1.
- Sia questo itinerario, sia la possibile alternativa lungo il tracciato della SP 168/1 sono allo stato attuale interrotti a causa di eventi franosi. Sarà quindi necessario nei successivi passi progettuali identificare l'eventuale perdurare delle cause di interruzione.
- Nel comune di Settingiano si entra per un breve tratto in area urbanizzata per successivamente seguire la via dei Gelsi, strada pavimentata in asfalto a traffico basso o nullo, sino alla SP 49, il cui tracciato si segue verso sud per circa un chilometro, per poi nuovamente seguire il tracciato verso sud-est di strade campestri esistenti, in taluni casi in forte stato di ammaloramento o addirittura scomparse, lungo il corso del fiume Corace
- Si giunge quindi alla zona industriale di Caraffa di Catanzaro e da qui, seguendo la SP 6 la stazione ferroviaria di Catanzaro, sulla linea Lamezia-Catanzaro Lido.

- Da qui si deve superare la SS 280 dir per inserirsi lungo via Molè, strada provinciale che sale verso Germaneto di Catanzaro, per raggiungere il centro abitato di Catanzaro, presso Viale Lucrezia della Valle (SS280).
- Si procede quindi su viabilità primaria e locale della rete comunale, si supera la fiumara Fiumarella, per collegarsi presso Catanzaro Sala alla pista ciclabile in costruzione che scende verso Catanzaro Lido attraversando i quartieri di Catanzaro, Sala, Dulcino, Santa Maria, Corvo.

#### ***Tronco CA04 - Lo stato di progetto***

- Tutto il tratto iniziale di percorso, che si sviluppa sulla viabilità a contorno sud dell'aeroporto, si prevede la realizzazione di una pista ciclabile, in sede separata, di sezione pari a 3 metri, con elemento separatore spartitraffico a norma di legge.
- Tale tipologia di pista è prevista in tutto il tratto in cui l'itinerario corre in fregio prima alla SP 110, poi alla SP 170/1, con modalità costruttive differenti a seconda dello stato delle fascia di rispetto stradale su cui si deve intervenire.
- Nel primo tratto (in fregio all'aeroporto) si utilizzano gli spazi compresi fra asse stradale e recinzione aeroportuale, che non presentano particolari problematiche, successivamente la pista si sviluppa sul lato sud della SP 10, andando a svilupparsi verso la campagna, con la necessità di limitati interventi il rilevato e la gestione dello spostamento/tombamento di brevi tratti di fossi
- Il superamento della SS18 e dell'autostrada A2 avviene presso i sottopassi esistenti di larghezza adeguata ad ospitare anche il sedime della pista ciclabile.
- Nel tratto successivo la pista richiede l'allargamento del rilevato stradale, generalmente a quota superiore della campagna.
- Si prosegue così sino al cavalcavia sulla SS280, per il cui superamento deve essere realizzata una passerella ciclopedonale.
- La medesima tipologia di intervento (pista ciclabile in sede separata) prosegue anche lungo la SP 170/1, sviluppandosi sulla banchina nord, con interventi di adeguamento della banchina, che in parte presenta spazi a quota carreggiata adeguati, in taluni tratti richiede interventi in rilevato o in scavo.
- È prevista una passerella ciclopedonale per il superamento del torrente Piazza.
- La presenza di alcuni restringimenti del sedime libero della banchina stradale, determinati dalla presenza di un edificio ma soprattutto dei sottopassi di svincolo alla SS280, potrebbero richiedere l'analisi di un'alternativa progettuale in fase di progetto definitivo che aggiri verso nord l'edificio e gli svincoli della Strada Statale, per altro in questo modo evitando anche l'interferenza con lo svincolo stesso, per cui sono previsti attraversamento a raso.
- Dal tratto 28, che prevede il superamento del fiume Amato su passerella ciclopedonale, ci si sposta sul lato sud della SP 170/2, presentando il lato nord un imponente muro di contenimento. Si prosegue, sempre in sede separata, superando a raso lo svincolo verso la SS280, utilizzando le esistenti aiuole spartitraffico quali isole salvagente, e continuando sul lato sud per un centinaio di metri.
- Successivamente ci si sposta sul lato nord per evitare le interferenze con la SS280 che corre molto prossima alla provinciale. In questo tratto è necessario procedere con lo scavo a monte per la riprofilatura della scarpata e la realizzazione in alcuni tratti di muri di contenimento.
- Poco prima della zona industriale di Pianopoli, al fine di superare un tratto di provinciale realizzato in viadotto, la ciclovia scende al piano campagna utilizzando una strada esistente da regolamentare con divieto di transito eccetto frontisti.

- Presso la zona industriale la ciclovia passa sul lato sud, per innestarsi su viabilità dismessa e inserirsi quindi sulla SS 19 Dir. Per il primo tratto (tratto 42, circa 200 m), ancora oggetto di traffico, seppur limitato, si prevede l'istituzione dei 30 km/h. Dal tratto 43, la SS 19 Dir può essere regolamentata con divieto di transito eccetto frontisti, per altro in numero limitatissimo, in quanto interrotta presso il torrente Cannello.
- Si prevede la realizzazione di una passerella ciclopedonale per il superamento del torrente Cannello.
- Da qui si procede su strada (a traffico nullo) fino al bivio per il comune di Amato, si passa presso la stazione di Marcellinara, oggi non attiva, e oltre, regolamentando a 30 km/h l'asse stradale, su strada a basso traffico, sino ad arrivare, in Marcellinara, allo svincolo di collegamento con la SP108/1. Da qui si procede su viabilità secondaria non sempre asfaltate, a traffico basso o nullo, che parte dal cimitero di Marcellinara, verso est.
- Tale strada oggi è interrotta da un evento franoso. Anche l'itinerario alternativo lungo il tracciato della SP 168/1 è allo stato di redazione del presente progetto interrotto per identica causa: sarà quindi necessario nei successivi passi progettuali identificare l'eventuale perdurare delle cause di interruzione.
- Il percorso risulta già asfaltato anche se in taluni tratti molto ammalorato richiede interventi di manutenzione straordinaria. Esso presenta livelli di traffico basso o nullo, per lunghi tratti già oggetto di limitazione al traffico con regolamentazione di divieto di transito che può essere estesa a tutto il tracciato, eccetto frontisti.
- In Settingiano prende il nome di via Acqua deli Ulivi (per poi inserirsi in zona Industriale (Via Carfella e Corso Telesio) su cui si prevede l'inserimento del limite di velocità di 30 km/h.
- Da corso Telesio, che si percorre per circa 200 metri, si torna ad interessare viabilità campestre (via dei Gelsi) per la quale si prevede regolamentazione di divieto di transito eccetto frontisti. Il percorso risulta per brevi tratti asfaltato anche se in taluni tratti molto ammalorato richiede interventi di manutenzione straordinaria e realizzazione del tappeto.
- Successivamente il percorso ciclabile è da realizzare in fregio alla SP 49, per circa 1 km, su sede riservata da realizzare su estensione del rilevato stradale, larghezza 3 metri e separazione dalla carreggiata con elemento spartitraffico a norma di legge, che potrà essere realizzato con elementi modulari in cls o con barriera stradale, secondo le prescrizioni che l'ente gestore della strada potrà dare. È prevista la realizzazione di una passerella ciclopedonale sul fiume Fallaco, a valle del ponte carrabile.
- Successivamente si utilizzano strade campestri, situate fra la campagna di Caraffa di Catanzaro e il fiume Corace, realizzando un percorso ciclabile e pedonale di 3,5/4 metri, che in alcuni tratti richiede il rifacimento di capezzagne esistenti, in altri la realizzazione ex novo del pacchetto stradale, essendo il tracciato dei percorsi già esistenti scomparso per effetto della crescita delle vegetazione.
- Si giunge quindi alla zona industriale di Caraffa di Catanzaro per cui è prevista la realizzazione di pista ciclabile separata in fregio alla viabilità esistente (strade locali della zona industriale e SP 46) sino al bivio verso la Stazione di Catanzaro, sulla linee ferroviaria Lamezia Terme-Catanzaro Lido.
- Si penetra quindi nella area della stazione sempre in sede riservata e si procede oltre via Enrico Molè che si raggiunge con la realizzazione di un doppio sottopasso per il superamento della SS 280 dir e della SP 48.
- Nel primo tratto di via Molè è previsto la realizzazione della ciclovia in pista riservata, da realizzarsi sul lato nord, con necessità in alcuni tratti di formazione di muri di sostegno o terre armate. Nel secondo tratto, a partire circa dal bivio per Germaneto, si rende necessario muoversi in promiscuo con gli autoveicoli, per un rapporto costi-benefici nettamente sfavorevole alla costruzione di una

pista ciclabile separata, stante la situazione orografica dell'asse stradale. Andranno introdotti accorgimenti segnaletici e infrastrutturali atti a mettere in sicurezza i cicli, limitando la velocità delle auto in transito.

- Tale condizione permane sino quasi alla connessione con la SS280 dir (Viale Lucrezia della Valle): nell'ultimo tratto di via Molè (dal tratto 93) si prevede di tornare in sede propria, con un percorso ciclopedonale di 3,50 /4 metri di larghezza che segue la rotatoria di intersezione con la SS280 dir e attraversa quest'ultima sul lato nord, con intersezione a raso.
- Il tratto successivo prevede una rampa di discesa verso via Contessa Clemenza, strada locale da assoggettare ad interventi di moderazione del traffico; da qui con nuova passerella ciclopedonale si supera la fiumara Fiumarella per collegarsi a Traversa degli Angiolini, strada chiusa a traffico nullo che conduce alla pista ciclabile in realizzazione tra Catanzaro Sala e Catanzaro Lido.
- Nell'ambito degli interventi di inserimento ambientale e paesistico delle opere per l'adeguamento a linea metropolitana della rete ferroviaria esistente nella valle della Fiumarella tra Catanzaro Sala e Catanzaro Lido è prevista la realizzazione di un itinerario ciclo pedonale di connessione con Catanzaro Lido. Di tale intervento è stato possibile visionare un primo progetto che però è in fase di revisione. Nelle planimetrie si è quindi introdotto un tracciato semplificato, non avendo avuto, nei termini di conclusione del presente progetto, indicazioni certe sulla detta revisione.
- Tra gli elementi di revisione del citato progetto vi è anche l'inserimento del rifacimento della passerella di scavalco della ferrovia, fra la stazione e Catanzaro Lido, oggi non praticabile, opera fondamentale per il collegamento della descritta ciclovia con Catanzaro Lido ma anche per attuare il collegamento fra ciclovia nazionale lungo la costa Jonica e la stazione ferroviaria di Catanzaro.

#### ***Tronco CA05- Lo stato di fatto***

- Il punto di partenza del tronco CA05 si concentra nella provincia di Vibo Valentia ,ha origine nel comune di Pizzo e si conclude nel comune di San Calogero, partendo dalla costa per poi addentrarsi nell'entroterra, passando dai comuni di Vibo Valentia, Ionadi, San Costantino e Mileto.
- Nel tratto 1 il percorso si sviluppa in un'area non infrastrutturata, proseguendo in strade a basso traffico per una larghezza di 4,5 metri.
- Nel tratto 3 il percorso si sviluppa lungo la strada statale per un breve tratto con una larghezza di 7 metri.
- Dal tratto 4 al tratto 7 il tracciato percorre strade senza traffico e aree non infrastrutturate.
- Il percorso nel tratto 8 percorre una breve tratta in una strada ad alto traffico per poi proseguire lungo strade a basso traffico e non infrastrutturate, per poi immettersi nuovamente in strade ad alto traffico fino al tratto 17.
- Dal tratto 18 in poi il percorso si sposta dalla costa, addentrandosi nell'entroterra, mediante strade a basso traffico e aree non infrastrutturate.
- Dal tratto 21 il percorso si sviluppa lungo la strada statale, per poi continuare nuovamente in strade a basso traffico.
- Dal tratto 29 in poi ci troviamo nel comune di Vibo Valentia, percorrendo strade a basso traffico e/o senza traffico e aree non infrastrutturate.
- Dal tratto 40 in poi il percorso percorre per una buona parte strade ad alto traffico, fino al punto 45.
- Il tratto 46 e 47 attraversa un'area verde non infrastrutturata all'interno del centro abitato di Vibo Valentia.
- Dal tratto 54 ci troviamo all'interno del territorio comunale di Ionadi, percorrendo strade ad alto traffico all'interno del centro abitato.



- Dal tratto 59 al tratto 70 il tracciato percorre strade a basso e/o senza traffico e aree non infrastrutturate, attraversando il comune di San Costantino.
- Dal tratto 71 al tratto 77 il tracciato percorre strade a basso traffico, alternandosi con quelle ad alto traffico, arrivando nel comune di Mileto.
- Dal tratto 79 al tratto 91 il tracciato attraversa il comune di San Calogero percorrendo strade senza traffico e zone non infrastrutturate, per poi concludersi con il tratto 92 percorrendo una strada provinciale.

#### ***Tronco CA05- Lo stato di progetto***

- Il punto di partenza del tronco CA05 si concentra nella provincia di Vibo Valentia ,ha origine nel comune di Pizzo e si conclude nel comune di San Calogero, partendo dalla costa per poi addentrarsi nell'entroterra.
- Nel tratto 1 il progetto prevede la realizzazione di una pista in ghiaia stabilizzata ( scavo a sezione obbligata per circa 20 cm, terreno compattato, geotessuto, strato di fondazione, pavimento in ghiaia stabilizzata)
- Per il tratto 2 gli unici interventi previsti riguardano la modifica della segnaletica e delle regole d'uso.
- Per il tratto 3 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria ( rilevato fino a 3,5 m + pacchetto ciclopeditonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 4 gli unici interventi previsti sono la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per i tratti 5 e 7 il progetto prevede la realizzazione di una pista in ghiaia stabilizzata ( scavo a sezione obbligata per circa 20 cm, terreno compattato, geotessuto, strato di fondazione, pavimento in ghiaia stabilizzata).
- Per il tratto 8 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria ( rilevato fino a 3,5 m + pacchetto ciclopeditonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 9 è prevista la fresatura, l'asfaltatura per tutta la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Per il tratto 10 gli unici interventi previsti sono la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 11 l'intervento previsto è la realizzazione di una pavimentazione slurry per la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Per il tratto 12 gli unici interventi previsti sono la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 13 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria ( rilevato fino a 3,5 m + pacchetto ciclopeditonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 14 l'intervento previsto riguarda la risagomatura stabilizzata, asfaltatura con pacchetto completo per tutta la larghezza della carreggiata, dove è necessario la modifica sulle regole d'uso e la segnaletica.
- Per il tratto 15 l'intervento previsto è la realizzazione di una pavimentazione slurry per la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Per il tratto 17 il progetto prevede la fresatura, l'asfaltatura, segnaletica e segnaletica restringimenti.
- Per il tratto 18 gli unici interventi previsti sono la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 19 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopeditonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Per il tratto 21 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria ( asfaltatura + realizzazione cordolo separatore ) segnaletica.

- Nei tratti 22 e 23 l'intervento previsto riguarda la risagomatura stabilizzata, asfaltatura con pacchetto completo per tutta la larghezza della carreggiata, dove è necessario la modifica sulle regole d'uso e la segnaletica.
- Per il tratto 24 gli unici interventi previsti sono la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 25 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria ( rilevato fino a 7 m + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 26 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Dal tratto 28 al tratto 32 l'intervento previsto è la realizzazione di una pavimentazione slurry per la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Per il tratto 33 è prevista la fresatura, l'asfaltatura per tutta la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Dal tratto 35 al tratto 39 gli unici interventi previsti sono la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 40 l'intervento previsto è la realizzazione di una pavimentazione slurry per la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Per il tratto 41 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria ( rilevato fino a 7 m + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 42 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria ( asfaltatura + realizzazione cordolo separatore ) segnaletica.
- Per il tratto 43 il progetto prevede la fresatura, l'asfaltatura, segnaletica e segnaletica restringimenti.
- Nel tratto 45 gli interventi previsti riguardano la realizzazione di una pista con sottobase costituita da materiale arido drenante.
- Per il tratto 46 e 47 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Nel tratto 48 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista in sede propria( asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 49 gli unici interventi previsti sono la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 50 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria ( asfaltatura + realizzazione cordolo separatore ) segnaletica.
- Per il tratto 51 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Per il tratto 52 è prevista la fresatura, l'asfaltatura per tutta la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Per il tratto 53 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Per il tratto 54 gli unici interventi previsti sono la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 56 e 57 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria ( asfaltatura + realizzazione cordolo separatore ) segnaletica.
- Per il tratto 58 il progetto prevede la fresatura, l'asfaltatura, segnaletica e segnaletica restringimenti.
- Per il tratto 59 gli unici interventi previsti sono la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 60 è prevista la fresatura, l'asfaltatura per tutta la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Dal tratto 62 al tratto 67 gli unici interventi previsti sono la modifica delle regole d'uso e della segnaletica. Ad eccezione del tratto 63 dove l'intervento previsto riguarda la risagomatura

stabilizzato, asfaltatura con pacchetto completo per tutta la larghezza della carreggiata, dove è necessario la modifica sulle regole d'uso e la segnaletica.

- Per i tratti 68 e 70 l'intervento previsto è la realizzazione di una pavimentazione slurry per la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica. Ad eccezione del tratto 71 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Per il tratto 72 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria ( rilevato fino a 3,5 m + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 73 il progetto prevede la fresatura, l'asfaltatura, segnaletica e segnaletica restringimenti.
- Per i tratti 74 e 76 gli unici interventi previsti sono la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 77 l'unico intervento previsto riguarda la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per i tratti 78 e 79 l'intervento previsto riguarda la risagomatura stabilizzato, asfaltatura con pacchetto completo per tutta la larghezza della carreggiata, dove è necessario la modifica sulle regole d'uso e la segnaletica.
- Per i tratti 80 e 81 gli unici interventi previsti sono la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 82 l'intervento previsto riguarda la risagomatura stabilizzato, asfaltatura con pacchetto completo per tutta la larghezza della carreggiata, dove è necessario la modifica sulle regole d'uso e la segnaletica.
- Per il tratto 83 è prevista la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria ( scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) segnaletica.
- Per il tratto 84 è prevista la fresatura, l'asfaltatura per tutta la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Dal tratto 85 e 89 l'intervento previsto riguarda la risagomatura stabilizzato, asfaltatura con pacchetto completo per tutta la larghezza della carreggiata, dove è necessario la modifica sulle regole d'uso e la segnaletica.
- Per il tratto 91 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.

#### ***Tronco CA06- Lo stato di fatto***

- Il punto di partenza del tronco CA06 si concentra nella provincia di Reggio di Calabria ,ha origine nel comune di Candidoni e si conclude nel comune di Bagnara Calabria, passando dai comuni di Rosarno, Gioia Tauro e Palmi
- Il tratto 1 e 2 percorre strade senza traffico con una larghezza che varia da 2 a 3 metri.
- Dal tratto 4 al tratto 8 il percorso si sviluppa all'interno del centro abitato passando per strade ad alto traffico.
- Dal tratto 13 ci troviamo all'interno del territorio comunale di Gioia Tauro mediante una strada ad alto traffico che ha una larghezza di 10,5 metri, per poi proseguire in strade a basso traffico e non infrastrutturate
- Dal tratto 26 ci troviamo all'interno del comune di Palmi, il percorso si sviluppa inizialmente in aree non infrastrutturate, prosegue in strade a basso e/o senza traffico fino al tratto 36.
- Dal tratto 37 il percorso si sviluppa su strade provinciali, fino a passare in zone non infrastrutturate attraversando il comune di Seminara, arrivando nel territorio comunale di Bagnara Calabria.

- Dal tratto 46 si percorrerà la strada provinciale, quindi strada identificata ad alto traffico, che si alternerà con strade a basso traffico, passando all'interno del centro abitato, concludendosi poi con il tratto 73 in un'area non infrastrutturata.

#### **Tronco CA06- Lo stato di progetto**

- Il punto di partenza del tronco CA06 si concentra nella provincia di Reggio di Calabria ,ha origine nel comune di Candidoni e si conclude nel comune di Bagnara Calabra
- Per il tratto 1 l'intervento prevede l'allargamento della pista esistente (scavo parte in allargamento + realizzazione pacchetto ciclopedonale parte in allargamento + fresatura parte esistente + asfaltatura intera carreggiata) e segnaletica.
- Per il tratto 2 l'intervento previsto riguarda la risagomatura stabilizzato, asfaltatura con pacchetto completo per tutta la larghezza della carreggiata, dove è necessario la modifica sulle regole d'uso e la segnaletica.
- Per il tratto 3 e 5 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria ( rilevato fino a 7 m + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 6 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 7 l'intervento previsto è allargamento del marciapiede esistente (realizzazione pacchetto ciclabile parte in allargamento + fresatura + asfaltatura intera carreggiata) e segnaletica.
- Per il tratto 8 l'intervento prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Per il tratto 9 è previsto la realizzazione di pista in sede propria ( pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione nuovo fosso) e segnaletica.
- Per il tratto 11 è prevista la realizzazione di ciclovia in affiancamento alla viabilità esistente mediante esecuzione di scavo e sezione obbligata di banchina stradale per l'ammorsamento. La separazione viene realizzata con posa di cordonata spartitraffico in calcestruzzo di 50 cm. Realizzazione di segnaletica orizzontale.
- Per il tratto 12 gli interventi previsti riguardano la fresatura, l'asfaltatura per tutta la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Per il tratto 13 è prevista la fresatura + asfaltatura e segnaletica di restringimento.
- Per i tratti 14, 15 e 16 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 17 è prevista la realizzazione di una ciclovia in sede propria in affiancamento realizzato con portali e struttura di impalcato in acciaio , pavimentato con pannelli prefabbricati in calcestruzzo. La lavorazione comporta scavi, micropali, struttura metallica in acciaio zincato, l'opera è conclusa con la realizzazione della barriera di sicurezza lato pendio.
- Per i tratti 20 e 21 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 22 è prevista la fresatura + asfaltatura e segnaletica di restringimento.
- Per il tratto 23 l'intervento prevede l'inserimento di segnaletica idonea.
- Per il tratti 24 e 25 l'intervento prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Per il tratto 27 l'intervento prevede pavimentazione slurry per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica.
- Per il tratto 28 l'intervento previsto è la realizzazione di ciclovia in sede propria con muretto di sostegno.
- Per tratto 29 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.

- Per il tratto 30 l'intervento prevede pavimentazione slurry per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica.
- Per il tratto 31 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 32 l'intervento prevede l'allargamento della pista esistente (scavo parte in allargamento + realizzazione pacchetto ciclopedonale parte in allargamento + fresatura parte esistente + asfaltatura intera carreggiata) e segnaletica.
- Per il tratto 34 e 36 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Dal tratto 37 e 39 è prevista la realizzazione di pista in sede propria con muro di sostegno a valle rivestito in pietra locale (scavo + rilevato + demolizione muri + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 40 e 42 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per i tratti 43 e 44 l'intervento prevede pavimentazione slurry per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica.
- Per il tratto 46 è prevista la realizzazione di pista in sede propria con muro di sostegno a valle rivestito in pietra locale (scavo + rilevato + demolizione muri + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratti 47 e 48 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 49 è prevista la realizzazione di pista in sede propria con muro di sostegno a valle rivestito in pietra locale (scavo + rilevato + demolizione muri + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 51 è fresatura + asfaltatura e segnaletica di restringimento.
- Dal tratto 52 a 55 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Dal tratto 56 al 62 è prevista la realizzazione di pista in sede propria con muro di sostegno a valle rivestito in pietra locale (scavo + rilevato + demolizione muri + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Dal tratto 63 a 72 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Per il tratto 73 l'intervento prevede pavimentazione slurry per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica.

#### **Tronco CA07 - Lo stato di fatto**

- Il punto di partenza di questo tronco si trova nel comune di Scilla , nello specifico nella località Favazzina, passando poi per il caratteristico borgo turistico "Chianalea". Si percorre il lungomare di Scilla per poi arrivare tramite la strada statale a Villa San Giovanni. Infine ci si muove lungo la costa arrivando alla città di Reggio Calabria che viene attraversata fino ad arrivare al confine con Motta San Giovanni.
- Nello specifico nei primi tre tratti siamo in area non infrastrutturata in prossimità di una fiumara.
- Dal tratto 4 fino al tratto 8 ci troviamo all'interno della località di Favazzina, su strade a basso e senza traffico.
- I tratti 9 e 10 sono strade comunali strette pedonali in pietra per poi passare sul tratto 11 non infrastrutturato sulla spiaggia per poi percorrere il tratto 12 solo per veicoli autorizzati.
- Dal tratto 13 al tratto 18 viene percorsa la Strada Statale 18 entrando in una strada a basso traffico nel tratto 19 che ci introduce nel borgo di Chianalea che è una zona ZTL nei tratti che vanno dal 20 al 23.

- I tratti 24 e 25 si trovano su una strada a basso traffico con parcheggi e proseguendo si arriva ai tratti 26 e 27 dove il traffico aumenta.
- Il tratto 28 si trova sul lungomare di Scilla, quindi sul percorso pedonale già esistente. Alla fine del lungomare c'è un piccolo tratto (29) che non è infrastrutturato e che ci congiungerà alla strada statale 18 che riguarda i tratti dal 30 al 32.
- Dal tratto 33 al tratto 42 siamo nella località di mare Porticello del comune di Villa San Giovanni e ci troviamo in strade a basso traffico incontrando anche zone ZTL (nei periodi estivi)
- I tratti 43-44-45 e 46 sono strade ad alto traffico che passano dalla strada comunale di Cannitello (Villa San Giovanni). Da questi tratti arriviamo sul lungomare di Cannitello che quindi dal tratto 47 al 49 è pedonale.

#### ***Tronco CA07 - Lo stato di progetto***

- Il punto di partenza di questo tronco si trova nel comune di Scilla , nello specifico nella località Favazzina, passando poi per il caratteristico borgo turistico "Chianalea". Si percorre il lungomare di Scilla per poi arrivare tramite la strada statale a Villa San Giovanni. Infine ci si muove lungo la costa arrivando alla città di Reggio Calabria che viene attraversata fino ad arrivare al confine con Motta San Giovanni.
- Dal tratto 1 al tratto 3 gli interventi previsti riguardano la realizzazione in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica per i tratti 2 e 3 aggiungendo un muretto di sostegno.
- Per il tratto 4 gli interventi previsti riguardano la fresatura, l'asfaltatura per tutta la larghezza della carreggiata, modifiche sulle regole d'uso ( se è necessario) e segnaletica.
- Per il tratto 5 l'intervento prevede la realizzazione di pista in sede propria (asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Dal tratto 6 al tratto 8 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica, arrivando al tratto 9 dove si inserirà solo la segnaletica idonea.
- Per il tratto 10 l'intervento prevede l'allargamento della pista esistente (scavo parte in allargamento + realizzazione pacchetto ciclopedonale parte in allargamento + fresatura parte esistente + asfaltatura intera carreggiata) e segnaletica.
- Nel tratto 11 l'intervento previsto è la realizzazione di ciclovia in sede propria con muretto di sostegno proseguendo col tratto 12 in cui gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Dal tratto 13 al tratto 19 il progetto prevede la pista in affiancamento alla viabilità esistente, su muri di sostegno a valle con struttura in acciaio , mensola e micropali, impalcato con pannelli prefabbricati in calcestruzzo. Eccetto i tratti 17 e 19 in cui l'intervento prevede la realizzazione di pista in sede propria (asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Dal tratto 20 al tratto 23 l'intervento prevede l'inserimento di segnaletica idonea
- Nel tratto 24 l'intervento prevede la realizzazione di pista in sede propria (asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Nel tratto 25 l'intervento prevede la realizzazione di un cordolo e paletti in gomma a protezione della pista ciclabile.
- Nei tratti 26 e 27 Realizzazione di ciclovia in sede propria in affiancamento realizzato con portali e struttura di impalcato in acciaio, pavimentazione con pannelli prefabbricati in calcestruzzo irruvidito. La lavorazione comporta scavi, micropali, struttura metallica in acciaio zincato con ammorsamento a



micropali, pavimentazione realizzata in pannelli prefabbricati di calcestruzzo armato con finitura antiscivolo.

- Il tratto 28 avrà come progetto la sola modifica delle regole d'uso e della segnaletica congiungendosi al tratto 29 l'intervento prevede la realizzazione di rilevato per rampa di accesso alla quota del ponte e pacchetto pavimentazione.
- Dal tratto 30 al tratto 32 il progetto prevede la pista in affiancamento alla viabilità esistente, su muri di sostegno a valle con struttura in acciaio, mensola e micropali, impalcato con pannelli prefabbricati in calcestruzzo.
- Dal tratto 33 al 36 l'intervento prevede pavimentazione slurry per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica.
- I tratti 37 e 38 non prevedono interventi tranne l'inserimento della segnaletica adeguata.
- Dal tratto 39 al tratto 42 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Il tratto 43 prevede la realizzazione di ciclovia in affiancamento alla viabilità esistente mediante esecuzione di scavo e sezione obbligata di banchina stradale per l'ammorsamento. La separazione viene realizzata con posa di cordonata spartitraffico in calcestruzzo di 50 cm. Realizzazione di segnaletica orizzontale.
- Il tratto 44 prevede lo spostamento della sede stradale con demolizione del marciapiede esistente, per la ciclovia si prevede la separazione con posa di cordonata spartitraffico in calcestruzzo di 50cm, fresatura e realizzazione di tappeto di usura di 3 cm e segnaletica.
- Dal tratto 45 al 47 l'intervento prevede l'allargamento del marciapiede esistente (realizzazione pacchetto ciclabile parte in allargamento + fresatura + asfaltatura intera carreggiata) e segnaletica.
- Per i tratti 48 e 49 l'intervento prevede l'inserimento di segnaletica idonea

### **Macrotratta CA – Calabria (SNCT)**

#### **Tronco CA07 - Lo stato di fatto**

- Il tratto 50 è nei pressi degli attracchi delle Caronte che partono da Villa San Giovanni e arrivano in Sicilia ed è quindi una strada ad alto traffico che però si collega subito a dei tratti (51-52) pedonali.
- Dal tratto 53 al 62 ci troviamo all'interno della cittadina di Villa San Giovanni le strade che si incontriamo in questi tratti
- Nel tratto 63 (via Cupola) tramite un sottopasso arriviamo su una spiaggia dove si trova "La Cupola" da qui fino al tratto 66 percorriamo una strada sterrata senza traffico.
- Dal tratto 67 entriamo nel comune di Reggio Calabria e percorriamo una strada a basso traffico percorrendo subito dopo il tratto 68 dove la zona non è infrastrutturata in quanto è su ghiaia fine e poi dal tratto 69 fino al tratto 71 su strada adiacente alla spiaggia senza traffico nella zona di Catona.
- I tratti 72 e 73 percorrono una strada secondaria poco trafficata, Via Garibaldini
- Dal tratto 74 al tratto 76a su zona non infrastrutturata senza traffico nella zona di Catona.
- Il tratto 76b, che percorre una Via poco trafficata, porta ai tratti 77a e 77b dove ci troviamo nel centro della cittadina Catona (frazione di Reggio Calabria) e nel 78 ci troviamo sul lungomare quindi percorso pedonale, dal tratto 79 a 81 vi è una pista ciclabile esistente per poi trovare il tratto 82 una strada a basso traffico.
- Nel tratto 83 c'è la fiumara che divide la frazione Catona da Gallico.
- Dal tratto 84a a 86 ci troviamo sul lungomare di Gallico quindi il percorso è di natura pedonale.
- Dal tratto 87 a 91 siamo all'interno del centro abitato di Gallico i tratti 87 e 88 sono a basso traffico mentre dal 89 al 91 ci troviamo sulla nazionale e la strada è ad alto traffico.

- Dal tratto 92 a 94 il percorso è pedonale eccetto il 93 che è strada a basso traffico.
- I tratti 95 e 96 si trovano sulla vecchia strada provinciale di Archi ed è una strada ad alto traffico.
- Nei tratti 97-98-99 siamo sulla via Vecchia Pentimele e ci troviamo su un percorso pedonale.
- I tratti 100a e 100b non sono infrastrutturati per poi passare al tratto 101 che è strada a basso traffico.
- I tratti 102 e 103 siamo al porto di Reggio Calabria e la strada è ad alto traffico.
- Dal tratto 104 che è un'area pedonale inizia il Lungomare Falcomatà di Reggio Calabria che è dotato dal tratto 105 al 116 di pista ciclabile e percorsi pedonali.
- Il tratto 117 è un tratto passante per la spiaggia e non è infrastrutturato
- Dal tratto 118 al tratto 123b la strada è a basso traffico e in alcuni punti senza traffico, siamo in zona aeroporto.
- Nei tratti dal 124 al 126 siamo nella zona industriale di RC e la strada è ad alto traffico.
- I tratti dal 127 al 134 siamo all'interno della località "Pellaro" e la strada è a basso traffico.
- I tratti 135a e 135b si trova sul lungomare di Pellaro e quindi vi è un percorso pedonale.
- I tratti 136 e 137 la zona non è infrastrutturata.
- Nei tratti 138 e 139 siamo nella frazione "Bocale" dove il confine del comune di Reggio Calabria termina e la strada inizia a basso traffico per poi continuare ad alto traffico.

#### **Tronco CA07 - Lo stato di progetto**

- Il tratto 50 prevede la realizzazione di un percorso ciclopedonale con cordolo di protezione in gomma lato parcheggio e cordolo in cls lato strada e segnaletica
- Il tratto 51 prevede l'allargamento del marciapiede esistente (realizzazione pacchetto ciclabile parte in allargamento + fresatura + asfaltatura intera carreggiata) e segnaletica.
- Per il tratto 52 l'intervento prevede l'inserimento di segnaletica idonea
- Dal tratto 53 al tratto 60 l'intervento prevede la realizzazione di pista in sede propria (asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica. Fatto eccezione per il tratto 55 che bisogna modificare solo le regole d'uso e la segnaletica e il tratto 56 e 60 dove verrà effettuato l'allargamento del marciapiede esistente.
- Nei tratti 61 e 62 gli interventi saranno di fresatura + asfaltatura e segnaletica di restringimento
- I tratti 63 e 64 essendo su strade senza traffico e non infrastrutturate viene prevista pavimentazione slurry per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica.
- Nel tratto 65 fresatura + asfaltatura per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica
- Nei tratti 66 e 67 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Nel tratto 68 l'intervento previsto è la realizzazione di ciclovia in sede propria con muretto di sostegno
- Nei tratti 69 e 70 verrà effettuato un intervento di asfaltatura con pacchetto completo per la larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso e segnaletica.
- Nel tratto 71 si modificheranno le regole d'uso e la segnaletica.
- Nel tratto 72 l'intervento prevede pavimentazione slurry per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica.
- Nel tratto 73 Realizzazione di ciclovia fino a dimensione di progetto mediante demolizione del marciapiede esistente e traslazione della carreggiata con scavo a sezione obbligata della banchina lato sinistro.

- Il tratto 74 essendo una strada interna verrà effettuata una rasfaltatura. Fresatura + asfaltatura per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica
- I tratti 76a e 76b subiranno delle modifiche riguardo le regole d'uso e della segnaletica.
- Dal tratto 77 al tratto 81 si effettuerà un allargamento della pista esistente eccetto il tratto 78 dove si prevede la pista in sede propria e invece per il 79 si prevede la rimozione del marciapiede.
- Nel tratto 82 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Nei tratti 84a e 84b si avrà la realizzazione della ciclovia fino a dimensione di progetto mediante demolizione del marciapiede esistente e traslazione della carreggiata con scavo a sezione obbligata della banchina lato sinistro
- Per i tratti 85 e 86 verrà previsto un allargamento del marciapiede esistente (realizzazione pacchetto ciclabile parte in allargamento + fresatura + asfaltatura intera carreggiata) e segnaletica.
- Il tratto 87 sarà in sede propria (asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica. continuando per il tratto 88 dove verranno modificate le regole d'uso e la segnaletica
- Dal tratto 89 al 91 – l'intervento prevede la realizzazione di pista in sede propria (asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Dal tratto 92 a 98 si prevede un allargamento del marciapiede esistente (realizzazione pacchetto ciclabile parte in allargamento + fresatura + asfaltatura intera carreggiata) e segnaletica. Ad eccezione dei tratti 95 e 96 la ciclovia sarà in affiancamento alla viabilità esistente mediante esecuzione di scavo e sezione obbligata di banchina stradale per l'ammorsamento. La separazione viene realizzata con posa di cordolata spartitraffico in calcestruzzo di 50 cm. Realizzazione di segnaletica orizzontale.
- Nel tratto 99 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Nei tratti 100a e 100b – l'intervento prevede pavimentazione slurry per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica.
- Nei tratti 101-102 e 103 sarà prevista la realizzazione di un percorso ciclopedonale con cordolo di protezione in gomma lato parcheggio e cordolo in cls lato strada e segnaletica.
- Nel tratto 104 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Dal tratto 105 al tratto 109 non è previsto nessun intervento se non quello della segnaletica idonea.
- Dal tratto 110 al 116 l'intervento prevede l'allargamento della pista esistente (scavo parte in allargamento + realizzazione pacchetto ciclopedonale parte in allargamento + fresatura parte esistente + asfaltatura intera carreggiata) e segnaletica. Eccetto il tratto 115 dove non avverrà nessun intervento.
- Dal tratto 118 al 123b gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica. Inoltre però nel tratto 118 e 120 gli interventi saranno anche di fresatura + asfaltatura per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica.
- Il tratto 124 e 26 l'intervento prevede la realizzazione di un cordolo e paletti in gomma a protezione della pista ciclabile.
- Dal tratto 127 al 135b gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Nei tratti 136 e 137 l'intervento previsto è la realizzazione di ciclovia in sede propria con muretto di sostegno
- Il tratto 138 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Infine nel tratto 139 avverrà la fresatura + asfaltatura e segnaletica di restringimento.

**Tronco CA08 - Lo stato di fatto**

- Il punto di partenza di questo tronco si trova nel comune di Motta San Giovanni. Si percorrere il tracciato lungo la costa Ionica e i comuni interessati sono Montebello Jonico, Melito di Porto Salvo, San Lorenzo, Condofuri, Bova Marina, Palizzi e Brancaleone.
- Il tracciato parte nello specifico nella frazione "Bocale II" in cui i tratti 1 e 2 si trovano su strada a basso traffico.
- Dal tratto 4 al tratto 12 ci troviamo su strada ad alto traffico, incontrando però il tratto 3 che si trova su strada senza traffico e il tratto 6 e 12 su strada a basso traffico.
- Il tratto 13 si trova su una zona della località Lazzaro vicino la costa che non è infrastrutturata, da qui si arriva al tratto 15 dove inizia il Lungomare e quindi il tracciato si trova su un percorso pedonale.
- I tratti 16a e 16b si trovano sulla SS e quindi è su strada ad alto traffico
- I tratti 17a e 17b sono all'interno di una stradina senza traffico, procedendo ci troviamo al tratto 18 che è una strada a basso traffico essendo una via residenziale.
- Il tratto 19 continua sulla SS, il tracciato ricade quindi su strada alto traffico.
- I tratti 21 e 22b si trovano su strada senza traffico in località "Saline" proseguendo sui tratti 23 e 24 su strada non infrastrutturata.
- Continuando sui tratti che vanno dal 25 al 28 ci troviamo su strada senza traffico e a basso traffico adiacenti alla costa.
- I tratti 29 e 30 si trovano all'interno della località Melito di Porto Salvo percorrendo il lungomare così il tracciato è pedonale.
- Dal tratto 31 al tratto 38b il tracciato passa su strade comunali a basso traffico tranne il tratto 37 che risulta ad alto traffico.
- Il tratto 39 si trova sul Lungomare di San Lorenzo ed è, quindi, percorso pedonale.
- Dal tratto 40 al tratto 49c percorriamo strade senza traffico, fatto eccezione del tratto 44 che è pedonale.
- I tratti 51 e 52 si trovano su strade comunali a basso traffico.
- Dal tratto 54 al tratto 64 il percorso si trova su strada statale ad alto traffico, fatto eccezione del tratto 61 che ricade su una strada senza traffico.
- I tratti 65a e 65b ricadono su strada non infrastrutturata sulla costa.
- I tratti 67a e 67b passano su strada comunale senza traffico.
- Dal tratto 68 al 70b la strada è ad alto traffico in località Palizzi passando per il tratto 71 che risulta essere un ponte.
- Dal tratto 72a al tratto 80 il percorso ricade sulla costa quindi i tratti non sono infrastrutturati.
- Il tratto 81 passa per la strada statale quindi su strada ad alto traffico continuando per il tratto 82 dove si passa per una stradina comunale senza traffico.
- Il tratto 83 si trova sul lungomare di Brancaleone dove è presente un percorso pedonale dove infine passando sul ponte del tratto 84 arrivando così sul tratto 85b che non è infrastrutturata.

**Tronco CA08 - Lo stato di progetto**

- Il punto di partenza di questo tronco si trova nel comune di Motta San Giovanni. Si percorrere il tracciato lungo la costa Ionica e i comuni interessati sono Montebello Jonico, Melito di Porto Salvo, San Lorenzo, Condofuri, Bova Marina, Palizzi e Brancaleone.
- Con i tratti 1 e 2 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.

- Nel tratto 4 verrà realizzata la ciclovia in affiancamento alla viabilità esistente mediante esecuzione di scavo e sezione obbligata di banchina stradale per l'ammorsamento. La separazione viene realizzata con posa di cordona spartitraffico in calcestruzzo di 50 cm. Realizzazione di segnaletica orizzontale.
- Nei tratti 5a e 5b si realizzeranno interventi di asfaltatura, scarifica (max 20cm) – risagomatura stabilizzato – asfaltatura con pacchetto completo per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica.
- Dal tratto 6 al tratto 15 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica ad eccezione dei tratti 7 e 9 in cui gli interventi saranno di fresatura + asfaltatura e segnaletica di restringimento e il tratto 13 dove l'intervento prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Nei tratti 16a e 16b il progetto prevede la pista in affiancamento alla viabilità esistente, su muri di sostegno a valle con struttura in acciaio, mensola e micropali, impalcato con pannelli prefabbricati in calcestruzzo.
- Nei tratti 17a 17b si effettuerà fresatura + asfaltatura per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica
- Dal tratto 18 al 22b gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica fatto eccezione del tratto 21 dove l'intervento prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Nel tratto 23 l'intervento sarà di asfaltatura, Scarifica (max 20cm) – risagomatura stabilizzato – asfaltatura con pacchetto completo per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica. Continuando così verso il tratto 24 dove l'intervento previsto è la realizzazione di ciclovia in sede propria con muretto di sostegno.
- Dal tratto 26a al tratto 38b gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica. Ad eccezione del tratto 30 dove l'intervento prevede la realizzazione di pista in sede propria (asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica e del tratto 37 dove la pista è prevista in affiancamento alla viabilità esistente.
- Nel tratto 39 l'intervento prevede l'allargamento della pista esistente (scavo parte in allargamento + realizzazione pacchetto ciclopedonale parte in allargamento + fresatura parte esistente + asfaltatura intera carreggiata) e segnaletica.
- Nel tratto 40 l'intervento sarà di asfaltatura, Scarifica (max 20cm) – risagomatura stabilizzato – asfaltatura con pacchetto completo per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica.
- Dal tratto 42 al tratto 49c l'intervento prevede pavimentazione slurry per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica. Fatto eccezione dei tratti 44 e 49 dove gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Dal tratto 51 al tratto 54d – l'intervento prevede la realizzazione di pista in sede propria (asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica. Tranne il tratto 52 dove verranno effettuati gli interventi che riguardano le regole d'uso e la segnaletica.
- Nei tratti che vanno dal 55 al 58b l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria (rilevato fino a 7 m + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Nei tratti 59a, 59b, 59c, 59d, 59e l'intervento sarà di fresatura + asfaltatura e segnaletica di restringimento.
- Nei tratti 61a, 61b, 61c l'intervento sarà di fresatura + asfaltatura per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica

- Nei tratti 62a, 62b, 62c l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria (rilevato fino a 7 m + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Nel tratto 64 avverrà la realizzazione di ciclovia in affiancamento alla viabilità esistente mediante esecuzione di scavo e sezione obbligata di banchina stradale per l'ammorsamento. La separazione viene realizzata con posa di cordonata spartitraffico in calcestruzzo di 50 cm. Realizzazione di segnaletica orizzontale.
- Nei tratti 65a, 65b l'intervento prevede pavimentazione slurry per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica.
- Nei tratti 67a, 67b i lavori saranno di sola asfaltatura mentre proseguendo per il tratto 68 fresatura + asfaltatura e segnaletica di restringimento.
- Nei tratti 70a, 70b l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria (rilevato fino a 7 m + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Dal tratto 72a al tratto 80 trovandoci su strade senza traffico l'intervento previsto è la realizzazione di ciclovia in sede propria con muretto di sostegno. Fatta eccezione del tratto 72 e 77 in cui l'intervento sarà di asfaltatura.
- Nel tratto 81 verrà effettuata la realizzazione di ciclovia in affiancamento alla viabilità esistente mediante esecuzione di scavo e sezione obbligata di banchina stradale per l'ammorsamento. La separazione viene realizzata con posa di cordonata spartitraffico in calcestruzzo di 50 cm. Realizzazione di segnaletica orizzontale.
- Nel tratto 82 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Nel tratto 83 il progetto prevede la pista in affiancamento alla viabilità esistente, su muri di sostegno a valle con struttura in acciaio, mensola e micropali, impalcato con pannelli prefabbricati in calcestruzzo.
- Nei tratti 85a e 85b l'intervento previsto è la realizzazione di ciclovia in sede propria con muretto di sostegno.

#### ***Tronco CA09 - Lo stato di fatto***

- Il punto di partenza di questo tronco si trova nel comune di Bruzzano Zeffirio. Si percorre il tracciato lungo la costa Ionica e i comuni interessati sono Ferruzzano, Bianco, Africo, Casignana, Bovalino, Ardore, Sant'Ilario dello Ionio, Portigliola, Locri e Siderno.
- Dal tratto 1 al tratto 3 il percorso non è infrastrutturato arrivando al tratto 4 in cui si passa su una strada residenziale senza traffico.
- I tratti 5 e 6 sono su percorsi pedonali in quanto ci troviamo sul lungomare di Ferruzzano.
- Dal tratto 7 al tratto 12 ci troviamo su strada ad alto traffico, ad eccezione del tratto 8 che è a basso traffico.
- I tratti 13a e 13b non sono infrastrutturati e andando avanti sul tratto 15 ci ritroviamo su percorso pedonale.
- I tratti 18 e 19 non sono infrastrutturati ma procedendo verso il tratto 20 ci troviamo su una strada a basso traffico.
- Il tratto 21 risiede all'interno di un percorso pedonale in quanto ci troviamo sul lungomare della località Bianco.
- Dal tratto 23 al tratto 47 i tratti sono quasi tutti non infrastrutturati, fatto eccezione del tratto 28 che risiede su una strada senza traffico e i tratti 33a, 33b e 41 che sono percorsi pedonali.



- Dal tratto 48a al tratto 53 i percorsi sono pedonali e nello specifico nei tratti 50 e 51 sono anche forniti di pista ciclabile.
- Infine dal tratto 55 al tratto 60 i percorsi non sono infrastrutturati tranne il tratto 58 che è un percorso pedonale.

#### **Tronco CA09 - Lo stato di progetto**

- Il punto di partenza di questo tronco si trova nel comune di Bruzzano Zeffirio. Si percorre il tracciato lungo la costa Ionica e i comuni interessati sono Ferruzzano, Bianco, Africo, Casignana, Bovalino, Ardore, Sant'Ilario dello Ionio, Portigliola, Locri e Siderno.
- Dal tratto 1 al tratto 3 l'intervento prevede pavimentazione slurry per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica.
- Nel tratto 4 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica proseguendo per il tratto 5 in cui l'intervento prevede l'allargamento della pista esistente (scavo parte in allargamento + realizzazione pacchetto ciclopedonale parte in allargamento + fresatura parte esistente + asfaltatura intera carreggiata) e segnaletica.
- Nel tratto 6 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di ciclovia in sede propria mediante affiancamento del percorso ciclabile realizzato con portali e struttura di impalcato in acciaio, pavimentazione con pannelli prefabbricati in calcestruzzo irruvidito.
- Nel tratto 8 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Dal tratto 9a al tratto 12 sono ciclovie con tratto a sbalzo lato strada con barriera stradale e a sbalzo accanto il lungomare. Nei tratti 10 e 12 gli interventi riguardano l'allargamento del rilevato stradale di altezza media di 7m.
- Dal tratto 13a al 19 quasi tutti i tratti hanno come interventi previsti la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica. Oltre il 16 e il 19 in cui l'intervento prevede pavimentazione slurry per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica.
- Nei tratti 20 e 21 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Dal tratto 23 al tratto 41 la maggior parte dei tratti ha come previsione di intervento la pavimentazione slurry per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica. Ad eccezione dei tratti 28-33a-33b-41 dove gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Nei tratti 42a e 42b l'intervento prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Dal tratto 43 al tratto 47 l'intervento prevede pavimentazione slurry per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica.
- Dal tratto 48a al tratto 53 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica. Ad eccezione dei tratti 50 e 52 dove l'intervento prevede l'allargamento della pista esistente (scavo parte in allargamento + realizzazione pacchetto ciclopedonale parte in allargamento + fresatura parte esistente + asfaltatura intera carreggiata) e segnaletica.
- Nel tratto 55 l'intervento prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Dal tratto 57 al tratto 60 – l'intervento prevede pavimentazione slurry per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica. Ad eccezione del tratto 58 dove viene prevista la sola modifica delle regole d'uso e della segnaletica.

**Tronco CA10 - Lo stato di fatto**

- Il punto di partenza di questo tronco si trova nel comune di Grotteria. Dopo si attraversano i seguenti comuni: Marina di Gioiosa Ionica, Roccella Ionica, Caulonia, Stignano, Riace, Camini, Stilo arrivando infine all'ultimo comune della provincia di Reggio Calabria, Monasterace.
- Il primo tratto si trova in una strada senza traffico adiacente alla rete ferroviaria, proseguendo fino al tratto 3 nel comune di Marina di Gioiosa che ricade sul lungomare.
- Il tratto 5 si trova in una strada senza traffico vicino la costa proseguendo per il tratto 6 su percorso non infrastrutturato.
- Dal tratto 8 al tratto 13 ci troviamo nel comune di Roccella Ionica, i tratti ricadono su piste ciclabili esistenti.
- Il tratto 15 è su strada non infrastrutturata all'inizio del comune di Caulonia.
- Il tratto 17 è un percorso pedonale in quanto ricade sul lungomare di Caulonia e seguendo il tratto 18 si entra su una strada al alto traffico.
- Dal tratto 19 al tratto 28 le strade sono tutte a basso traffico e senza traffico, fatto eccezione del tratto 26 che non è infrastrutturata.
- Il tratto 29 ricade su una strada ad alto traffico all'interno del comune di Riace proseguendo per il tratto 30 che è un percorso pedonale lato costa per le abitazioni adiacenti e proseguendo per il tratto 31 ci ritroviamo su strada ad alto traffico.
- Dal tratto 32 al tratto 38b ci troviamo su strade non infrastrutturate, eccetto il tratto 34 che è una strada senza traffico.
- I tratti 40 e 41 sono percorsi pedonali in quanto siamo sul lungomare di Monasterace.
- Dal tratto 41 a 45 ci troviamo su strade senza traffico e a basso traffico.

**Tronco CA10 - Lo stato di progetto**

- Il punto di partenza di questo tronco si trova nel comune di Grotteria. Dopo si attraversano i seguenti comuni: Marina di Gioiosa Ionica, Roccella Ionica, Caulonia, Stignano, Riace, Camini, Stilo arrivando infine all'ultimo comune della provincia di Reggio Calabria, Monasterace.
- Il progetto per il primo tratto riguarda la fresatura + asfaltatura per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica
- Per il tratto 3 si prevede la realizzazione di ciclovia in sede propria mediante affiancamento del percorso ciclabile realizzato con portali e struttura di impalcato in acciaio, pavimentazione con pannelli prefabbricati in calcestruzzo irruvidito.
- Il tratto 5 avrà come intervento l'asfaltatura, Scarifica (max 20cm) – risagomatura stabilizzato – asfaltatura con pacchetto completo per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica.
- Dal tratto 6 al tratto 8 l'intervento previsto è la realizzazione di ciclovia in sede propria con muretto di sostegno.
- Dal tratto 9 al tratto 13 l'intervento prevede l'allargamento della pista esistente (scavo parte in allargamento + realizzazione pacchetto ciclopedonale parte in allargamento + fresatura parte esistente + asfaltatura intera carreggiata) e segnaletica.
- Nel tratto 15 l'intervento prevede pavimentazione slurry per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica.
- Dal tratto 17 al tratto 21 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica. Eccetto il tratto 18 dove verrà effettuata una ciclovia in affiancamento alla viabilità esistente.

- Dal 23 al 27 avrà come intervento l'asfaltatura, Scarifica (max 20cm) – risagomatura stabilizzato – asfaltatura con pacchetto completo per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica. Ad eccezione del tratto 26 dove l'intervento previsto è la realizzazione di ciclovia in sede propria con muretto di sostegno.
- Nel tratto 28 gli interventi previsti riguardano la modifica delle regole d'uso e della segnaletica.
- Nel tratto 29 – l'intervento prevede la realizzazione di pista in sede propria (asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Dal tratto 30 al tratto 34 l'intervento previsto è la realizzazione di ciclovia in sede propria con muretto di sostegno
- Dal tratto 36 al tratto 38b l'intervento prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Il tratto 40 l'intervento prevede l'allargamento della pista esistente (scavo parte in allargamento + realizzazione pacchetto ciclopedonale parte in allargamento + fresatura parte esistente + asfaltatura intera carreggiata) e segnaletica.
- Per il tratto 41 si prevede la realizzazione di ciclovia in sede propria mediante affiancamento del percorso ciclabile realizzato con portali e struttura di impalcato in acciaio, pavimentazione con pannelli prefabbricati in calcestruzzo irruvidito.
- Nei tratti 42a e 42b l'intervento previsto è la realizzazione di ciclovia in sede propria con muretto di sostegno.
- Nel tratto 44, infine, avrà come intervento l'asfaltatura, Scarifica (max 20cm) – risagomatura stabilizzato – asfaltatura con pacchetto completo per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica.

#### **Tronco CA11 - Lo stato di fatto**

- Il presente tronco si sviluppa lungo la costa jonica, dando continuità alla ciclovia lungo questo litorale, da Guardavalle sino a Catanzaro Lido, percorrendo i comuni di Santa Caterina dello Ionio, Badolato, Isca sullo Ionio, Sant'Andrea Apostolo dello Ionio, San Sostene, Davoli, Satriano, Soverato, Montepaone, Montauro, Staletti, Squillace, Borgia, e quindi entrare nel territorio del capoluogo.
- Nel comune di Guardavalle il percorso si sviluppa lungo strade a basso traffico lungo la costa fino al tratto 4 per poi affiancarsi alla SS106.
- Successivamente, per un tratto anche in penetrazione del comune di Santa Caterina dello Ionio, l'intervento interesserà la fascia di rispetto della Statale Jonica, prima sul lato est, poi su quello ovest. Si tratta di una ampia area compresa fra la statale e la ferrovia, nel primo tratto, in fregio ad area agricola nel secondo.
- Nel tratto 10 in Santa Caterina dello Ionio, si utilizza per un breve tratto una strada residenziale, in ambito urbano a basso traffico, per poi passare, utilizzando un sottopasso esistente, lungo il litorale fra la ferrovia e il mare.
- In questo tratto (tratto 12) è necessario ricavare lo spazio per il passaggio della ciclovia in aree, da espropriare, comprese fra aree private e la ferrovia.
- Dal tratto 13, il percorso interessa strade a basso traffico e zone pedonali del lungomare, per poi ritornare sul versante ovest, sottopassando la ferrovia e attraversando a raso la SS106, per inserirsi nel contesto della viabilità urbana secondaria del Comune di Santa Caterina dello Ionio.
- Il percorso, quindi, prosegue (dal tratto 23) andando nuovamente ad interessare la fascia compresa fra la strada statale e la ferrovia, passando sul lato est della ferrovia un paio di volte utilizzando

sottopassi esistenti, spostandosi sul lato est della strada statale dal tratto 25 sino al confine con Badolato, ove si deve superare il torrente Carciamite.

- Nel Comune di Badolato si prosegue lungo la SS106, per poi spostarsi sul lungo mare lungo viabilità a traffico ridotto o nullo, sino alla fiumara Galliapari:
- Si procede nell'area di lungo mare anche nel comune di Isca sullo Ionio, e anche in quello di Sant'Andrea Apostolo dello Ionio, in questo penetrando, dal tratto 52, un po' all'interno, sul bordo di aree agricole, seguendo strade a traffico basso o nullo per arrivare alla fiumara Alaca a San Sostene.
- Si prosegue quindi fra la ferrovia e il mare nell'area agricola di San Sostene, nella parte più interna, mentre superato il fiume Secco, nel comune di Davoli, si scende nuovamente nella fascia lungo mare sfruttando le infrastrutture esistenti.
- Entrati nel comune di Satriano si rientra verso l'interno, sino al ponte della ex-Statale per poi ridiscendere sul lungo mare di Soverato.
- In tutto il territorio di Soverato ci si muove negli ambiti prospicienti al mare, in parte già ottimamente infrastrutturati, in parte, verso nord, da infrastrutture.
- Importante a Soverato segnalare la necessità di penetrare verso l'interno, ove troviamo una fermata ferroviaria importante, con stazione bus, che deve diventare primario polo intermodale per la ciclovìa.
- Il tracciato prosegue nel comune di Montepaone, in fregio alla Sp124, ove già sono presenti infrastrutture pedonali, prima sul lato est, poi sul lato ovest, attraversando lungo la detta provinciale tutto il centro abitato, sino al confine con Montepaone.
- Anche il territorio di Montepaone viene attraversato seguendo il tracciato della strada provinciale SP124, e così avviene nel comune di Stalletti, sino a intercettare il percorso ciclopedonale esistente che utilizza il sedime di una strada oggi chiusa al traffico motorizzato.
- Il percorso prosegue lungo strade comunali a basso traffico, utilizzando nel tratto 107 la viabilità privata di un complesso condominiale al fine di superare l'attraversamento della strada statale 106.
- Quindi si utilizza il vecchio sedime stradale della strada statale, oggi chiuso grazie alla realizzazione della galleria di Copanello: il tratto è oggetto di distacco di massi con caduta sul sedime della vecchia strada che richiedono approfondimenti geologici per la messa in sicurezza.
- Si scende quindi verso la spiaggia di Copanello, e da qui ci si muove sul lungo mare di Squillace, in parte infrastrutturato, in parte da infrastrutture sino ad arrivare a Borgia.
- Nel comune di Borgia si prosegue lungo la viabilità comunale compresa fra il mare e la ferrovia sino a raggiungere il confine di Catanzaro, ed il superamento del fiume Corace.

#### ***Tronco CA11 - Lo stato di progetto***

- Nel primo tratto si prevede la semplice riasfaltatura di un asse strada esistente da regolamentare con divieto di transito eccetto frontisti
- Dal tratto successivo si sviluppa una pista ciclabile separata di larghezza pari a 3 metri che interessa il lungomare esistente, per poi nuovamente inserirsi in viabilità esistente da regolamentare con divieto di transito eccetto frontisti.
- Passando sotto la ferrovia presso l'attuale varco della fiumara con un intervento di sistemazione a guado, si sale quindi verso la quota della SS106
- Lungo la SS106 la pista ciclabile è prevista in sede separata, con elemento spartitraffico a norma di legge, che potrà essere realizzato con elementi modulari in cls o con barriera stradale, secondo le prescrizioni che l'ente gestore della strada potrà dare. La pista presenta una larghezza pari a 3 metri.

- Entrati nel centro abitato di Santa Caterina dello Ionio, si percorre un tratto di viabilità locale che richiede interventi di moderazione del traffico, finalizzati alla sicurezza intrinseca del ciclista con la riduzione delle velocità relative dei veicoli in movimento.
- Nel tratto successivo (tratto 12) si prevede un percorso ciclopedonale di nuova realizzazione da realizzare in area verde, di larghezza 3,50 metri, fino al lungo mare di Santa Caterina dello Ionio, ove si realizza un percorso separato dalla viabilità, solo ciclabile, in parte in fregio alla strada in parte al percorso pedonale.
- Per passare sul lato opposto della ferrovia, alla fine del detto lungo mare, oggi è presente un tombotto non adeguato che richiede la realizzazione di un nuovo sottopasso ferroviario. La SS106 viene invece attraversata a raso con realizzazione di adeguato attraversamento ad alta visibilità.
- Si utilizza quindi ancora un breve tratto di viabilità comunale locale su cui sono previsti interventi di moderazione del traffico.
- Nel tratto 21, per tornare verso la SS106, si utilizza un'area a parco, ove è previsto, a fianco degli attuali percorsi pedonali, la realizzazione di un percorso ciclabile (sezione 3 m).
- Attraversata la strada statale è necessaria la realizzazione di un breve tratto di pista su rilevato (o a sbalzo) e la realizzazione di una passerella pedonale.
- Nel tratto successivo, nel comune di Santa Caterina allo Ionio, fino al confine con Badolato, si prevede la formazione di pista ciclabile in fregio alla strada, su rilevato, larghezza 3 metri, con elemento spartitraffico a norma di legge; in alcuni tratti, tornando fra la ferrovia e il mare, si utilizzano strade esistenti senza traffico, per le quali si prevede l'asfaltatura.
- Per l'attraversamento del torrente Carciamite è prevista la realizzazione di una passerella ciclopedonale.
- Nel tratto successivo si prevede ancora formazione di pista ciclabile in fregio alla strada, su rilevato, larghezza 3 metri, con elemento spartitraffico a norma di legge.
- Successivamente (dal tratto 29) si procede a utilizzare strade esistenti a traffico basso o nullo da regolamentare con divieto di transito eccetto frontisti, per le quali si prevede in generale il rifacimento della pavimentazione, se possibile l'asfaltatura; nei tratti più prossimi al mare è prevista la realizzazione di un rilevato in massi ciclopici a protezione della ciclovia.
- Il tracciato successivamente continua lungo via Aquilia in Badolato, come pista ciclabile separata dalla strada di larghezza 3 metri, nel tratto sud, mentre nel tratto nord (tratto 36) in promiscuo con le auto, su asse a traffico basso o nullo, su cui deve essere introdotto il limite dei 30 km/h.
- Superato la fiumara Galliapari con la realizzazione di una nuova passerella ciclopedonale, si procede con la sistemazione di percorsi esistenti, di cui deve essere ripristinata la pavimentazione, da realizzare in asfalto o con soluzioni a basso impatto ambientale, sino alla spiaggia di Isca Marina; si procede quindi lungo via delle Mimose, da assoggettare a Zona 30 penetrando poi in area privata sino al passaggio del Torrente Salubro per il quale va realizzato un guado.
- Si prosegue in Comune di Sant'Andrea Apostolo dello Ionio con il recupero di un percorso esistente sistemando il sottofondo con materiale drenante e pavimentazione in stabilizzato a calce sino al lungomare (Via Raffaele Lombardi) ove si prevede la realizzazione di una pista in fregio alla strada sul lato ovest, per poi rientrare in area verde da infrastrutturare con percorso ciclopedonale di 4 metri.
- Dal tratto 52 si prevede la ripavimentazione di una strada esistente da regolamentare con divieto di transito eccetto frontisti, sino a superare, con guado da realizzare, Fiumara Alaca.
- Nel comune di San Sostene, si interviene su strade esistenti a basso traffico, da regolamentare in parte con divieto di transito eccetto frontisti, in parte con introduzione di Zona 30 e conseguenti interventi di moderazione del traffico.

- Il successivo comune di Davoli presenta in tutta la sua estensione un lungo tratto di lungomare con un percorso ciclabile già esistente, di larghezza pari a 3 metri, su cui non si ritengono necessari particolari interventi.
- Passati nel comune di Satriano si penetra verso l'interno, su strada a basso traffico da organizzare come zona 30, nel primo tratto, e su strada senza traffico da regolamentare con divieto di transito eccetto frontisti, nel secondo tratto, sino a giungere al sedime della ferrovia, che viene superata con la realizzazione di un sottopasso ferroviario.
- Si giunge quindi al ponte stradale della ex strada statale 106, oggi regolamentato a senso unico da sud verso nord. La presenza della nuova SS106 in variante permette di ipotizzare la chiusura del ponte al transito dei veicoli motorizzati per destinarlo a sedime della ciclovía nazionale.
- Dopo la rotonda, il percorso scende per passare sotto il cavalcavia stradale e ferroviario seguendo il sedime di strade esistenti a traffico basso o nullo, da rendere Zona 30 e nel secondo tratto da regolamentare con divieto di transito eccetto frontisti. Per tale strada, in parte sterrata, è prevista la formazione di tappeto in asfalto.
- Tale tratto conduce sino al mare e, con un tratto di pista ciclabile di nuova realizzazione ci si collega al lungomare infrastrutturato di Soverato. La pista ciclabile del lungo mare di Soverato è già adeguata agli standard delle ciclovie nazionali, separata dai percorsi pedonali. Dove essa si conclude si prevede il suo prolungamento su Lungomare Europa, anche con parziali interventi di riorganizzazione della sosta su strada.
- Terminato Lungomare Europa il tracciato percorre lo spazio fra l'edificato e il mare, che oggi presenta già un percorso pedonale di servizio ai servizi balneari e ricettivi. Tale percorso deve essere ridefinito, allargato ove possibile al fine di inserire un percorso ciclabile adeguato, limitando le interferenze con gli utenti pedonali.
- Nell'ultimo tratto, ove il percorso oggi scompare, si prevede un intervento di realizzazione di una scogliera radente con massi ciclopici, che permetta la realizzazione della pista e la protegga dall'azione del mare, sino a ricollegarsi ad una scogliera di protezione già esistente e da qui lungo una strada di accesso ad alcune stabilimenti balneare prima e successivamente penetrando sul bordo di alcune proprietà private si giunge al torrente Beltrame. Risalendo, con la realizzazione di una rampa di adeguata lunghezza alla quota della SS106, si passa il torrente utilizzando la passerella ciclopedonale esistente.
- Si prosegue quindi nel comune di Montepaone lungo la SP 124, trasformando un marciapiede pedonale in un percorso ciclopedonale di 4 metri. In un breve tratto, il più centrale dell'attraversamento dell'abitato della provinciale, la mancanza di spazio richiede di introdurre una zona 30 per l'utilizzo promiscuo dell'asse stradale per poi nuovamente realizzare una pista separata in fregio alla strada.
- Si prosegue quindi con medesima sezione tipologica anche nel comune di Montauro, dove è prevista anche la realizzazione di una passerella pedonale per il superamento del torrente Franco. Si prosegue quindi sempre in fianco alla provinciale fino al confine di Stalletti
- L'ultimo tratto verso il confine e nel primo tratto del comune di Stalletti è necessario procedere in promiscuo con gli autoveicoli, assoggettando la strada a interventi di calmierazione della velocità e messa in sicurezza degli utenti ciclistici.
- Dal tratto 105 si sviluppa un percorso ciclopedonale esistente che utilizza il sedime di una strada oggi chiusa al traffico motorizzato, sulla quale non sono previsti particolari interventi.
- In località Torrazzo il percorso termina e si torna in promiscuo con gli autoveicoli su strade comunali a basso traffico; per superare la strada Statale 106, evitandone l'attraversamento a raso, si utilizza un



sottopasso che penetra in viabilità privata di un complesso condominiale. Da qui si supera con una passerella a sbalzo la strettoia sulla SS106 subito dopo lo sbocco di via San Martino e si utilizza il vecchio sedime stradale della strada statale, oggi dismesso per la realizzazione della galleria di Copanello: il tratto è oggetto di distacco di massi con caduta sul sedime della vecchia strada che richiedono approfondimenti geologici per la messa in sicurezza.

- Da qui si scende, con un tratto da realizzare a sbalzo a fianco della SS106, e successivamente in rampa su aree verdi sino alle spiagge di Copanello, ove è previsto un tratto di realizzazione di Zona 30.
- Si supera il torrente Ghetterello sul ponte esistente, con restringimento carreggiata con mini new jersey di protezione della pista, per arrivare al lungo mare di Squillace.
- Qui è prevista la realizzazione di una pista ciclabile, separata, con rimodulazione della carreggiata esistente.
- Nel tratto successivo al lungo mare infrastrutturato, si prevede la realizzazione di una pista su scogliera in massi ciclopici, per difenderla dalla azione del mare; nel secondo tratto, più interno, la scogliera lascia il posto alla realizzazione della ciclovia su un classico cassonetto stradale.
- Entrati nel comune di Borgia, il percorso utilizza la viabilità esistente, a traffico basso o nullo, in parte prevedendo la realizzazione di zone 30, in parte realizzando la pista in fregio stradale, sino al confine con Catanzaro, ove è prevista la realizzazione di una passerella ciclopedonale per il superamento del fiume Corace.
- Il percorso termina quindi alla congiunzione fra il tratto funzionale CA\_04 (Rete Regionale) e CA\_12 (SNCT), intervenendo sull'attuale percorso ciclabile del lungomare di Catanzaro Lido con la rimodulazione della sezione, incrementandola agli standard del sistema ciclovie nazionali.
- Da questo punto terminale, proseguendo per il tratto funzionale CA\_04 (Rete Regionale) è possibile giungere alla stazione ferroviaria di Catanzaro Lido da qui partono i collegamenti sia lungo la costa Jonica che verso Lamezia Terme.

#### ***Tronco CA12 - Lo stato di fatto***

- Il tracciato attraversa quindi il fiume Alli con ponte di progetto e prosegue in Comune di Simeri Crichi attraverso strade agricole senza traffico e continua su viale Santa Chiara, strada comunale a basso traffico.
- L'itinerario raggiunge poi un corso d'acqua che supera su ponte carrabile esistente, continua su strade comunali a basso traffico che costeggiano un villaggio turistico e proseguono attraverso coltivazioni e si accostano alla ferrovia.
- Il percorso continua in affiancamento alla ferrovia su area non infrastrutturata e raggiunge il torrente Simeri, confine comunale tra Simeri Crichi e Sellia Marina, che supera su nuovo ponte parallelo a quelli di ferrovia e SS106.
- Il tracciato prosegue per un tratto costeggiando il torrente verso la foce su area non infrastrutturata, e piega poi su una strada senza traffico in ghiaia di accesso alle coltivazioni.
- La ciclovia si immette quindi in via Ruggero, strada comunale senza traffico in area agricola, che segue verso sud, e continua lungo via degli Americani raggiungendo la spiaggia.
- Il percorso procede lungo la costa, su area non infrastrutturata, supera con passerella di progetto un corso d'acqua e procede sempre su spiaggia non infrastrutturata fino a raggiungere gli stabilimenti balneari e percorrere viale delle Mimose il percorso ciclopedonale presente, di larghezza adeguata.

- La ciclovia procede verso l'interno seguendo viale delle Mimose, strada senza traffico, e si immette nell'area urbana della Località Ruggero, di cui percorre strade comunali a basso traffico via dei Pioppi, viale dei Gladioli, viale dell'Eucaliptus e via Biancospino.
- Il tracciato quindi supera il torrente Uria su guado a raso e procede in area extraurbana seguendo il corso del torrente lungo viale delle Sorgenti, strada agricola in ghiaia senza traffico. Si attraversa quindi l'area agricola coltivata su un tratto di progetto.
- L'itinerario si ricongiunge quindi con le strade a basso traffico di Località Chiara, in area urbana, e piega poi verso la costa su strada senza traffico di accesso agli stabilimenti balneri.
- Il percorso continua lungo la spiaggia attualmente non infrastrutturata e supera con passerella di progetto la foce di un piccolo corso d'acqua.
- La ciclovia procede lungo la spiaggia a ridosso della pineta, percorrendo una strada senza traffico in ghiaia, e poi il percorso ciclopedonale esistente raggiunti gli stabilimenti balneari, e poi nuovamente su strada in ghiaia senza traffico.
- Il tracciato piega quindi verso l'interno su strade senza traffico, un primo tratto che attraversa la pineta in ghiaia e poi lungo via Donna Japica, viabilità agricola in conglomerato bituminoso.
- L'itinerario continua attraversando un guado ammalorato su fosso Valli Cupe e procede su strade agricole senza traffico che corrono parallele al tracciato ferroviario.
- Il tracciato entra per un breve tratto nel territorio del Comune di Sersale, percorrendo traversa viale Sena, mantenendosi sempre su strade comunali senza traffico in area agricola, e supera un corso d'acqua su ponticello carrabile esistente.
- Il percorso continua quindi a Sellia Marina attraversando coltivazioni, supera un ponte carrabile esistente, e raggiunge il torrente Scilotraco di Roca, confine comunale con Cropani, che supera su guado a raso.
- La ciclovia procede su via Carrao e poi piega verso la costa su viale Tirreno, entrambe strade comunali senza traffico che attraversano aree agricole.
- Dopo aver attraversato la pineta su strada senza traffico in ghiaia, il tracciato continua lungo la spiaggia verso est per un tratto non infrastrutturato.
- L'itinerario entra quindi nell'area urbana della località Villaggio Carrao e percorre il percorso ciclopedonale del lungomare di viale Adriatico.
- Il tracciato continua lungo la costa sulla spiaggia e poi all'interno della pineta su percorsi pedonali pavimentati e poi su sentiero.
- Si raggiunge quindi la foce di un corso d'acqua superata da nuova opera d'arte di progetto (passerella su pali).
- Il percorso entra quindi in Comune di Botricello dove si percorre la costa, tra la pineta e la spiaggia, su area non infrastrutturata, sia attraversa con passerella di progetto la foce di un piccolo corso d'acqua e si continua lungo il litorale.
- Il tracciato prima della foce del torrente Arango, corso d'acqua di confine tra Botricello e Belcastro, piega quindi verso l'interno su strada comunale a basso traffico per un breve tratto, attraversa un tratto non infrastrutturato in area agricola e supera il torrente con nuova opera d'arte e continua su area agricola non infrastrutturata.
- L'itinerario si ricongiunge quindi con la viabilità di Contrada Magliacarne, strada comunale a basso traffico, e poi continua su strada senza traffico e attraversa su passerella di progetto il corso d'acqua di confine con il Comune di Cutro. Qui termina il tronco CA12.

**Tronco CA12 - Lo stato di progetto**

- Il tracciato attraversa quindi il fiume Alli con ponte di progetto CA12.OP05.
- La ciclovia continua su strada agricole senza traffico, tratto 019, dove si interviene sulle regole d'uso rendendola di accesso limitato ai soli frontisti.
- L'itinerario prosegue in Comune di Simeri Crichi attraverso strade agricole senza traffico, dove si introduce il divieto di accesso eccetto frontisti (tratto 020), e piega poi a sinistra su strade a basso traffico, rese ad accesso limitato ai frontisti, dove è prevista la realizzazione di corsie ciclabili (tratto 021).
- Il percorso si immette su viale Santa Chiara, strada a basso traffico, dove è prevista la realizzazione di nuovo percorso ciclopedonale con spostamento di recinzioni per i tratti 022 e 023.
- L'itinerario raggiunge poi un corso d'acqua che supera sul ponte CA12.OP06 del quale è previsto l'adeguamento di barriere e pavimentazioni, e continua in sede propria su nuova ciclovia in sede propria in affiancamento alla viabilità esistente oltre il fosso di guardia che attraversa aree agricole (tratto 025 e 026), in particolare per il tratto 026 la ciclovia sarà realizzata oltre il filare di ulivi, evitandone lo spostamento.
- Il successivo tratto 027 prevede la realizzazione di nuova ciclovia a piano campagna in allargamento con cordolo di protezione.
- La ciclovia continua sempre in sede propria, costeggia un villaggio turistico e prosegue attraverso coltivazioni e si accosta alla ferrovia, su nuova ciclovia in affiancamento alla viabilità esistente oltre il fosso di guardia (tratti 028, 029 e 030), in particolare per il tratto 028 la ciclovia sarà realizzata oltre il filare di ulivi, evitandone lo spostamento.
- Il percorso continua in affiancamento alla ferrovia su nuova ciclovia a piano campagna (tratto 031) e raggiunge il torrente Simeri, confine comunale tra Simeri Crichi e Sellia Marina, che supera su nuovo ponte CA12.OP07 parallelo a quelli di ferrovia e SS106.
- Il tracciato prosegue per il tratto 033 costeggiando il torrente verso la foce su percorso ciclopedonale di nuova realizzazione a piano campagna, e piega poi sul tratto 034, una strada senza traffico di accesso alle coltivazioni, sulla quale è prevista la realizzazione di pavimentazione in conglomerato bituminoso e l'introduzione del divieto di accesso eccetto frontisti.
- La ciclovia si immette quindi con il tratto 035 in via Ruggero, strada comunale senza traffico in area agricola, che segue verso la costa. Qui è previsto il rifacimento del manto di usura e il cambio di regole d'uso riservando l'accesso ai soli frontisti.
- Il seguente tratto 036 continua lungo via degli Americani raggiungendo la spiaggia; anche qui è previsto il rifacimento del manto di usura e il cambio di regole d'uso introducendo il divieto di accesso eccetto frontisti.
- Il percorso procede lungo la costa, su ciclovia di nuova realizzazione con sottofondo, binder in conglomerato bituminoso e pavimentazione tipo "Slurry" (tratti 037 e 039), lungo la quale si supera con passerella di progetto CA12.OP08 la foce di un corso d'acqua.
- L'itinerario raggiunge quindi degli stabilimenti balneari e percorre viale delle Mimose sul percorso ciclopedonale presente, di larghezza conforme con i criteri progettuali (tratto 040).
- La ciclovia procede verso l'interno seguendo viale delle Mimose, strada senza traffico, resa ad accesso limitato ai frontisti, dove è prevista la realizzazione della pavimentazione in conglomerato bituminoso (tratto 041).
- Il percorso si immette nell'area urbana della Località Ruggero, su percorso ciclopedonale di progetto affiancato alla viabilità esistente con fossato di separazione (tratto 042).

- La ciclovia continua con il tratto 043 sulle strade comunali a basso traffico via dei Pioppi, viale dei Gladioli, viale dell'Eucaliptus e via Biancospino, dove è previsto il rifacimento del manto di usura e l'introduzione di zona a traffico limitato a 30 km/h.
- Il tracciato quindi supera il torrente Uria su nuova passerella a due campate CA12.OP09 e procede seguendo il corso del torrente lungo viale delle Sorgenti, strada agricola senza traffico dove è prevista la realizzazione della pavimentazione in conglomerato bituminoso e l'introduzione del divieto di accesso eccetto frontisti (tratto 045).
- La ciclovia continua sul tratto 046 con nuovo percorso ciclopedonale a piano campagna che attraversa un'area agricola coltivata.
- L'itinerario si ricongiunge quindi con le strade a basso traffico di Località Chiara, dove è previsto il solo intervento sulle regole d'uso introducendo una zona a traffico limitato a 30km/h (tratto 047).
- Il tracciato piega poi verso la costa su pista ciclopedonale a piano campagna di nuova realizzazione sul tratto 048.
- Il percorso continua lungo la spiaggia su ciclovia di nuova realizzazione con sottofondo, binder in conglomerato bituminoso e pavimentazione tipo "Slurry" (tratto 049) e supera con passerella di progetto CA12.OP10 la foce di un piccolo corso d'acqua.
- La ciclovia procede in sede propria lungo la spiaggia a ridosso della pineta, percorrendo il percorso ciclopedonale di nuova realizzazione del tratto 051, dove è introdotto il divieto di accesso eccetto frontisti.
- Si continua sul percorso ciclopedonale esistente raggiunti gli stabilimenti balneari, dove non è previsto nessun intervento (tratto 052).
- Il successivo tratto 053 continua sul lungomare su nuovo percorso ciclopedonale, reso accessibile ai soli frontisti
- Il tracciato piega quindi verso l'interno su strade senza traffico, rese ad accesso limitato ai frontisti (tratti 54-57): sul primo tratto 054 che attraversa la pineta è prevista la realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale a piano campagna, sui tratti 055 e 057 il solo intervento sulle regole d'uso e sul tratto 056 il rifacimento del manto di usura della pavimentazione in conglomerato bituminoso.
- L'itinerario continua attraversando fosso Valli Cupe, dove sono previsti interventi di sistemazione dell'attraversamento (CA12.OP11).
- Con il successivo tratto 059 si procede su strade agricole che corrono parallele al tracciato ferroviario, dove è previsto il rifacimento del manto di usura e l'introduzione del divieto di accesso eccetto frontisti.
- La ciclovia continua su strade agricole senza traffico, rese ad accesso limitato ai soli frontisti (tratti 060 e 061).
- Il tracciato entra per un breve tratto nel territorio del Comune di Sersale, percorrendo traversa viale Sena, mantenendosi sempre su strade comunali senza traffico in area agricola, dove si interviene solo sulle regole d'uso introducendo il divieto di accesso eccetto frontisti (tratti 062 e 064) e supera un corso d'acqua su ponticello carrabile esistente CA12.OP12 del quale è previsto l'adeguamento dei parapetti alla ciclabilità.
- Il percorso rientra quindi a Sellia Marina con il tratto 065 e attraversa coltivazioni su strada senza traffico resa di solo accesso ai frontisti, supera il ponte carrabile esistente CA12.OP13, del quale è previsto l'adeguamento dei parapetti e il ripristino del tappeto di usura.
- Il tracciato continua su viabilità agricola dove è previsto il ripristino del tappeto di usura e l'introduzione del divieto di accesso eccetto frontisti (tratto 067).

- Si raggiunge quindi il torrente Scilotraco di Roca, confine comunale con Cropani, che si supera su nuova passerella CA12.OP14.
- La ciclovia procede su via Carrao con il tratto 069: è previsto l'allargamento del sedime della strada agricola senza traffico portandolo a 4.50 m e il divieto di accesso eccetto frontisti.
- Il percorso piega poi verso la costa su viale Tirreno, strada comunale senza traffico che attraversa aree agricole, dove si interviene sulle regole d'uso (divieto di accesso eccetto frontisti) e con l'allargamento della carreggiata (tratto 070).
- La ciclovia procede con il tratto 071 su strada senza traffico, resa ad accesso limitato ai soli frontisti, dove è prevista la realizzazione della pavimentazione in conglomerato bituminoso.
- Il tracciato continua lungo la spiaggia verso est con il tratto 072, su ciclovia di nuova realizzazione con sottofondo, binder in conglomerato bituminoso e pavimentazione tipo "Slurry".
- L'itinerario entra quindi nell'area urbana della località Villaggio Carrao e percorre il percorso ciclopedonale esistente del lungomare di viale Adriatico, sul quale non sono previsti interventi (tratti 073, 074 e 075).
- Il tracciato continua lungo la costa sulla spiaggia e poi all'interno della pineta sul sedime dei percorsi pedonali esistenti: lungo il tratto 077 è prevista la realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale a piano campagna.
- Si raggiunge quindi la foce su un corso d'acqua superata da nuova passerella ciclopedonale a tre campate CA12.OP15.
- Il percorso entra quindi in Comune di Botricello dove si percorre la costa, tra la pineta e la spiaggia, su nuovo percorso ciclopedonale realizzato con sottofondo, binder in conglomerato bituminoso e pavimentazione tipo "Slurry" (tratto 079).
- Si attraversa quindi con passerella di progetto CA12.OP16 la foce di un piccolo corso d'acqua e si continua lungo il litorale, con il tratto 081 su ciclovia di nuova realizzazione con sottofondo, binder in conglomerato bituminoso e pavimentazione tipo "Slurry".
- Il tracciato piega quindi verso l'interno su strada comunale a basso traffico; è previsto il ripristino del manto di usura e l'introduzione del divieto di accesso eccetto frontisti (tratto 082).
- La ciclovia attraversa un tratto non infrastrutturato in area agricola, dove è prevista la realizzazione di nuova pista ciclopedonale a piano campagna (tratto 083).
- Il tracciato supera il torrente Arango con nuova passerella CA12.OP17 e continua su area agricola non infrastrutturata.
- Il percorso procede su nuovo percorso ciclopedonale a piano campagna (tratto 085).
- L'itinerario si ricongiunge quindi con la viabilità di Contrada Magliacarne, strada comunale a basso traffico, lungo la quale è prevista la realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale a piano campagna con cordolo invalicabile (tratto 086).
- La ciclovia continua su percorso ciclopedonale di nuova realizzazione con il tratto 087.
- Il tracciato attraversa poi su passerella di progetto CA12.OP18 il corso d'acqua di confine con il Comune di Cutro con il quale termina il tronco CA12.

### ***Tronco CA13 - Lo stato di fatto***

- Il tronco CA13 ha inizio a Cutro, al confine orientale con Belcastro, dopo il ponte di nuova costruzione che supera il corso d'acqua che delimita il territorio comunale.
- Il tracciato procede in area extraurbana su strada agricola senza traffico e raggiunge il fiume Tacina, che supera su nuovo ponte di progetto.

- La ciclovia continua lungo strada agricola senza traffico con sottofondo in ghiaia, e dopo l'incrocio con via Parigi continua su viale Foce Tacina, strada comunale a basso traffico che entra nell'area urbana della località Steccato di Cutro.
- L'itinerario procede sempre lungo viale Foce Tacina su percorso perdonale di varia larghezza, piega quindi verso la costa su via Mare Ionio, strada comunale ad alto traffico e poi in un'area di parcheggio a basso traffico e raggiunge la pineta costiera.
- Il tracciato procede in area extraurbana parallelamente alla costa su strada comunale senza traffico in terra battuta che corre tra la pineta e le coltivazioni.
- Raggiunta la foce di una fiumara il percorso piega verso l'interno percorrendo viale Marinella, strada chiusa comunale senza traffico a servizio di un'area residenziale, piega verso il corso d'acqua per un tratto in area non infrastrutturata e prosegue su ponte di progetto.
- La ciclovia raggiunge attraverso un'area attualmente non infrastrutturata la viabilità comunale di via Amalfi, per un primo tratto senza traffico a servizio di villaggi turistici, e per un secondo tratto strada a basso traffico che si avvicina alla SS106.
- Qui la viabilità procede con un sottopasso, mentre il tracciato della ciclovia si mantiene a valle del rilevato stradale e percorre prima una strada agricola in terra battuta senza traffico, e poi aree non infrastrutturate.
- Il percorso supera quindi su ponte di progetto il torrente Dragone e continua sulla SS106 Jonica, strada ad alto traffico che affianca una località abitata, e per un breve tratto si porta in area non infrastrutturata e supera con un nuovo ponte il Torrente Purgatorio, che costituisce il confine comunale tra Cutro e Isola di Capo Rizzuto.
- La ciclovia continua quindi per 1.5 km su area non infrastrutturata in affiancamento alla SS106 Jonica, poi piega verso la costa per un tratto attraverso i campi e si ricongiunge a strade agricole senza traffico in terra battuta, supera su ponte carrabile esistente con ferri esposti un corso d'acqua e torna poi verso la statale.
- Il tracciato procede quindi per un tratto non infrastrutturato in affiancamento alla SS106, supera su ponte di progetto un corso d'acqua e procede su strada agricola in terra senza traffico.
- L'itinerario si immette quindi sulla SP44, strada ad alto traffico, si percorre un breve tratto per raggiungere un punto di più sicuro attraversamento, e si supera una rotonda dello svincolo di immissione nella SS106.
- La ciclovia percorre quindi una strada senza traffico tra le coltivazioni in terra battuta, e poi si riporta per un tratto di circa un kilometro sul rilevato stradale della SS106 Jonica.
- Il tracciato piega quindi verso la costa e percorre una strada comunale senza traffico che costeggia l'area archeologica di Suverito.
- Il percorso procede verso est su strade comunali agricole senza traffico con sottofondo in ghiaia che superano su ponti carrabili senza protezioni due corsi d'acqua, continua verso nord su strade comunali senza traffico in conglomerato bituminoso che attraversano su ponti carrabili due piccoli corsi d'acqua.
- L'itinerario procede poi in affiancamento alla SS106 Jonica su sedime non infrastrutturato ai piedi del rilevato stradale per 1.4 km.
- Il tracciato entra poi nell'area urbana di Isola di Capo Rizzuto piegando a destra su via Le Castella (SP46), segue la strada ad alto traffico, alla rotonda continua a destra su via Cafaldo e poi su via Santissima Annunciata (SP47), strade ad alto traffico.



- La ciclovia continua lungo via Traiano (Strada Provinciale 47), strada a basso traffico la cui sezione diminuisce, il percorso piega poi a sinistra e percorre via Vico I Biricchini, via Carmine, via Fiume Reno, via Ascoli Piceno e via Bugiafro, strade comunali a basso traffico.
- Il percorso procede in area extraurbana su strade agricole senza traffico in ghiaia e terra battuta, strade comunali in conglomerato bituminoso e un tratto in ghiaia, sempre senza traffico.
- Dopo aver superato la località di Vermica e l'incrocio con la SP47, la ciclovia continua su strette strade comunali asfaltate senza traffico che attraversano aree coltivate, e supera con ponti carrabili due piccoli corsi d'acqua.
- Il tracciato entra quindi nel territorio comunale di Crotone, continua su strade comunali senza traffico, attraversa un corso d'acqua su ponte carrabile e procede su via Filippo, strada comunale senza traffico in area agricola.
- La ciclovia continua su via Astilo, strada comunale a basso traffico, e si immette in via Olimpia (SP50), strada ad alto traffico.
- L'itinerario prosegue lungo la SP50 fino all'incrocio con via Hera Lacinia, strada di accesso all'area archeologica di Capo Colonna, dove la ciclovia piega a sinistra su via Capocolonna (SP49), strada ad alto traffico su rilevato, che attraversa aree coltivate e poi zone collinari.
- La ciclovia si mantiene sulla SP49, strada ad alto traffico che costeggia poi l'area turistica di Villaggio Caserosse, dove si superano alcuni corsi d'acqua su ponti carrabili esistenti.
- Il tracciato continua lungo la SP49 su viale Magna Grecia, costeggiando stabilimenti balneari e superando su ponti dei corsi d'acqua.
- La ciclovia prosegue lungo la SP49 su un percorso ciclopedonale di larghezza 3.50 m, entra nell'area urbana di Crotone dove costeggia il cimitero comunale su pista ciclabile esistente.
- Il percorso prosegue su strada comunale percorrendo il largo sedime ciclopedonale esistente sul lungomare (via Gramsci e via Colombo).
- Il tracciato costeggia il Porto Vecchio di Crotone e si mantiene sul lato verso mare della città, prosegue sul percorso pedonale e ciclopedonale di via Miscello da Ripe che costeggia il Porto Nuovo.
- La ciclovia si immette poi a destra su via Leonardo da Vinci, strada ad alto traffico con la quale esce dall'area urbana, e segue la stessa che supera con lungo ponte carrabile la foce del fiume Esaro.
- Il percorso continua lungo via Leonardo da Vinci, strada comunale ad alto traffico che costeggia la ferrovia, e supera un corso d'acqua su ponte carrabile esistente.
- Dopo lo svincolo di accesso alla SS106, si prosegue su via Leonardo da Vinci che diviene a basso traffico, supera un piccolo corso d'acqua su ponte esistente e raggiunge la foce del torrente Passovecchio.
- Attraversato il torrente Passovecchio la ciclovia continua su via delle Conchiglie, strada comunale a basso traffico di sezione minore che procede tra il sedime ferroviario e la costa, che attraversa vari corsi d'acqua su ponticelli esistenti con parapetti non sempre in regola.
- Il tracciato prosegue quindi su via dei Delfini, attraversando zone agricole tra la ferrovia Jonica e il litorale su strada a basso traffico che supera vari corsi d'acqua su ponticelli e sparse abitazioni.
- La ciclovia continua attraversando coltivazioni su strade senza traffico, raggiunge la località Cannonieri di cui percorre via dei Bergamotti e via dei Limoni, strade comunali senza traffico.
- Il percorso piega quindi verso l'interno su via degli Aranci, supera la ferrovia su passaggio a livello e raggiunge la SS106.
- Il tracciato si immette quindi in via delle Bocche di Leone, strada comunale senza traffico che corre parallelamente alla statale e supera un piccolo corso d'acqua.

- La ciclovia continua per un tratto di progetto su area non infrastrutturata e su ponte di progetto sul fiume Neto parallelo all'esistente della SS106 Jonica. Il fiume Neto costituisce il confine comunale tra Crotone e Strongoli e il termine del tronco CA13.

#### ***Tronco CA13 - Lo stato di progetto***

- Il tronco CA13 ha inizio a Cutro, al confine orientale con Belcastro, dopo il ponte di nuova costruzione che supera il corso d'acqua che delimita il territorio comunale.
- Il tracciato procede in area extraurbana su strada agricola senza traffico, dove è prevista la realizzazione del pacchetto stradale a piano campagna e l'introduzione del divieto di accesso eccetto frontisti (tratto 001).
- Si raggiunge poi il fiume Tacina, che viene superato su nuovo ponte di progetto a tre campate CA13.OP01.
- Il tratto 003 prosegue su nuova ciclovia a piano campagna, lungo strada agricola senza traffico resa ad accesso limitato ai soli frontisti.
- Dopo l'incrocio con via Parigi la ciclovia continua in sede propria su viale Foce Tacina, strada comunale a basso traffico che entra nell'area urbana della località Steccato di Cutro, dove è prevista la realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale in affiancamento con cordolo e fossato (tratti 004 e 005).
- L'itinerario procede sempre lungo viale Foce Tacina: il tratto 006 presenta percorso pedonale di larghezza adeguata, dove si interviene sulle regole d'uso rendendolo ciclopedonale, sui tratti 007 e 008 oltre al cambio di regole d'uso è previsto un allargamento del sedime pedonale esistente in pietra naturale per raggiungere la larghezza di progetto.
- La ciclovia piega quindi verso la costa su via Mare Ionio, strada comunale ad alto traffico dove è prevista la realizzazione di nuovo percorso ciclopedonale in affiancamento con cordolo e fossato (tratti 009 e 010).
- Il percorso raggiunge quindi la pineta su un tratto di strada a basso traffico a servizio dell'area di sosta, dove è prevista la realizzazione di ciclovia ricavata su piattaforma stradale con cordolo di separazione (tratto 011).
- L'itinerario della ciclovia procede in area extraurbana parallelamente alla costa su strada comunale senza traffico in terra battuta che corre tra la pineta e le coltivazioni; qui è prevista la realizzazione di un percorso ciclopedonale con sottofondo, binder in conglomerato bituminoso e pavimentazione tipo "Slurry" (tratto 012).
- Raggiunta la foce di una fiumara il percorso piega verso l'interno sul tratto 013 che percorre viale Marinella, strada chiusa comunale senza traffico a servizio di un'area residenziale, dove è previsto il ripristino del tappeto di usura e l'introduzione del divieto di accesso eccetto frontisti.
- Il tracciato piega poi verso il corso d'acqua per un tratto con percorso ciclopedonale di nuova realizzazione (tratto 014) e prosegue su ponte di progetto a due campate CA13.OP02 per superare la fiumara.
- La ciclovia raggiunge con il nuovo percorso ciclopedonale a piano campagna (tratto 016) la viabilità esistente.
- Il percorso prosegue lungo via Amalfi, per un primo tratto strada comunale senza traffico a servizio di villaggi turistici, resa ad accesso limitato ai soli frontisti (tratto 017), e per un secondo tratto strada a basso traffico che si avvicina alla SS106, dove è prevista la realizzazione di una nuova ciclovia in affiancamento con cordolo di separazione (tratto 018).

- Qui la viabilità procede con un sottopasso, mentre il tracciato della ciclovia si mantiene a valle del rilevato stradale su nuovo percorso a piano campagna su strada agricola senza traffico, con l'introduzione di divieto di accesso eccetto frontisti (tratto 019).
- Il successivo tratto 020 prevede la realizzazione di una rampa ciclopedonale di raccordo al nuovo ponte a due campate CA13.03 sul torrente Dragone.
- L'itinerario continua in sede propria lungo la SS106 Jonica, strada ad alto traffico, dove è prevista la realizzazione di ciclovia delimitata da cordolo con allargamento di rilevato stradale per il tratto 022 e di nuovo percorso ciclopedonale in affiancamento alla viabilità con nuovo fossato di guardia per il tratto 023.
- Il tracciato procede quindi sul sedime di una strada a basso traffico, dove si prevede il rifacimento dello strato di usura e l'introduzione di zona a 30 km/h (tratto 024).
- La ciclovia continua mantenendosi in sede propria lungo la SS106 Jonica, strada ad alto traffico, dove è prevista la realizzazione di ciclovia delimitata da cordolo con allargamento di rilevato stradale (tratto 025).
- Il percorso supera poi con un nuovo ponte ad due campate CA13.OP04 il Torrente Purgatorio, che costituisce il confine comunale tra Cutro e Isola di Capo Rizzuto.
- La ciclovia continua quindi per 1.5 km in affiancamento alla SS106 Jonica su percorso ciclopedonale di nuova realizzazione a sbalzo su setti con barriera stradale (tratto 07).
- Superato lo svincolo della SS106 di accesso alla località Praialonga il tracciato continua su nuova ciclovia a piano campagna che corre parallelamente alla Strada Statale Jonica per il tratto 028.
- La ciclovia piega poi verso la costa per un tratto di percorso ciclopedonale di nuova realizzazione attraverso zone coltivate (tratto 029) e si ricongiunge a strade agricole senza traffico in terra battuta, dove è prevista la realizzazione del percorso a piano campagna e l'introduzione del divieto di accesso eccetto frontisti (tratti 030 e 032), che superano un corso d'acqua su ponte carrabile esistente CA13.OP05, su cui è previsto l'adeguamento del pacchetto stradale e dei parapetti.
- Il tracciato piega nuovamente verso la SS106 e procede parallelamente a questa in area agricola su nuovo percorso ciclopedonale a piano campagna (tratti 033 e 035) che supera su ponte di progetto CA13.OP06 un corso d'acqua.
- L'itinerario si immette quindi sulla SP44, strada ad alto traffico, si percorre un breve tratto per raggiungere un punto di più sicuro attraversamento, e si supera una rotonda dello svincolo di immissione nella SS106. In questi tratti 036 e 037 è prevista la realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale con allargamento del rilevato stradale.
- La ciclovia percorre quindi un nuovo percorso ciclopedonale su una strada senza traffico tra le coltivazioni, resa ad accesso limitato ai soli frontisti (tratto 037), e poi si riporta per un tratto di circa un kilometro su nuova ciclovia realizzata tramite allargamento del rilevato della SS106 Jonica (tratto 038).
- Il tracciato piega quindi verso la costa e percorre il tratto 039, strada comunale senza traffico che costeggia l'area archeologica di Suverito, dove è previsto il ripristino del tappeto di usura e l'introduzione del divieto di accesso eccetto frontisti.
- Il percorso procede verso est su nuovo percorso ciclopedonale a piano campagna sul sedime di strade comunali agricole senza traffico, rese ad accesso limitato ai soli frontisti (tratti 040, 042 e 044). Queste superano due corsi d'acqua sui ponti carrabili CA13.OP07 e OP08, attualmente senza protezioni, sui quali è previsto l'adeguamento dei parapetti e della pavimentazione.
- La ciclovia continua verso nord su strade comunali senza traffico, rese ad accesso limitato ai soli frontisti, in conglomerato bituminoso dove è previsto il ripristino del tappeto di usura (tratti 045, 047

- e 049), che attraversano due corsi d'acqua sui ponti carrabili CA13.OP09 e CA13.OP10, sui quali è previsto l'adeguamento dei parapetti e della pavimentazione.
- L'itinerario procede poi in affiancamento alla SS106 Jonica su nuova ciclovia a piano campagna ai piedi del rilevato stradale per 1.4 km (tratto 050).
  - Il tracciato entra poi nell'area urbana di Isola di Capo Rizzuto piegando a destra su via Le Castella (SP46), e procede su nuovo percorso ciclopedonale in sede propria con cordolo di separazione e spostamento di recinzioni (tratto 051). La ciclovia continua su nuovo percorso a piano campagna in affiancamento alla strada ad alto traffico con cordolo di separazione per i tratti 052 e 053, e poi su percorso ricavato su piattaforma stradale con cordolo di separazione per il tratto 054.
  - Alla rotonda di Piazza Berlinguer l'itinerario continua su a destra su via Cafaldo e poi su via Santissima Annunciata (SP47), strade ad alto traffico sulle quali è prevista l'introduzione di corsie ciclabili e di zona con limite di velocità a 30 km/h (tratto 055).
  - La ciclovia continua lungo via Traiano (Strada Provinciale 47), strada a basso traffico la cui sezione diminuisce, dove si interviene sulle regole d'uso, anche qui con zona con limite di 30 km/h (tratto 056).
  - Il percorso piega poi a sinistra e percorre via Vico I Bircichini, via Carmine, via Fiume Reno, via Ascoli Piceno e via Bugiafro, strade comunali a basso traffico percorse in promiscuo dove si prolunga la zona a limite 30 km/h (tratti 057, 058, 059, 060 e 061).
  - Il percorso procede in area extraurbana su strade agricole senza traffico, sulle quali è introdotto il divieto di accesso eccetto frontisti, sul primo tratto 062 in ghiaia è prevista la realizzazione della pavimentazione in conglomerato bituminoso, sul successivo tratto 063 in terra battuta la costruzione di nuova ciclovia a piano campagna.
  - La ciclovia continua su strada comunale, sempre senza traffico resa ad accesso limitato ai soli frontisti, un primo tratto in conglomerato bituminoso, dove è previsto il solo intervento sulle regole d'uso (tratto 064) e un successivo tratto dove è prevista la realizzazione di nuovo percorso a piano campagna (tratto 065).
  - Dopo aver superato la località di Vermica e l'incrocio con la SP47, la ciclovia continua su strette strade comunali asfaltate senza traffico che attraversano aree coltivate, sulle quali è previsto il ripristino del tappeto di usura e l'introduzione del divieto di accesso eccetto frontisti (tratti 066 e 067), e supera un piccolo corso d'acqua con ponte carrabile CA13.OP11 dove verranno adeguati i parapetti e verrà rinnovato il manto di usura in continuità con i tratti.
  - L'itinerario continua in sede propria su nuova ciclovia a piano campagna realizzata sul sedime di strade agricole senza traffico, rese accessibili ai soli frontisti (tratti 069 e 071), e supera su ponte carrabile esistente CA13.OP12, dove è previsto l'adeguamento dei parapetti e del pacchetto stradale, il corso d'acqua che costituisce il confine comunale tra i territori di Isola di Capo Rizzuto e Crotone.
  - Il tracciato entra quindi in comune di Crotone e procede su strada comunale senza traffico, dove è prevista l'introduzione del divieto di accesso eccetto frontisti e la realizzazione di nuovo percorso ciclopedonale a piano campagna (tratto 072).
  - La ciclovia continua su via Filippo, strada comunale agricola senza traffico resa ad accesso limitato ai soli frontisti, dove il progetto prevede il ripristino del tappeto di usura (tratto 073).
  - Si attraversa poi un corso d'acqua su ponte carrabile CA13.OP13, di cui è previsto l'adeguamento dei parapetti e il ripristino del manto di usura.
  - Il tracciato procede lungo via Filippo, strada comunale senza traffico in area agricola di cui si prevede il ripristino del manto di usura e il divieto di accesso eccetto frontisti (tratto 075).

- La ciclovia continua su via Astilo, strada comunale a basso traffico percorsa in promiscuo, dove è previsto il ripristino del tappeto di usura e l'introduzione del limite di velocità di 30 km/h.
- Il percorso si immette in via Olimpia (SP50), strada ad alto traffico dove è prevista la realizzazione di nuova ciclovia in sede propria in affiancamento alla base del rilevato (tratto 077); in corrispondenza dell'attraversamento di un piccolo corso d'acqua è prevista l'inserimento di uno scatolare idraulico in corrispondenza del vincolo CA13.V01.
- L'itinerario prosegue lungo la SP50 fino all'incrocio con via Hera Lacinia, strada di accesso all'area archeologica di Capo Colonna, dove la ciclovia piega a sinistra su via Capocolonna (SP49). Qui è prevista la realizzazione di nuova ciclovia in affiancamento alla strada ad alto traffico su rilevato con presenza di illuminazione pubblica interferente per i tratti 078 e 080 e con spostamento di recinzione per i tratti 079 e 081.
- La ciclovia continua in sede propria lungo la SP49 ad alto traffico che procede in area collinare, dove il nuovo percorso ciclopedonale è realizzato a sbalzo con barriera stradale su setti (tratto 082).
- Il tracciato procede su nuova opera d'arte CA13.OP14 e successivamente su nuovo percorso ciclopedonale realizzato con allargamento del rilevato stradale (tratto 084) e raggiunge l'area turistica di Villaggio Caserosse.
- Dopo aver attraversato la strada ad alto traffico, la ciclovia si mantiene in sede propria sul lato sinistro della SP49, su nuovo percorso lato monte con muro di sostegno (tratti 085, 087 e 089), con nuovi ponti CA13.OP15 e CA13.OP16 paralleli ai carrabili esistenti per superare alcuni corsi d'acqua.
- La ciclovia procede su nuovo percorso ciclopedonale ricavato sulla piattaforma stradale con cordolo di separazione e parcheggi in linea per i tratti 090 e 092, intervallati da nuova passerella CA13.OP17.
- Il tratto curvo successivo 093 prevede la realizzazione di nuovo percorso ciclopedonale con muro di sostegno; si supera quindi con nuovo ponte CA13.OP18 un corso d'acqua.
- Il tracciato continua lungo la SP49 su viale Magna Grecia, su ciclovia con cordolo di separazione di nuova realizzazione, ricavata sulla piattaforma stradale per il tratto 095, con spostamento di recinzione per i tratti 096 e 098 e con muro di sostegno per i tratti 097 e 099.
- Si supera poi un corso d'acqua su ponte di progetto CA13.OP19.
- La ciclovia continua in sede propria su nuovo percorso ciclopedonale: tratto 101 in scavo con muro di sostegno, tratto 102 con segnalazione di pericolo per restringimento dovuto a vincolo immobiliare e tratto 103 ricavata sulla piattaforma stradale, tutte con cordolo di protezione dalla strada ad altro traffico che costeggia il litorale con stabilimenti balneari.
- Il tracciato continua attraversando un corso d'acqua su ponte di progetto CA13.OP20, prosegue con il tratto 105 dove è prevista la realizzazione di nuova ciclovia con muro di sostegno, il nuovo ponte CA13.OP21 e successivamente il tratto 107 allargando la banchina a livello del verde attuale con nuovo muretto tipo a secco.
- La ciclovia attraversa la carreggiata e prosegue lungo la SP49 sul lato costiero su un percorso ciclopedonale di nuova realizzazione ricavata sulla piattaforma stradale (tratto 108).
- Il tracciato continua quindi sul percorso ciclopedonale esistente di larghezza 3.50 m, dove non è previsto nessun intervento (tratto 109), entra nell'area urbana di Crotona e costeggia il cimitero comunale su pista ciclabile esistente, dove si prevede il ripristino del tappeto di usura (tratto 110).
- Il percorso prosegue su strada comunale percorrendo il largo sedime ciclopedonale esistente sul lungomare (via Gramsci e via Colombo), sul quale non sono previsti interventi (tratto 111).
- Il tracciato costeggia il Porto Vecchio di Crotona e si mantiene sul lato verso mare della città, prosegue con il tratto 112; qui è previsto l'allargamento del percorso pedonale in betonelle e l'intervento sulle regole d'uso rendendolo ciclopedonale.

- Si prosegue quindi attraversando e percorrendo il percorso ciclopedonale in area verde, dove è previsto il rifacimento del manto di usura (tratto 113).
- Il tracciato attraversa nuovamente la viabilità e continua su percorso ciclopedonale ottenuto con allargamento del marciapiede esistente in masselli autobloccanti (tratto 114), e poi sull'esistente dove si interviene solo sulle regole d'uso rendendolo ciclopedonale (tratto 115).
- La ciclovia si immette poi a destra su via Leonardo da Vinci, strada ad alto traffico con la quale esce dall'area urbana, dove è prevista la realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale con spostamento delle recinzioni interferenti (tratto 116).
- Il tracciato attraversa quindi la carreggiata e prosegue in sede propria in affiancamento a via Leonardo da Vinci su nuova ciclovia a piano campagna protetta da cordolo, sul lato est verso il mare (tratto 117). La ciclovia supera poi su nuovo percorso ciclopedonale ricavato con aggiunta di cordolo sul ponte carrabile esistente CA13.OP22, la foce del fiume Esaro.
- Il percorso continua lungo via Leonardo da Vinci, su nuova ciclovia in sede propria in affiancamento alla strada comunale ad alto traffico che costeggia la ferrovia (tratto 119).
- Il tracciato si porta sul lato sinistro della carreggiata prima dello svincolo di accesso alla SS106 e supera un corso d'acqua su nuovo percorso ciclopedonale ricavato con aggiunta di cordolo sul ponte carrabile esistente (CA13.OP23).
- Con il successivo tratto 121 si prosegue su via Leonardo da Vinci, che diviene a basso traffico, su nuovo percorso ciclopedonale protetto da cordolo invalicabile e si supera un piccolo corso d'acqua su carrabile esistente CA13.OP24, del quale è previsto l'adeguamento dei parapetti.
- La ciclovia continua in sede propria su nuovo percorso ciclopedonale realizzato per i tratti 123 e 125 con spostamento di recinzioni interferenti e per il tratto 124, dove ciò non è possibile per la presenza di un vincolo lineare, si procede a sezione ristretta con segnalazione di pericolo.
- Il successivo tratto 126 prevede una nuova ciclovia a piano campagna in affiancamento alla viabilità esistente. Si raggiunge quindi la foce del torrente Passovecchio che si supera con in promiscuo sul ponte esistente CA13.OP25, dove viene applicato il limite di velocità di 30 km/h.
- Attraversato il torrente Passovecchio la ciclovia continua in sede propria in affiancamento su via delle Conchiglie, strada comunale a basso traffico di sezione minore che procede tra il sedime ferroviario e la costa. Qui la realizzazione del nuovo percorso ciclopedonale è prevista con allargamento del rilevato stradale per i tratti 129, 133, 135, 142 e 144, in affiancamento alla viabilità per i tratti 128, 131, 137, 139 e 141 che attraversa vari corsi d'acqua su ponticelli esistenti con parapetti non sempre in regola, e su nuovi ponti ciclopedonali paralleli ai carrabili esistenti CA13.OP26, OP27, OP28, OP29, OP30, OP31 e OP32.
- Il tracciato prosegue quindi sempre verso nord su via dei Delfini, attraversando zone agricole con qualche abitazione tra la ferrovia Jonica e il litorale su strada a basso traffico, dove è previsto un nuovo percorso ciclopedonale in sede propria (tratti 145-155). In particolare la pista è realizzata per i tratti 145 e 149 con allargamento del rilevato stradale, per i tratti 147, 153 e 155 con spostamento di recinzioni interferenti, e per il tratto 154 in affiancamento alla viabilità in presenza di sottoservizi lineari interferenti. Vengono poi superati vari corsi d'acqua su piccoli ponti di progetto CA13.OP33, OP34, OP35 e OP36.
- La ciclovia continua in promiscuo lungo via dei Delfini, attraversando coltivazioni su strada senza traffico, resa ad accesso limitato ai soli frontisti, di cui è previsto il rifacimento del tappeto di usura (tratti 157, 159, 161 e 163). Si attraversano anche i ponti carrabili esistenti CA13.OP37, CA13.OP38, CA13.OP39 e CA13.OP40 nei quali è previsto l'adeguamento parapetti e della pavimentazione, e per le OP38, OP39 e OP40 una verifica statica dello stato della struttura esistente.



- L'itinerario raggiunge la località Cannonieri di cui percorre via dei Bergamotti, via dei Limoni e via degli Aranci, strade comunali senza traffico in area agricola, dove si prevede l'introduzione del divieto di accesso eccetto frontisti e il rifacimento del manto di usura della pavimentazione (tratto 164 e 165).
- Il tracciato raggiunge la SS106 e prima gira a destra per immettersi in via delle Bocche di Leone, strada comunale senza traffico che corre parallelamente alla statale, dove è previsto l'allargamento del sedime in conglomerato bituminoso per raggiungere i 4.00 m di larghezza (tratti 166 e 168) e si supera un piccolo corso d'acqua sul ponte carrabile esistente CA13.OP41, dove è previsto l'adeguamento dei parapetti e l'asfaltatura.
- La ciclovia continua per un tratto di progetto in affiancamento alla SS106 con allargamento del rilevato strale (tratto 169) e su ponte di progetto a cinque campate CA13.OP42 sul fiume Neto parallelo all'esistente della SS106 Jonica. Il fiume Neto costituisce il confine comunale tra Crotone e Strongoli e il termine del tronco CA13.

#### **Tronco 14 - Lo stato di fatto**

- Il tronco 14 ha inizio a Strongoli (KR), dopo l'attraversamento del Neto che segna il confine comunale con Crotone.
- La ciclovia procede in area extraurbana per un tratto lungo la SS106 Jonica ad alto traffico, che attraversa due piccoli corsi d'acqua su ponti carrabili.
- Il tracciato piega poi a destra su una strada senza traffico, costeggia il Castello di Fasano e continua su strada senza traffico in terra verso il mare, attraversa un ponte carrabile esistente, e procede verso nord su strada senza traffico in terra che corre tra le coltivazioni e la pineta di Bosco del Pantano.
- Si attraversa quindi un ponte carrabile esistente che supera un canale e si continua attraversando aree agricole su strade senza traffico in terra e poi in asfalto.
- Il percorso continua attraversando su un guado e procede su via del Senato Petelino, strada senza traffico che attraversa coltivazioni.
- L'itinerario raggiunge quindi l'area urbana di Marina di Strongoli, procede verso il mare su via dei Theodoroi Belfici, strada a basso traffico, e poi verso nord su via Macaone, con percorso pedonale di 4 m di larghezza. Si prosegue su viale Magna Grecia, strada a basso traffico prima e poi lungomare infrastrutturato con percorso pedonale di varia larghezza.
- La ciclovia supera quindi su ponte carrabile esistente il torrente Tronchicello e procede sul percorso pedonale di viale del Porto Antico.
- Il tracciato continua sul ponte carrabile che attraversa il torrente Foresta e lungo via Macalla, strada senza traffico che porta alle ultime case del litorale. Procede quindi su un tratto di strada in terra parallela alla ferrovia senza traffico e si riporta quindi sul lungomare.
- La ciclovia continua in ambito extraurbano su tratto attualmente non infrastrutturato dove è prevista una progettualità da parte dei Comuni di Strongoli e Sellia Marina con la realizzazione di percorso ciclopedonale che collega le due zone balneari. Il tracciato si mantiene sulla costa in affiancamento alla ferrovia.
- Raggiunta la località di Torre Melissa, ci si immette in via Risorgimento, strada senza traffico, si attraversa il torrente Perticaro su passerella pedonale di larghezza limitata, e si raggiunge sempre su strada senza traffico di servizio alle abitazioni, via Lungomare, di cui si percorre l'ampia area pedonale.

- L'itinerario rientra su strada senza traffico e continua per un tratto su via Pontino, strada a basso traffico che procede parallelamente alla ferrovia, si riporta sulla spiaggia e procede sul lungomare servito da strada senza traffico di servizio agli stabilimenti.
- Il tracciato rientra quindi verso l'interno, supera la ferrovia con sottopasso pedonale esistente e procede sulla SS106 Jonica verso nord per 2 km e entra nel Comune di Cirò Marina.
- La ciclovia si porta quindi nuovamente su strade senza traffico di servizio all'area agricola, attraversa il torrente Fego su ponte carrabile, procede fino al torrente Lipuda, lo costeggia per un tratto e passa sotto la ferrovia, e lo supera su guado.
- Il percorso continua su via Brisi, strada senza traffico che attraversa coltivazioni e raggiunge l'area urbana di Cirò Marina. Qui procede sulla viabilità parallela al litorale di servizio agli stabilimenti, via Terranova, prima in promiscuo su strada a basso traffico e poi su percorso pedonale e ciclopedonale.
- La ciclovia continua sul percorso ciclopedonale di Lungomare Stefano Pugliese, costeggia il porto, procede e si immette poi in via Punta Alice, infrastrutturata con percorso pedonale di larghezza limitata, e dopo l'incrocio con via Vurghe in promiscuo su strada a basso traffico.
- L'itinerario raggiunge quindi la pineta di Cirò Marina, procede verso il mare su strada senza traffico e continua sulla strada senza traffico in ghiaia che costeggia la pineta e la spiaggia.
- Il percorso raggiunge quindi il faro di Punta Alice e procede su viabilità senza traffico in asfalto che costeggia l'area archeologica di Syndial.
- La ciclovia si riporta quindi sulla costa e percorre viabilità in ghiaia senza traffico tra la pineta e la spiaggia, attraversa su ponte carrabile esistente un corso d'acqua e procede affiancandosi alla ferrovia su strada senza traffico in ghiaia e poi su area non infrastrutturata.
- Si procede su ponte nuovo e si entra in Comune di Cirò e nel Parco delle Dune di Marinella.
- Si continua in area non infrastrutturata, si attraversa il torrente Vorvito con un ponte nuovo, si procede fino al torrente San Venere, che si supera su ponte della SS106 dismesso, raggiunto sottopassando due volte la ferrovia.
- Il tracciato continua parallelamente alla ferrovia, si attraversa il ponte e si procede su strada senza traffico in ghiaia che attraversa un tratto di Pineta, e poi per un tratto non infrastrutturato.
- L'itinerario raggiunge l'Hotel Costa Elisabeth, attraversa la ferrovia, entra in Comune di Crucoli e procede sulla SS106, che attraversa un corso d'acqua.
- La ciclovia raggiunge quindi la località di Torretta ed entra in ambito urbano, si attraversa la ferrovia e si procede su viale J.F. Kennedy, strada a basso traffico sul lungomare di larghezza variabile che attraversa su ponte carrabile esistente sul torrente Giardinello.
- Si continua sul lungomare prima su percorso pedonale esistente sulla destra e poi su pista ciclabile sulla sinistra della carreggiata.
- Il percorso esce dell'area urbana e continua su stretta strada senza traffico in ghiaia sul lungomare tra spiaggia e pineta, supera con ponte carrabile esistente un corso d'acqua e procede su strade sempre senza traffico in asfalto e poi ghiaia, supera con un guado il torrente Cassia e si riporta sul lungomare su strada senza traffico in terra.
- L'itinerario procede su aree attualmente non infrastrutturate lungo la spiaggia e la pineta e poi risalendo la foce del fiume Nicà.
- Il tronco CA14 termina qui, prima di entrare in Comune di Cariati con il nuovo ponte.

#### ***Tronco CA14 - Lo stato di progetto***

- Il tronco 14 ha inizio a Strongoli (KR), dopo l'attraversamento del Neto che segna il confine comunale con Crotone.

- La ciclovia si mantiene lungo la SS106 Jonica dove è prevista la realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale di larghezza 4.00 m tramite allargamento del rilevato stradale per i tratti 001, 003 e 005. Vengono anche attraversati due piccoli corsi d'acqua: il ponte carrabile esistente CA14.OP01 ha larghezza sufficiente per la realizzazione del percorso ciclopedonale con cordolo di separazione in area di servizio, l'OP02 consiste invece in un nuovo ponte ciclopedonale parallelo al carrabile esistente
- Con il tratto 006 il tracciato piega poi a destra su una strada senza traffico, dove si interviene nelle regole d'uso introducendo il divieto di accesso eccetto frontisti.
- L'itinerario costeggia quindi il Castello di Fasano e continua su strada senza traffico, resa a solo accesso frontisti, dove è prevista la realizzazione di nuova ciclovia a piano campagna di larghezza 4.00m (tratti 007 e 009). Si attraversa su un ponte carrabile esistente CA14.OP03 dove è previsto l'adeguamento dei parapetti e il rifacimento della pavimentazione.
- Il tracciato procede verso nord con il tratto 010 su nuova pista ciclopedonale a piano campagna che corre tra le coltivazioni e la pineta di Bosco del Pantano.
- Il percorso attraversa quindi il ponte carrabile esistente CA14.OP04 che supera un canale, dove è previsto l'adeguamento dei parapetti e il rifacimento della pavimentazione. Il tratto 012 continua in sede propria su nuova ciclovia a piano campagna attraversando aree agricole.
- La ciclovia procede su viabilità agricola dove viene introdotto il divieto di accesso eccetto frontisti per i tratti 013 e 014.
- Il percorso continua attraversando un guado su nuova passerella (CA14.OP05) e procede su via del Senato Petelino, strada agricola senza traffico, resa ad accesso limitato ai frontisti (tratto 016).
- L'itinerario raggiunge quindi l'area urbana di Marina di Strongoli, procede verso il mare su via dei Theodoroi Belfici, dove è prevista la realizzazione della ciclovia sulla carreggiata esistente con costruzione di cordolo separatore e asfaltatura (tratto 017).
- La ciclovia continua verso nord su via Macaone, su percorso esistente di 4 m di larghezza, dove è previsto il rifacimento del manto d'usura e il cambio delle regole d'uso rendendolo percorso ciclopedonale (tratto 018).
- Il tracciato prosegue su viale Magna Grecia, dove sul tratto 019 è prevista la realizzazione di percorso ciclopedonale tramite l'allargamento del marciapiede esistente, e sui tratti 020 e 021 è previsto il cambio di regole d'uso rendendo ciclopedonale l'infrastruttura del lungomare esistente.
- La ciclovia continua sul tratto 022, dove è previsto l'allargamento del percorso pedonale esistente, reso ciclopedonale, per raggiungere la larghezza di progetto.
- La ciclovia supera quindi su ponte carrabile esistente CA14.OP06 il torrente Tronchicello, dove è previsto l'adeguamento delle barriere.
- L'itinerario procede lungo viale del Porto Antico su percorso ciclopedonale di nuova realizzazione sulla carreggiata esistente con costruzione di cordolo separatore e asfaltatura (tratto 024).
- Il tracciato continua sul ponte carrabile CA14.OP07 che attraversa il torrente Foresta, dove si interviene su barriere e regole d'uso.
- La ciclovia procede lungo via Macalla, strada senza traffico che porta alle ultime case del litorale: il tratto 026 prevede la sola modifica delle regole d'uso introducendo il divieto di accesso eccetto frontisti.
- Con il tratto 027 si continua quindi su un tratto di strada in terra parallela alla ferrovia senza traffico, resa ad accesso limitato ai soli frontisti e dove si prevede la realizzazione di nuovo pacchetto di pavimentazione.

- La ciclovia continua in ambito extraurbano su tratto attualmente non infrastrutturato dove è prevista una progettualità da parte dei Comuni di Strongoli e Sellia Marina con la realizzazione di percorso ciclopedonale che collega le due zone balneari. Il tracciato si mantiene sulla costa in affiancamento alla ferrovia su percorso ciclopedonale, in alcuni tratti realizzato su scogliera e in altri su passerella (tratti 028 e 029).
- Raggiunta la località di Torre Melissa, il tracciato si immette in via Risorgimento, strada senza traffico dove è introdotto il divieto di accesso eccetto frontisti (tratto 030).
- Il percorso continua su nuovo ponte ciclopedonale CA14.OP08 con il quale viene attraversato il torrente Perticaro.
- La ciclovia procede con il tratto 032 su strada senza traffico di servizio alle abitazioni, resa di solo accesso ai frontisti.
- Il tracciato piega quindi verso nord e percorre via Lungomare, su ampia area pedonale esistente resa ciclopedonale (tratto 033).
- L'itinerario rientra su strada senza traffico, resa ad accesso limitato ai soli frontisti (tratto 034) e continua con il tratto 035 su via Pontino, strada a basso traffico che procede parallelamente alla ferrovia, dove è previsto il solo intervento sulle regole d'uso con l'introduzione di zona a limite 30 km/h.
- Il percorso si riporta sulla spiaggia su strada senza traffico resa ad accesso limitato ai soli frontisti (tratto 036).
- La ciclovia procede quindi sul lungomare: sul percorso a fondo sabbioso è prevista la realizzazione di pista con sottobase costituita da materiale arido drenante contenuto da sacco in tessuto non tessuto, impalcato in elementi prefabbricati modulari in gomma riciclata (tratto 037).
- Il tracciato rientra quindi verso l'interno, supera la ferrovia con sottopasso pedonale esistente CA14.OP09 dove è previsto l'adeguamento della rampa di accesso lato monte; il sottopasso di dimensioni limitate sarà percorso con bici a mano.
- L'itinerario procede lungo la SS106 Jonica verso nord per 2 km e entra nel Comune di Cirò Marina; la ciclovia per i tratti 040, 0471 e 042 è in sede propria su percorso ciclopedonale protetto da cordolo invalicabile di nuova realizzazione con allargamento del rilevato stradale.
- L'itinerario si porta nuovamente su strada senza traffico di servizio all'area agricola di cui si prevede il rifacimento del manto d'usura e l'introduzione del divieto di accesso eccetto frontisti (tratto 043).
- La ciclovia attraversa poi il torrente Fego sul ponte carrabile CA14.OP10, del quale si prevede l'adeguamento dei parapetti e il rifacimento del manto stradale della carreggiata.
- Il tracciato procede fino al torrente Lipuda, lo costeggia per un tratto e passa sotto la ferrovia, percorrendo il tratto 045 su strade agricole senza traffico delle quali si prevede il rifacimento del manto d'usura e l'introduzione del divieto di accesso eccetto frontisti.
- Il percorso supera su nuova passerella il torrente Lipida (CA14.OP11).
- La ciclovia continua su via Brisi, strada senza traffico che attraversa coltivazioni e piega verso il mare. Per il tratto 047 è previsto il rifacimento del manto d'usura e l'introduzione del divieto di accesso eccetto frontisti.
- L'itinerario raggiunge l'area urbana di Cirò Marina dove procede in sede propria lungo via Terranova, viabilità parallela al litorale di servizio agli stabilimenti: sul tratto 048 ci si mantiene su nuova ciclovia sul lato sinistro della carreggiata, realizzata con spostamento di recinzioni, si attraversa e si continua sul tratto 049, dove viene allargato il percorso ciclopedonale esistente.

- La ciclovia continua sul percorso ciclopedonale di Lungomare Stefano Pugliese, costeggia il porto, e procede sul litorale. Il percorso per i tratti 050, 051, 052 e 053 è già infrastrutturato con percorso ciclopedonale che rispetta i criteri di progetto, non è quindi previsto nessun intervento.
- Il tracciato si immette poi in via Punta Alice, infrastrutturata con percorso pedonale in betonelle di larghezza limitata, del quale è previsto l'allargamento e la modifica delle regole d'uso rendendolo ciclopedonale (tratto 055).
- Dopo l'incrocio con via Vurghe la ciclovia procede in promiscuo su strada a basso traffico, dove è introdotta la zona con limite di 30km/h (tratto 56).
- L'itinerario raggiunge quindi la pineta di Cirò Marina, procede verso il mare sul tratto 057 di strada senza traffico dove è previsto il rifacimento del manto di usura e la continuazione della zona a 30 km/h.
- La ciclovia continua in sede propria sulla strada senza traffico che costeggia la pineta e la spiaggia. Per i tratti 058, 059 e 060 è prevista la realizzazione di sottofondo, binder in conglomerato bituminoso e pavimentazione tipo "Slurry"; il percorso è ciclopedonale con divieto di accesso eccetto frontisti per i tratti 058 e 060.
- Il percorso raggiunge quindi il faro di Punta Alice e procede su viabilità senza traffico in asfalto, resa ad accesso limitato ai soli frontisti, che costeggia l'area archeologica di Syndial.
- La ciclovia si riporta quindi sulla costa e continua su pista ciclopedonale di nuova realizzazione a piano campagna per il tratto 063, e successivamente su viabilità di accesso limitato ai soli frontisti dove è prevista la realizzazione della pavimentazione in conglomerato bituminoso su sottofondo presente (tratto 064) e la realizzazione di nuova ciclovia a piano campagna (tratto 065).
- Il tracciato attraversa un corso d'acqua su ponte carrabile esistente CA14.OP12; ne è prevista la verifica statica, il rifacimento della paviementazione l'adeguamento dei parapetti.
- L'itinerario procede lungo la costa in affiancamento alla ferrovia su ciclovia di nuova realizzazione a piano campagna con divieto di accesso eccetto frontisti (tratti 067, 068).
- La ciclovia per il tratto 069 verrà realizzata a sbalzo con setti in calcestruzzo, e per il successivo tratto 070 su scogliera, vista la vicinanza con la costa soggetta ad erosione.
- Il tracciato continua su ciclovia di nuova realizzazione a piano campagna lungo la costa in per i tratti 071, 073, 075 e 077, intervallati da corsi d'acqua.
- Il nuovo ponte ciclopedonale CA14.OP13 supera il confine comunale con Cirò, analogamente l'OP14 attraversa il torrente Vorvito, l'OP15 attraversa il torrente San Venere tramite ponte della SS106 dismesso da adeguare con pavimentazione e parapetti.
- Dopo il tratto 077, dove è presente anche un piccolo corso d'acqua superato tramite tombotto (CA14.V01), si attraversa il nuovo ponte CA14.OP16.
- Il tracciato continua sempre in sede propria parallelamente alla ferrovia con i tratti 079 e 080 su nuova ciclovia a piano campagna.
- L'itinerario raggiunge l'Hotel Costa Elisabeth, il tratto 081 piega a sinistra e attraversa la ferrovia su breve tratto di strada a basso traffico dove si impone il limite di velocità.
- La ciclovia procede a lato della SS106, in nuovo percorso ciclopedonale realizzato per il tratto 082 con spostamento di recinzione e per il tratto 083 con allargamento del rilevato stradale.
- Il percorso entra in Comune di Crucoli e continua con il tratto 084 lungo la SS106 su nuova ciclovia con allargamento di rilevato.
- Si attraversa poi un corso d'acqua su nuovo ponte CA14.OP17, realizzato a valle dell'esistente ponte carrabile.

- Il tracciato continua lungo la SS106 sempre su nuova ciclovia con allargamento di rilevato per il tratto 086, dove è prevista anche la realizzazione di un tombotto (CA14.V02).
- Il nuovo percorso ciclopedonale continua con il tratto 087, dove la sua realizzazione prevede lo spostamento di recinzioni per raggiungere la larghezza di progetto.
- La ciclovia raggiunge quindi la località di Torretta ed entra in ambito urbano, si attraversa la ferrovia e si procede su viale J.F. Kennedy, strada a basso traffico sul lungomare dove è previsto l'intervento sulle regole d'uso con l'introduzione di corsie ciclabili e di zona a limite di velocità 30 km/h (tratto 088).
- Il tracciato attraversa il torrente Giardinello su ponte carrabile esistente CA14.OP18 dove si interviene con l'aggiunta di cordolo per ricavare il passaggio ciclabile minimo e l'adeguamento delle barriere.
- La ciclovia procede lungo viale J.F. Kennedy che costeggia la spiaggia, dove si prevede l'introduzione di corsie ciclabili e di zona a limite di velocità 30 km/h sui tratti 090, 092 e 093 e 094; mentre sul tratto 091 c'è la sola introduzione del limite di velocità, vista la limitata sezione stradale.
- L'itinerario si mantiene sul lungomare prima su percorso pedonale esistente sulla destra della carreggiata, reso in parte ciclabile vista l'ampia sezione (tratto 095) e poi su pista ciclabile sulla sinistra della carreggiata, sulla quale non è previsto nessun intervento (tratto 096).
- Il percorso esce dell'area urbana e continua su stretta strada senza traffico, resa ad accesso limitato ai frontisti, sul lungomare tra spiaggia e pineta, dove la ciclovia corre su nuovo percorso ciclopedonale a piano campagna (tratto 097).
- Si supera poi un corso d'acqua con ponte carrabile esistente CA14.OP19, dove si interviene con adeguamento dei parapetti e rifacimento del manto di usura.
- La ciclovia procede su strade sempre senza traffico: per il tratto 099 in asfalto è prevista la sola modifica delle regole d'uso con l'introduzione del divieto di accesso eccetto frontisti, per il tratto 100 in ghiaia anche la realizzazione della pavimentazione in conglomerato bituminoso.
- Il tracciato supera quindi su nuova passerella CA14.OP20 il torrente Cassia.
- Il percorso si riporta sul lungomare su strada senza traffico, lungo la quale è prevista la realizzazione di ciclovia a piano campagna e l'accesso limitato ai soli frontisti (tratto 102).
- L'itinerario procede lungo la spiaggia dove è prevista la realizzazione di percorso ciclopedonale su rilevato roccioso per proteggerlo dalle mareggiate (tratto 103).
- La ciclovia attraversa quindi la pineta e risale la foce del fiume Nicà su percorso ciclopedonale a piano campagna di nuova realizzazione (tratto 104).
- Il tronco CA14 termina qui, prima di entrare in Comune di Cariati con il nuovo ponte.

#### **Tronco 15 - Lo stato di fatto**

- Il tronco 15 ha inizio a Cariati (CS), al confine comunale con Crucoli (KR). Con strade senza traffico, in ghiaia, di servizio all'area agricola attraversata in ambito arginale, ci si avvicina alla ferrovia e parallela SS106 e si attraversa il fiume Nicà con ponte di progetto.
- Il tracciato procede poi verso il mare su strada asfaltata a basso traffico e poi su strada senza traffico in ghiaia che costeggia una cava e continua poi attraversando appezzamenti agricoli.
- L'itinerario continua parallelamente alla costa su viabilità esistente senza traffico che si presenta asfaltata per alcuni tratti di servizio agli stabilimenti balneari e in ghiaia quando attraversa aree agricole.
- Il percorso procede poi lungo via Santa Maria, strada comunale a basso traffico, che attraversa una fiumara su ponte carrabile esistente.



- Si entra quindi nell'area urbana del litorale di Cariati, procedendo su via San Paolo, strada comunale a basso traffico con ponti carrabili che superano tre corsi d'acqua.
- La ciclovia continua poi portandosi sul lungomare sul percorso ciclopedonale di via Crisoforo Colombo. Tale percorso presenta già larghezza regolamentare e attraversa due ponti carrabili esistenti con marciapiede.
- Il percorso ciclopedonale continua poi discostandosi dalla viabilità, quindi l'itinerario si affianca al porto di Cariati e continua in area extraurbana in promiscuo lungo via Colombo, strada a basso traffico di larghezza variabile che procede lungo il litorale e supera due corsi d'acqua su ponti carrabili esistenti.
- Il tracciato continua a correre parallelo a SS106 e ferrovia, lato mare, su strade senza traffico, entra nel Comune di Scale Coeli dove la pavimentazione è in ghiaia e continua fino al confine con Mandatoriccio. Qui procede su guado per superare il corso d'acqua.
- L'itinerario continua su strada a basso traffico asfaltata; procede quindi su strade senza traffico in ghiaia e attraversa un corso d'acqua su guado cementato.
- La ciclovia continua in sede propria dopo aver attraversato un ponte ciclopedonale esistente, affiancandosi ad un villaggio turistico, percorrendo il lungomare su percorso ciclopedonale esistente e di larghezza sufficiente.
- Il tracciato procede poi per un breve tratto in promiscuo su strada senza traffico di servizio al villaggio; continua attraversando un'area attualmente agricola per poi attraversare su ponte di progetto il corso d'acqua che costituisce il confine comunale con Pietrapaola.
- La ciclovia entra quindi nell'ambito urbano di Camigliano che attraversa su strade comunali a basso traffico e senza traffico che procedono parallelamente al tracciato della ferrovia.
- Il percorso continua poi attraversando aree agricole e spiagge su strade senza traffico in ghiaia e terra fino al confine comunale con Calopezzati.
- Il corso d'acqua di confine viene superato con ponte di progetto e si procede poi per un tratto in area urbana su strade comunali senza traffico in conglomerato bituminoso di larghezza variabile.
- Si procede lungo tale viabilità comunale senza traffico che attraversa poi pinete e spiagge, e raggiunge poi l'area urbana litoranea di Calopezzati. Qui la ciclovia procede per un tratto in promiscuo su strada comunale senza traffico, per poi continuare in sede propria sul lungomare infrastrutturato con percorso ciclopedonale esistente e di larghezza adeguata ad eccezione di un breve tratto.
- L'itinerario procede quindi in promiscuo su strada a basso traffico, da cui è possibile deviare e raggiungere la stazione ferroviaria di Calopezzati, e poi per un breve tratto su strada senza traffico che si avvicina alla ferrovia, parallelamente alla quale si attraversa il corso d'acqua che costituisce il confine comunale tra Calopezzati e Crosia.
- In Comune di Crosia la ciclovia continua verso nord in area extraurbana su strade senza traffico in ghiaia e poi in asfalto.
- Il tracciato continua poi sulla spiaggia al momento non infrastrutturate per poi congiungersi a Viale Lido di Centofontane, viabilità esistente di accesso agli stabilimenti balneari di Mirto, si procede parallelamente a questa su un tratto di strada senza traffico in ghiaia.
- La ciclovia si porta poi su percorso ciclopedonale esistente e con larghezza in linea con quella di progetto, procede affiancandosi al campo sportivo sul percorso attualmente pedonale di Viale Ionio. Da qui è possibile deviare per raggiungere la stazione ferroviaria di Mirto (900 m in promiscuo su strade a basso traffico).

- L'itinerario continua in promiscuo su Viale degli Aranci, strada a basso traffico che attraversano aree coltivate con agrumeti e poi area urbana, e piega verso il mare su via delle Magnolie, strada comunale a basso traffico.
- Il tracciato procede quindi in aree non infrastrutturate che presentano un breve tratto di scogliera verso la spiaggia affiancata alle recinzioni delle abitazioni, e poi un tratto in terra che attraversa aree agricole.
- Si entra nel Comune di Corigliano-Rossano, si attraversa un corso d'acqua con ponte di progetto, e ci si ricongiunge ad una strada senza traffico in ghiaia che procede sul lungomare di Contrada Pantano Martucci.
- La ciclovia piega poi verso l'interno su strade senza traffico di varia larghezza e supera la foce del Torrente Trianto su ponte di progetto.
- Il percorso continua su un breve tratto non infrastrutturato che attraversa delle coltivazioni e raggiunge il faro di Capo Trianto dove si ricongiunge con la viabilità esistente; si procede quindi lungo Contrada Marinetta, strada senza traffico che attraversa territori coltivati.
- L'itinerario procede sempre in promiscuo in area extraurbana lungo Contrada Fabbrica e Contrada Fossa, strade a basso traffico. Si supera poi il corso d'acqua esistente su ponti carrabili e si continua attraverso l'abitato di Contrada Fossa, su viabilità a basso traffico e poi per un tratto di strada in terra senza traffico.
- La ciclovia supera poi un corso d'acqua passerella di progetto e continua in promiscuo su viabilità esistente asfaltata e senza traffico; si supera altro corso d'acqua e si procede affiancandosi al villaggio turistico esistente e gli stabilimenti balneari.
- L'itinerario continua con ponte di progetto, prosegue su aree non infrastrutturate sul litorale tra la spiaggia e le coltivazioni fino al superamento del Torrente Caserie con ponte di progetto.
- Il tracciato si ricongiunge con la viabilità esistente di Contrada Seggio su strade a basso traffico.
- L'itinerario continua su aree in terra non infrastrutturate sulla spiaggia, su un tratto di strada a basso traffico in ghiaia a servizio di un villaggio, e su altro tratto non infrastrutturato attorno al villaggio stesso.
- Raggiunta Contrada Grammicella la ciclovia procede in promiscuo su un breve tratto senza traffico, ritorna sul lungomare di Viale Mediterraneo, in parte infrastrutturato con percorso ciclopedonale o pedonale di larghezza limitata, in parte percorso in promiscuo su strada a basso traffico. Si attraversa su ponte carrabile esistente la foce del Torrente Carognati.
- Il tracciato procede in sede propria su pista ciclabile esistente di 2.50 m sul Lungomare Momena, che attraversa tre corsi d'acqua su altrettanti ponti carrabili dotati di percorso ciclabile.
- Il percorso continua poi in promiscuo terminando su Lungomare Momena, strada a basso traffico, che superato l'incrocio con via Momena diviene strada senza traffico, attraversa un ponte esistente e continua in area extraurbana.
- La ciclovia si mantiene sul litorale non infrastrutturato che si affianca alla Centrale Termoelettrica di Rossano, si immette su un tratto di Contrada Remondini, viabilità asfaltata senza traffico, e continua sul litorale attualmente non infrastrutturato.
- L'itinerario continua superando con ponte di nuova realizzazione il corso d'acqua che incontra e procede in area non infrastrutturata a confine tra le coltivazioni e la spiaggia, si affianca ad un piccolo corso d'acqua che segue per un tratto verso l'interno e supera su ponte carrabile esistente.
- Il tracciato procede su un tratto di strada in terra di larghezza limitata a servizio delle coltivazioni, raggiunge la spiaggia e continua verso nord su viabilità in ghiaia.

- La ciclovia supera poi il fiume Cino con nuovo passerella e procede su viabilità in ghiaia di servizio, continua su Contrada Pirro Malena, strada comunale a basso traffico. Si procede quindi in area urbana, dove via Pechino, strada comunale del lungomare, è infrastrutturata con pista ciclabile a larghezza consona che procede per 1 km e attraversa in promiscuo un ponte.
- Il percorso continua per un tratto in promiscuo su viale della Libertà, strada a basso traffico, attraversa in promiscuo un ponte e procede in sede propria con un altro tratto di 640 m di pista ciclabile a norma.
- La ciclovia procede poi in promiscuo con un tratto di strada a basso traffico e il ponte sul Coriglianeto; continua lungo viale Cristoforo Colombo a Marina Schiavonea per 2,3 km su percorsi ciclabili e ciclopeditoni di varie larghezze.
- Raggiunto il corso d'acqua si rientra verso l'interno con un breve tratto con solo percorso pedonale, si attraversa su ponte carrabile esistente lungo viale Salerno e si continua verso l'interno in area extraurbana lungo il canale su strada comunale in ghiaia e poi lungo via Salerno, strada ad alto traffico, che si attraversa poco dopo immettendosi con ponte carrabile in via Mare Ligure.
- L'itinerario procede in promiscuo su via Mare Ligure, strada a basso traffico che si affianca al Porto di Corigliano; procede superando con guado un corso d'acqua e continua su un tratto di strada di servizio alle coltivazioni a basso traffico in terra, si immette su Contrada da Concio Vecchio, strada a basso traffico, e attraversa un torrente su ponte carrabile esistente.
- La ciclovia continua in promiscuo su via Fiume Tevere, strada a basso traffico che serve la località di Salice; procede poi su strade vicinali di servizio alle coltivazioni in ghiaia e asfalto fino a raggiungere il corso d'acqua successivo, la cui golena coltivata viene attraversata con opera d'arte di progetto.
- Il tracciato continua in promiscuo attraversando coltivazioni su tratti di viabilità agricola in ghiaia e tratti a basso traffico in conglomerato bituminoso, attraversando con ponti carrabili due piccoli corsi d'acqua.
- Il tronco CA15 termina immettendosi sulla SS106 con l'attraversamento del fiume Crati che costituisce il confine comunale tra Corigliano Rossano e Cassano allo Jonio.

#### ***Tronco CA15 - Lo stato di progetto***

- Il tronco 15 ha inizio a Cariati (CS), al confine comunale con Crucoli (KR).
- La ciclovia procede verso l'interno in sede propria su strada di solo accesso ai frontisti (tratti 001 e 002). Ci si avvicina alla ferrovia e parallela SS106 e si attraversa il fiume Nicà con ponte nuovo (CA15.OP01).
- Il tratto 004 procede poi verso il mare in promiscuo su strada asfaltata a basso traffico dove è prevista l'introduzione del limite di velocità di 30 km/h.
- L'itinerario procede in sede propria portandosi parallelamente alla costa con il tratto 005 dove viene realizzata con nuova ciclovia a piano campagna di solo accesso ai frontisti, continua sui tratti 006, 007 e 008 già asfaltati dove si regola l'uso permettendo l'accesso ai soli frontisti, e sul tratto 007 si procede anche con l'asfaltatura del sottofondo ammalorato.
- Il percorso procede poi lungo via Santa Maria, strada comunale a basso traffico lungo la quale è prevista la realizzazione di percorso ciclopeditono in sede propria con cordolo separatore e spostamento di recinzioni (tratti 009 e 010), e l'attraversamento di una fiumara su nuovo ponte carrabile esistente (CA15.OP02) di cui sono adeguate le barriere.
- Si entra quindi nell'area urbana del litorale di Cariati, procedendo su via San Paolo, strada comunale a basso traffico nella quale è prevista l'introduzione di corsie ciclabili (tratti 012, 014, 016, 018), con

ponti carrabili che superano tre corsi d'acqua (CA15.OP3, OP4 e OP5) dei quali è previsto l'adeguamento dei parapetti.

- La ciclovia continua poi portandosi sul lungomare sul percorso ciclopedonale di via Crisoforo Colombo. Tale percorso presenta già larghezza regolamentare e quindi non è previsto nessun intervento nei tratti 019, 021, e 023, per i due ponti carrabili esistenti è previsto l'adeguamento dei parapetti per la ciclabilità (CA15.OP6 e OP7).
- Il percorso ciclopedonale continua poi discostandosi dalla viabilità (tratto 024 – nessun intervento), quindi l'itinerario si affianca al porto di Cariati dove è prevista una nuova ciclovia in sede propria con spostamento sede stradale sui tratti 025 e 026.
- La ciclovia continua su ponte carrabile esistente CA13.OP08 con adeguamento parapetti e limite di velocità a 30 km/h; si procede quindi su nuovo percorso ciclopedonale in affiancamento alla viabilità con cordolo di protezione sul tratto 028, e con spostamento di recinzione nei tratti 029 e 031.
- Si continua sul ponte carrabile esistente CA12.OP09, sul quale è previsto l'intervento di adeguamento delle barriere e l'introduzione del limite di velocità di 30 km/h.
- Il tracciato continua a correre parallelo a SS106 e ferrovia, lato mare, su strade senza traffico, delle quali si prevede il divieto di accesso eccetto frontisti, garantendo la sicurezza da sede propria, il ripristino del manto d'usura nel tratto 032 e l'allargamento della carreggiata nel tratto 033.
- La ciclovia entra nel Comune di Scale Coeli dove la pavimentazione in ghiaia della strada senza traffico, resa accessibile ai soli frontisti, viene sostituita da nuova ciclabile a piano campagna (tratto 034).
- Il percorso continua fino al confine con Mandatoriccio, costituito da corso d'acqua superato con nuova passerella CA15.OP10.
- L'itinerario continua con il tratto 036 in promiscuo su strada a basso traffico asfaltata dove viene introdotto il limite di velocità di 30 km/h.
- Il tratto 037 procede su nuova ciclovia a piano campagna in sede propria su strada senza traffico, resa accessibile ai soli frontisti.
- La ciclovia continua su percorso ciclopedonale di nuova realizzazione vicino alla spiaggia (tratto 038), lungo il quale per superare scarichi di piccoli corsi d'acqua verranno realizzati dei tombotti (CA15.V01 e V02).
- Il tracciato supera poi un corso d'acqua su nuova passerella CA15.OP11 e continua su strada senza traffico dove è prevista la realizzazione della pavimentazione in conglomerato bituminoso e l'intervento sulle regole d'uso introducendo un divieto eccetto frontisti (tratto 040).
- Sul tratto 041 è prevista la realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale in area verde che porta al ponte ciclopedonale esistente CA15.OP12, di cui è previsto il rifacimento della pavimentazione e l'adeguamento dei parapetti.
- La ciclovia continua in sede propria affiancandosi ad un villaggio turistico, percorrendo il lungomare su percorso ciclopedonale esistente e di larghezza sufficiente dove non è previsto nessun intervento (tratto 043).
- Il tracciato procede poi per il breve tratto 044 in promiscuo su strada senza traffico di servizio al villaggio, dove viene introdotto il limite di velocità di 30km/h.
- L'itinerario continua su percorso ciclopedonale di nuova realizzazione a piano campagna (tratti 045 e 047) che attraversare su nuovo ponte CA15.OP13 il corso d'acqua che costituisce il confine comunale con Pietrapaola.

- La ciclovia entra quindi nell'ambito urbano di Camigliano che attraversa in promiscuo su strade comunali a basso traffico e senza traffico che procedono parallelamente al tracciato della ferrovia, sulle quali è prevista l'introduzione di zona con limite di 30 km/h (tratti 048 e 049).
- Il percorso continua poi in sede propria con i tratti resi accessibili ai soli frontisti: sul tratto 050 è prevista la realizzazione della pavimentazione in conglomerato bituminoso e sul tratto 051 la realizzazione di nuova ciclovia su terra.
- Il corso d'acqua di confine comunale con Calopezzati viene superato con ponte di progetto CA15.OP14.
- L'itinerario continua in area urbana con i tratti 053 e 054 su strade comunali senza traffico, rese ad accesso limitato ai frontisti, dove è previsto il rifacimento del manto d'usura in conglomerato bituminoso di larghezza variabile.
- Si procede lungo tale viabilità comunale senza traffico che attraversa poi pinete e spiagge; anche qui è previsto il rifacimento del manto d'usura e l'introduzione del divieto di accesso eccetto frontisti (tratti 055, 056 e 057).
- La ciclovia entra poi nell'area urbana litoranea di Calopezzati. Si raggiunge la spiaggia tramite il breve tratto 058 dove è prevista la costruzione di un nuovo percorso ciclopedonale a piano campagna.
- Il percorso continua in sede propria sul lungomare infrastrutturato con percorso ciclopedonale esistente e di larghezza adeguata (tratti 059 e 061) ad eccezione di un breve tratto dove ne è prevista la costruzione (tratto 060).
- L'itinerario procede con il tratto 062 in promiscuo su strada a basso traffico, dove è prevista l'introduzione di zona a velocità limitata (30 km/h), da cui è possibile deviare e raggiungere la stazione ferroviaria di Calopezzati.
- Il tracciato procede poi per un breve tratto su strada senza traffico che si avvicina alla ferrovia, qui è prevista la costruzione di pavimentazione in conglomerato bituminoso e l'introduzione del divieto di accesso esclusi frontisti (tratto 063).
- Si attraversa con un nuovo ponte ciclopedonale CA15.OP15 parallelo a quello della ferrovia il corso d'acqua che costituisce il confine comunale tra Calopezzati e Crosia.
- In Comune di Crosia la ciclovia continua verso nord in area extraurbana su strade senza traffico dove è prevista l'introduzione del divieto di accesso eccetto frontisti e la realizzazione di pavimentazione in conglomerato bituminoso nel tratto 065 e il ripristino del manto di usura nel tratto 066 e il solo cambio di regole d'uso nel tratto 067.
- Il tracciato continua poi sulla spiaggia dove è previsto la realizzazione di nuova ciclovia con sottofondo, binder in conglomerato bituminoso e pavimentazione tipo "Slurry" (tratto 068).
- L'itinerario di congiunge poi con Viale Lido di Centofontane, viabilità esistente di accesso agli stabilimenti balneari di Mirto, dove è prevista la realizzazione di nuovo percorso ciclopedonale con cordolo di protezione (tratto 069).
- La ciclovia si porta poi su percorso ciclopedonale esistente e con larghezza in linea con quella di progetto: nei tratti 070 e 071 non è previsto nessun intervento.
- Si procede affiancandosi al campo sportivo con il tratto 072 dove è previsto l'allargamento del marciapiede esistente e un cambio di regole d'uso rendendolo ciclopedonale.
- Il percorso piega verso l'interno sul marciapiede pedonale di Viale Ionio, di larghezza già idonea e dove è previsto il solo intervento sulle regole d'uso (tratto 073). Da qui è possibile deviare per raggiungere la stazione ferroviaria di Mirto (900 m in promiscuo su strade a basso traffico).
- L'itinerario continua piegando a nord su Viale degli Aranci, che attraversa aree coltivate con agrumeti, dove è prevista la realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale in sede propria con

spostamento di recinzione nel tratto 074, in sede propria in affiancamento alla viabilità nel tratto 075 e con cordolo separatore nel tratto 076.

- Il tratto 077 continua su Viale degli Aranci che entra in area urbana; qui è prevista il rifacimento del manto d'usura e l'introduzione di corsie ciclabili.
- La ciclovia piega verso il mare su via delle Magnolie, tratto 078, dove è previsto il rifacimento del manto di usura e l'introduzione del divieto di transito eccetto frontisti.
- Il tracciato procede quindi in sede propria su nuova ciclovia lungomare affiancata alle recinzioni delle abitazioni con scogliera di protezione (tratto 079), e continua sulla spiaggia su nuova ciclabile realizzata su piccolo rilevato con massi di protezione dalle mareggiate (tratto 80).
- Il tratto 81 prevede la realizzazione di nuovo percorso ciclabile a piano campagna dove si prevede il divieto di accesso eccetto frontisti. Si procede poi entrando in Comune di Corigliano-Rossano dove il tratto 82 prevede gli stessi interventi del precedente.
- Il tracciato attraversa poi un piccolo corso d'acqua con un nuovo ponte (CA15.OP16), e ci si ricongiunge ad una strada senza traffico in ghiaia che procede sul lungomare di Contrada Pantano Martucci. Tale tratto 084 prevede la realizzazione di pavimentazione in conglomerato bituminoso.
- La ciclovia piega poi verso l'interno su strade senza traffico dove si interviene solo sulle regole d'uso introducendo il divieto di transito eccetto frontisti nei tratti 085 e 086.
- L'itinerario continua con il tratto 087 dove viene realizzata una nuova ciclovia a piano campagna, e supera poi la foce del Torrente Trianto su nuovo ponte ciclopedonale CA15.OP17, a cinque campate.
- Il percorso continua in sede propria su un breve tratto 089 che attraversa su ciclovia di nuova realizzazione a piano campagna aree coltivate e raggiunge il faro di Capo Trinto con il tratto 090 dove è prevista la realizzazione della pavimentazione in conglomerato bituminoso.
- Il tracciato quindi si ricongiunge con la viabilità esistente lungo Contrada Marinetta, strada senza traffico, resa ad accesso limitato ai frontisti, che attraversa territori coltivati, dove è previsto il rifacimento del manto di usura e l'introduzione di corsie ciclabili (tratto 091).
- L'itinerario procede in area extraurbana lungo Contrada Fabbrica e Contrada Fossa in viabilità di servizio a basso traffico dove è prevista l'introduzione del divieto di accesso eccetto frontisti (tratti 092-096); in particolare sul tratto 092 verrà ripristinato il manto d'usura, sui tratti 093 e 096 verrà allargato il nastro asfaltato e sui tratti 094 e 095 realizzata la pavimentazione in conglomerato bituminoso.
- La ciclovia continua in sede propria con il tratto 097 dove è prevista la realizzazione di percorso ciclopedonale in sede propria con cordolo invalicabile in affiancamento alla strada.
- Con il successivo tratto 098 l'itinerario procede su strada a basso traffico dove viene introdotta zona con limite di velocità 30 km/h in promiscuo. Si superano poi due corsi d'acqua su ponti carrabili sui quali è previsto il rifacimento del manto di usura e l'adeguamento dei parapetti (CA15.OP18 e OP19).
- Il percorso entra in area urbana attraverso l'abitato di Contrada Fossa, su viabilità a basso traffico dove è prevista l'introduzione di corsie ciclabili, regole d'uso con zona 30 km/h e il rifacimento del manto di usura (tratto 101).
- Il tratto 102 procede con ciclovia di nuova costruzione a piano campagna con accesso autorizzato ai soli frontisti.
- La ciclovia supera poi un corso d'acqua con nuova passerella CA15.OP20 e continua su percorso ciclopedonale a piano campagna di nuova realizzazione (tratto 104).
- Il tracciato procede con il tratto 105 su viabilità esistente asfaltata e senza traffico, dove si interviene sulle regole d'uso introducendo il divieto di accesso eccetto frontisti.



- L'itinerario supera altro corso d'acqua su ponte carrabile esistente dove sono previsti l'adeguamento dei parapetti e l'asfaltatura (CA15.OP21) e procede affiancandosi al villaggio turistico e gli stabilimenti balneari su nuova ciclovia a piano campagna con accesso limitato ai soli frontisti (tratto 107).
- Il percorso continua con nuova passerella CA15.OP22 per superare la foce di un piccolo corso d'acqua, prosegue sul litorale tra la spiaggia e le coltivazioni con nuova ciclovia sul rilevato esistente per il tratto 109 e su nuova ciclovia su rilevato protetto con scogliera per il tratto 110.
- La ciclovia continua rientrando verso l'interno su nuovo percorso ciclopedonale a piano campagna (tratto 111) e procede con il superamento del Torrente Caserie con ponte di progetto CA15.OP23.
- Il tracciato procede quindi verso il mare parallelamente a Contrada Seggio con nuova ciclovia sulla sommità arginale (tratto 113), su rilevato di raccordo protetto da parapetti (tratto 112) e su nuovo percorso in affiancamento alla viabilità (tratto 114).
- L'itinerario continua su nuova ciclovia a piano campagna sul litorale e supera un piccolo corso d'acqua con nuovo ponte CA15.OP24.
- Il tratto 118 prevede nuovo percorso ciclopedonale con realizzazione sottofondo, binder in conglomerato bituminoso e pavimentazione tipo "Slurry".
- La ciclovia continua in sede propria su percorso ciclopedonale di nuova realizzazione a piano campagna (tratti 119 e 120).
- Raggiunta Contrada Grammicella la ciclovia procede su un breve tratto senza traffico dove è prevista la realizzazione della pavimentazione in conglomerato bituminoso e il divieto di accesso eccesso frontisti (tratto 121).
- Il tratto 122 riporta l'itinerario verso il litorale su percorso ciclopedonale in sede propria di nuova realizzazione con spostamento di recinzione.
- Si raggiunge quindi il lungomare di Viale Mediterraneo, dove è prevista la realizzazione di nuovo percorso ciclopedonale con cordolo invalicabile di protezione per il tratto 123, la realizzazione di sottofondo, binder in conglomerato bituminoso e pavimentazione tipo "Slurry" per il tratto 124 lungo la spiaggia.
- La ciclovia torna quindi nell'area urbana di Contrada Galderate dove procede in sede propria su pista ciclopedonale di nuova realizzazione con cordolo di protezione per tratti da 125 a 127 e anche spostamento di recinzioni per il tratto 126.
- Si attraversa quindi la foce del Torrente Carognati su ponte carrabile esistente CA15.OP25, dove è previsto l'allargamento del marciapiede esistente a discapito della carreggiata per garantire la continuità della ciclovia su percorso ciclopedonale.
- Il tracciato procede in sede propria su pista ciclabile esistente di 2.50 m sul Lungomare Momena, che attraversa tre corsi d'acqua su altrettanti ponti carrabili dotati di percorso ciclabile.
- La ciclovia procede poi su percorsi ciclopedonali e ciclabili esistente di Viale Mediterraneo dove non è previsto nessun intervento (tratti 129, 130, 132, 134). Vengono attraversati in ponti CA15.OP26 e OP27, pedalabili in sicurezza.
- Si procede quindi sul ponte CA15.28 dove è prevista la realizzazione di percorso ciclopedonale in continuità con l'esistente tramite allargamento del marciapiede a discapito della carreggiata; si continua con il tratto 136 dove è prevista la realizzazione di nuova ciclovia con a piano campagna con cordolo separatore invalicabile.
- Il percorso continua poi su via Momena, strada senza traffico resa accessibile ai soli frontisti (tratti 137 e 139), che attraversa un ponte esistente del quale è previsto l'adeguamento dei parapetti (CA15.OP29).

- La ciclovia si mantiene sul litorale che si affianca alla Centrale Termoelettrica di Rossano, con il tratto 140 che prevede un nuovo percorso ciclopedonale a piano campagna.
- L'itinerario poi si immette su un tratto di Contrada Remondini, viabilità asfaltata senza traffico, dove viene introdotto il divieto di accesso eccetto frontisti (tratto 141).
- Il tracciato continua sul litorale, tratto 142, dove è prevista una nuova ciclovia su piccolo rilevato protetto da scogliera.
- L'itinerario continua superando con nuova passerella il corso d'acqua (CA12.OP30) che incontra e procede su ciclovia di nuova costruzione a piano campagna tra le coltivazioni e la spiaggia, si affianca ad un piccolo corso d'acqua che segue per un tratto verso l'interno (tratto 144).
- Il percorso supera poi il corso d'acqua su ponte carrabile esistente di cui è previsto l'adeguamento dei parapetti e il rifacimento del manto d'usura (CA12.OP31).
- Il tracciato procede su Contrada Toscano Iole, strada senza traffico verso il mare dove è prevista la realizzazione di nuova ciclovia a piano campagna e il divieto di accesso eccetto frontisti (tratto 146).
- L'itinerario procede lungo il litorale su percorso ciclopedonale di nuova realizzazione con sottofondo, binder in conglomerato bituminoso e pavimentazione tipo "Slurry" (tratto 147) e supera poi il fiume Cino con nuova passerella (CA15.OP32).
- I tratti 148 e 149 prevedono un nuovo percorso con sottofondo, binder in conglomerato bituminoso e pavimentazione tipo "Slurry" lungo Contrada Pirro Malena.
- La ciclovia procede quindi in area urbana, dove via Pechino, strada comunale del lungomare, è infrastrutturata con pista ciclabile a larghezza consona dove non sono previsti interventi (tratti 151 e 153). Il ponte esistente CA15.OP33 viene adeguato con barriere e aggiunta di cordolo per ricavare il passaggio ciclabile minimo.
- Il percorso continua per su viale della Libertà, dove nel tratto 154 è prevista la realizzazione di ciclovia in sede propria in affiancamento alla strada con cordolo invalicabile; si supera quindi il corso d'acqua su ponte esistente CA15.OP34, dove si interviene con aggiunta di cordolo separatore per ricavare il percorso ciclabile minimo.
- Il tracciato procede in sede propria con il tratto 156 sulla pista ciclabile esistente a norma, sul quale non sono previsti interventi.
- La ciclovia continua con il tratto 157, dove è prevista la realizzazione di ciclovia in sede propria in affiancamento alla strada con cordolo invalicabile, e attraversa il torrente Coriglianeto CA15.OP35 sul ponte carrabile dove viene ricavata la pista a discapito della carreggiata di larghezza esuberante.
- Il percorso continua lungo viale Cristoforo Colombo a Marina Schiavonea su percorsi ciclabili e ciclopedonali di varie larghezze nei quali non sono previsti interventi (tratto 159 e 160).
- Si procede lungo viale Cristoforo Colombo con il tratto 161 dove è previsto l'allargamento del percorso ciclopedonale esistente con spostamento di recinzioni e il tratto 162 dove il marciapiede esistente viene allargato lato carreggiata e vengono modificate le regole d'uso rendendolo un percorso ciclopedonale.
- La ciclovia supera un corso d'acqua su ponte carrabile esistente CA15.OP36, adeguato con cordolo per ricavare il percorso ciclabile lungo viale Salerno e la attraversa; si continua quindi verso l'interno in area extraurbana lungo il canale su strada comunale di cui è prevista la asfaltatura e il divieto di accesso eccetto frontisti (tratto 164).
- L'itinerario procede parallelamente a via Salerno, strada ad alto traffico, su percorso ciclopedonale di nuova realizzazione su sommità arginale (tratto 165).
- Attraversata via Salerno il percorso continua su ponte carrabile esistente CA15.OP37, dove si interviene con aggiunta di cordolo separatore per ricavare il percorso ciclabile minimo, e procede

lungo via Mare Ligure, che si affianca al Porto di Corigliano, dove è prevista la realizzazione di percorso ciclopedonale in sede propria con allargamento del rilevato stradale (tratto 167 e 168).

- Il tratto 169 procede su nuova ciclovia a piano campagna che raggiunge e supera un corso d'acqua con nuova passerella di progetto (CA15.OP38).
- La ciclovia continua su un tratto di strada di servizio alle coltivazioni, resa accessibile ai soli frontisti, dove è prevista la realizzazione della pavimentazione in conglomerato bituminoso (tratto 171).
- Il percorso si immette quindi su Contrada da Concio Vecchio, dove è prevista la realizzazione di nuovo percorso ciclopedonale con allargamento del rilevato stradale (tratto 172), e attraversa un torrente sul ponte carrabile esistente CA15.OP39, di cui si prevede l'adeguamento dei parapetti.
- La ciclovia continua su via Fiume Tevere in sede propria su nuova pista ciclopedonale in affiancamento alla carreggiata con cordolo di protezione (tratto 174) e spostamento di recinzione (tratto 175).
- L'itinerario procede poi su strade vicinali di servizio alle coltivazioni, rese ad accesso limitato ai frontisti dove è prevista la realizzazione di pavimentazioni in conglomerato bituminoso per il tratto 177, l'allargamento della carreggiata per il tratto 176 e il solo intervento sulle regole d'uso per il tratto 177.
- Il percorso continua superando il corso d'acqua successivo, con golena coltivata, con opera d'arte di progetto CA15.OP40.
- Il tracciato continua su viabilità agricola resa accessibile ai soli frontisti dove viene realizzata la pavimentazione in conglomerato bituminoso (tratto 181) e procede su pista ciclopedonale di nuova realizzazione in allargamento del rilevato stradale (tratto 182).
- La ciclovia supera quindi un piccolo corso d'acqua su percorso ciclabile ricavato con cordolo sul ponte carrabile esistente CA15.OP41 e continua verso l'interno su percorso ciclopedonale di nuova realizzazione in allargamento del rilevato stradale prima a sinistra della carreggiata (tratto 184) e poi a destra (tratto 185).
- L'itinerario piega quindi verso nord lungo viabilità agricola di servizio dove è prevista e l'introduzione del divieto di accesso eccetto frontisti e nei tratti 186 e 187 la realizzazione della pavimentazione in conglomerato bituminoso, mentre nel tratto 188 la realizzazione di nuova pista ciclabile a piano campagna.
- Il tracciato supera quindi un piccolo corso d'acqua sul ponte carrabile esistente CA15.OP42 dove sono previsti adeguamento dei parapetti e rifacimento della pavimentazione in conglomerato bituminoso.
- Il tratto 190 procede verso l'interno su pista di nuova realizzazione su sommità arginale resa accessibile ai soli frontisti.
- Il tronco CA15 termina con l'attraversamento su nuovo ponte CA15.OP43 del fiume Crati che costituisce il confine comunale tra Corigliano Rossano e Cassano allo Jonio.

#### **Tronco CA16 - Lo stato di fatto**

- L'intero tronco si trova all'interno della provincia di Cosenza e percorre i comuni di Cassano all'Ionio, Villa Piana, Trebisacce, Amendolara, Roseto Capo Spulico, Monte Giordano, Rocca imperiale.
- Dal tratto 1 al tratto 9 ci troviamo nel territorio comunale di Cassano all'Ionio in ambito extraurbano su una strada non infrastrutturata ad eccezione del tratto 2 che è una strada a basso traffico con larghezza della carreggiata pari a 4,5 m

- Il tratto 10 ricade su una strada con divieto di transito eccetto mezzi autorizzati ed ha una larghezza di 3m
- Dal tratto 11 al tratto 15 il tracciato segue la costa percorrendo un percorso ciclo pedonale con larghezza carreggiata che varia dai 3 m ai 3,7 m
- Dal tratto 17 al tratto 20 ci troviamo in ambiente extraurbano, su un percorso non infrastrutturato
- I tratti 21 -22 – 23 - -24 si trovano su una strada con divieto di transito ad eccezione dei mezzi autorizzati con una larghezza di carreggiata di 5 m
- Dal tratto 25 al 28 il tracciato diventa nuovamente non infrastrutturato e in terra battuta.
- Dal tratto 29 al tratto 35 ci troviamo in ambito extraurbano, su una strada con divieto di transito o con basso traffico e una larghezza della carreggiata che varia da 4 a 6 m.
- Dal tratto 32 ci troviamo all'interno del territorio comunale di Villapiana proseguendo troviamo i tratti 36 e 37 che corrispondono a strade ad alto traffico e hanno una larghezza della carreggiata di 10 m
- I tratti 38 e 39 individuano una strada con doppio senso di marcia separate da uno spartitraffico che individuano un doppio percorso, la larghezza della carreggiata è di 4 m.
- I tratti 40, 41, 42, 43,44 individuano un tracciato che attraversa il centro abitato fino ad arrivare alla spiaggia, i tratti 40 e 43 non sono infrastrutturati, i tratti 41 e 42 individuano un percorso ciclabile e pedonale con larghezza carreggiata rispettivamente di 2,5 m e 6,5 m
- I tratti 44 e 45 percorrono il litorale e ricadono su una pista ciclabile di circa 3.10 m.
- Dal tratto 46 al tratto 52 inizia un tracciato senza traffico non infrastrutturato, il tratto 46 ha una larghezza di 12 m. il resto dei tratti ha una larghezza della carreggiata variabile di 4-5 m
- I tratti 54-55 individuano un percorso ciclabile di larghezza 1.80 e 2,5 m, mentre dal tratto 56 al tratto 60 ci troviamo in ambito extraurbano su un percorso con basso traffico o senza traffico, il tratto 56 ha una larghezza di 20m.
- I tratti 57 e 58 sono strade senza traffico con larghezza della strada di 5 m, proseguendo il tratto 59 è un percorso pedonale di 1,5 m
- Dal tratto 60 al tratto 66 si segue la strada SP253 con un percorso non infrastrutturato in terra battuta.
- I tratti 67-68 mantengono la stessa conformazione ma si immettono nel centro abitato di Trebisacce seguendo la strada comunale e proseguendo poi con il tratto 69 e fino al tratto 72 sul litorale su un terreno di ghiaia grossolana.
- I tratti 73-74 individuano un percorso pedonale rispettivamente di 5 m e 1,5 m in betonelle autobloccanti
- I tratti 75-76 individuano una strada ad alto traffico che si ricongiunge alla pista ciclabile del tratto 77-78-79 con larghezza variabile da 1,4 a 5.
- I tratti 80 – 81 individuano un tracciato non infrastrutturato che si connette alla strada senza traffico del tratto 82 con larghezza della strada pari a 5 m
- Proseguendo dal tratto 82 al tratto 101 ci troviamo su un tracciato che segue il litorale in ambito extraurbano, Dal tratto 92 ci troviamo nel territorio comunale di Amendolara e il tracciato si presenta non infrastrutturato ad eccezione del tratto 91 che individua una strada senza traffico di 5 m di larghezza.
- Dal tratto 102 al tratto 111 si segue sul litorale, in ambito extraurbano, un a strada con divieto di transito eccetto mezzi autorizzati, il tratto 107 è un tratto senza traffico di 4 m di larghezza.
- Con i tratti 112 e 113 ci si immette su una strada lungomare in ambito extraurbano di larghezza 9-10 m

- Proseguendo dal tratto 114 al tratto 121 ci troviamo su un tracciato, in ambito extraurbano non infrastrutturato o senza traffico come nel tratto 119 che ha larghezza 3 m
- Il tratto 122 individua una strada a basso traffico di larghezza pari a 10 m in ambito urbano poiché si immette nel comune di Roseto Capo Spulito
- Dal tratto 123 al tratto 130 si segue un percorso pedonale con larghezza 1,5 m / 2 m e nei tratti 124 e 127 e 130 diventa anche percorso ciclabile con larghezza 5 m, mentre il tratto 128 interviene il percorso pedonale e ricade su una strada ad alto traffico di 15 m
- Dal tratto 131 al tratto 135 si segue un percorso in terra battuta che fiancheggia una strada carrabile ad alto traffico di 9 m circa sul lato destro ad eccezione del tratto 132 che percorre la strada carrabile sul lato sinistro della carreggiata.
- Dal tratto 136 al tratto 157 ci troviamo in ambito extraurbano, individua un percorso non infrastrutturato in terra battuta che segue la Strada statale 106
- Dal tratto 158 ci troviamo all'interno del comune di Montegiordano, dal tratto 158 al 161 si segue ancora la SS106
- Il tratto 162 è una strada con divieto di transito e con il tratto 163, che è un percorso pedonale di 1,2 m di larghezza ci si connette alla pista ciclabile di 4.5 m di larghezza che segue il litorale dal tratto 164 al tratto 171, intervallati dai tratti :166,168,170 che sono non infrastrutturati
- Dal tratto 172 al tratto 173 si segue un percorso non infrastrutturato sulla sabbia seguendo parallelamente una strada ad alto traffico.
- Dal tratto 174 ci troviamo all'interno del territorio comunale di Rocca Imperiale e fino al tratto 181 si individua un tracciato che alterna parti non infrastrutturate su sabbia o terra battuta o con divieto di transito con strada sterrata larga circa 5 m
- Il tratto 182 individua un percorso ciclabile con larghezza 2,5 m
- Il tronco 16 si conclude con un tracciato individuato dal tratto 183 al tratto 192, non infrastrutturato o con divieto di transito e larghezza strada di 3,5 m

#### ***Tronco CA16 - Lo stato di progetto***

- L'intero tronco si trova all'interno della provincia di Cosenza e percorre i comuni di Cassano all'Ionio, Villa Piana, Trebisacce, Amendolara, Roseto Capo Spulico, Monte Giordano, Rocca imperiale.
- Per il tratto 1 è prevista realizzazione di pista in sede propria (rilevato fino 3,5m + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore e segnaletica.
- Per i tratti 2-3-4 -9 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Sul tratto 5 – 7 si prevede una nuova passerella.
- Mentre per i tratti 6-8 si prevede realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica
- Per il tratto 10 è previsto Pista con cassonetto in materiale arido drenante contenuto da sacco in tessuto non tessuto, pavimentazione in stabilizzato a calce con cassero in tavoloni e l'inserimento di opportuna segnaletica.
- Sui tratti 11-13 è prevista la scarifica (max 20cm) - risagomatura stabilizzato - asfaltatura con pacchetto completo per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica.
- Per il tratto 12-14-15 e 16 si prevede un intervento sulle regole d'uso segnaletica.

- Per il tratto 17 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica
- Nei tratti 18-19 e 22-24 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e opportuna segnaletica
- Nel tratto 20 è prevista la realizzazione di Pista con cassonetto in materiale arido drenante contenuto da sacco in tessuto non tessuto, pavimentazione in stabilizzato a calce con cassero in tavoloni
- Per il tratto 21 – 23 prevede un intervento sulle regole d'uso segnaletica.
- Per il tratto 27 è previsto la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- I tratti 28-29 - 30 e 32 prevedono una scarifica (max 20cm) - risagomatura stabilizzato - asfaltatura con pacchetto completo per larghezza della carreggiata intervento sulle regole d'uso (se necessario) segnaletica
- Per il tratto 31 - 33 si prevede un intervento sulle regole d'uso segnaletica.
- Per il tratto 34 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica
- Per il tratto 35 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Sul tratto 36 si considera la fresatura più asfaltatura intervento per segnaletica e segnaletica restringimento
- Sui tratti 37 -38-39 è previsto intervento sulle regole d'uso segnaletica.
- Sul tratto 40 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura)
- segnaletica
- Per il tratto 41 è prevista la scarifica (max 20cm) - risagomatura stabilizzato - asfaltatura con pacchetto completo per larghezza della carreggiata intervento sulle regole d'uso (se necessario) segnaletica
- Sul tratto 42 si prevede un intervento sulle regole d'uso segnaletica.
- Sul tratto 43 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) segnaletica
- Per il tratto 44 e il tratto 45 è previsto inserimento segnaletica
- Per il tratto 46 si prevede un intervento sulle regole d'uso e inserimento segnaletica.
- Per i tratti 47 -49 - 51 si realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e inserimento segnaletica
- Per il tratto 48 si realizza nuova passerella
- Sui tratti 50-52 è prevista la realizzazione di nuova passerella
- Per il tratto 53 si prevede la scarifica (max 20cm) - risagomatura stabilizzato - asfaltatura con pacchetto completo per larghezza della carreggiata intervento sulle regole d'uso (se necessario) e inserimento segnaletica
- Nei tratti 54-55 si prevede inserimento della segnaletica
- Nel tratto 56 è prevista la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica
- Nei tratti 57-58 realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) segnaletica
- Per il tratto 59 è previsto un allargamento di pavimentazione esistente in masselli autobloccanti
- Il tratto 60 prevede un intervento sulle regole d'uso e segnaletica.



- Per i tratti 61- 63-65-67 è prevista la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e inserimento segnaletica.
- Per i tratti 69-70-72 è prevista la realizzazione di pista con cassonetto in materiale arido drenante contenuto da sacco in tessuto non tessuto, pavimentazione in stabilizzato a calce con cassero in tavoloni un allargamento di pavimentazione esistente in masselli autobloccanti.
- Per i tratti 71 e 73 è previsto solo l'inserimento di segnaletica
- Per il tratto 74 è previsto allargamento di pavimentazione esistente in masselli autobloccanti
- Per il tratto 75 si realizza nuova passerella
- Per il tratto 76 si prevede fresatura + asfaltatura e inserimento segnaletica e segnaletica restringimento.
- Sul tratto 77 si prevede allargamento di pavimentazione esistente in masselli autobloccanti.
- Per i tratti 78 viene previsto l'inserimento della segnaletica
- Per il tratto 79 è previsto allargamento di pavimentazione esistente in masselli autobloccanti
- Per il tratto 80 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica
- Per i tratti 82- 83 – 84 è prevista la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Sul tratto 81-85 si realizzano nuove passerelle
- Per i tratti 86-88-90 si prevede realizzazione di pista in sede propria - rampa per salita/discesa (rilevato fino 3,5m + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura a basso impatto ambientale slurry) segnaletica
- Per i tratti 87-91-92 si prevede la pista con cassonetto in materiale arido drenante contenuto da sacco in tessuto non tessuto, pavimentazione in stabilizzato a calce con cassero in tavoloni.
- Sui tratti 93 – 94 – 96 – 97 – 98 – 102 - 106 – 108 – 110 è prevista la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e inserimento segnaletica.
- Per i tratti 99 – 101- 103 – 105 è prevista la realizzazione di pista in sede propria - rampa per salita/discesa (rilevato fino 3,5m + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura a basso impatto ambientale slurry) e segnaletica
- Per i tratti 95 – 100-104
- Per il tratto 111 è previsto un adeguamento della pista portata a raso con creazione anelli per alberature (demolizione + realizzazione pacchetto ciclabile parte in allargamento+ fresatura parte esistente + asfaltatura intera carreggiata + installazione griglie metallo per alberi ) e inserimento segnaletica.
- Per il tratto 112 e il tratto 115 è previsto prevede un intervento sulle regole d'uso segnaletica.
- Il tratto 113 prevede la realizzazione di pista in sede propria (asfaltatura + realizzazione cordolo separatore)e segnaletica.
- Il tratto 114 prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e inserimento segnaletica.
- Per il tratto 116 è prevista realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) segnaletica.
- Sul tratto 117 si interviene con l'inserimento della segnaletica
- Per il tratto 118 si prevede una pista con cassonetto in materiale arido drenante contenuto da sacco in tessuto non tessuto, pavimentazione in stabilizzato a calce con cassero in tavoloni
- Per i tratti 119 e 121 è prevista la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura)e segnaletica.

- Sul tratto 122 si interviene sulle regole d'uso e segnaletica.
- Il tratto 123 prevede adeguamento della pista portata a raso con creazione anelli per alberature (demolizione + realizzazione pacchetto ciclabile parte in allargamento+ fresatura parte esistente + asfaltatura intera carreggiata + installazione griglie metallo per alberi ) segnaletica.
- Sui tratti 124- 127-130 si interviene inserendo la segnaletica.
- Per i tratti 125 – 126 – 129 – 132 è prevista la realizzazione di pista ciclabile in affiancamento al percorso pedonale con struttura in acciaio, impalcato con pannelli prefabbricati in calcestruzzo.
- Sui tratti 128 -133- 135-138 è prevista la realizzazione di pista in sede propria (asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Sui tratti 134 – 136 è prevista la realizzazione di pista in affiancamento alla viabilità esistente su setti in c.a. rivestiti in pietra locale con struttura in acciaio, impalcato con pannelli prefabbricati in calcestruzzo
- Per i tratti 137 – 139 – 141 – 143 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (rilevato fino 3,5m + pacchetto ciclopedonale più asfaltatura più realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 138 è prevista la realizzazione di pista in sede propria (scavo più realizzazione pacchetto ciclopedonale più asfaltatura) e inserimento segnaletica.
- Sul tratto 144 si prevede una pista in affiancamento alla viabilità esistente, su muri di sostegno a valle con struttura in acciaio, mensola e micropali, impalcato con pannelli prefabbricati in calcestruzzo
- Dal tratto 145 al tratto 154 è prevista la realizzazione di pista in affiancamento alla viabilità esistente su setti in c.a. rivestiti in pietra locale con struttura in acciaio, impalcato con pannelli prefabbricati in calcestruzzo.
- Per il tratto 155 è prevista la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica
- Per il tratto 156 è prevista la scarifica (max 20cm) - risagomatura stabilizzato - asfaltatura con pacchetto completo per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e inserimento segnaletica.
- Sui tratti 157 – 159 è prevista la realizzazione della pista in affiancamento alla viabilità esistente su setti in c.a. rivestiti in pietra locale con struttura in acciaio, impalcato con pannelli prefabbricati in calcestruzzo.
- Per il tratto 160 si prevede la realizzazione di un percorso ciclopedonale con cordolo di protezione in gomma lato parcheggio e cordolo in cls lato strada, inserimento segnaletica.
- Per il tratto 161 Si realizzerà una pista in sede propria con muro di sostegno a valle rivestito in pietra locale (scavo + rilevato + demolizioni muri+ realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 162 si prevede un intervento sulle regole d'uso, segnaletica.
- Per i tratti 164- 165 – 167 – 169 – 171 si interviene inserendo la segnaletica
- Sul tratto 168 si prevede la realizzazione di un percorso ciclopedonale con cordolo di protezione in gomma lato parcheggio e cordolo in cls lato strada e inserimento segnaletica
- Sul tratto 172 si prevede la realizzazione di pista con cassonetto in materiale arido drenante contenuto da sacco in tessuto non tessuto, pavimentazione in stabilizzato a calce con cassero in tavoloni.
- Il tratto 173
- Sul tratto 174 si realizza una pista in sede propria - rampa per salita/discesa (rilevato fino 3,5m + pacchetto ciclopedonale + asfaltatura a basso impatto ambientale slurry) e segnaletica.

- Per i tratti 175 – 177 – 179 – 181 è prevista la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Per il tratto 178 si prevede la scarifica (max 20cm) - risagomatura stabilizzato - asfaltatura con pacchetto completo per larghezza della carreggiata, un intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica
- Per il tratto 182 si interviene inserendo la segnaletica
- Sui tratti 184-186 – 187-188- 189 -191-192- 193 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.

▫

### **Macrotratta SI – Sicilia**

#### **Tronco SI01 - Lo stato di fatto**

- Il punto di partenza di questo tronco si trova in prossimità del porto di Messina, attraversa l'intero capoluogo e percorre i comuni di Scaletta Zanclea, Itala, Ali Terme, Nizza di Sicilia, Roccalumera, Furci Siculo, Santa Teresa di Riva, Sant'Alessio Siculo, Forza d'Agrò, Letojanni, Taormina e Giardini Naxos, passando per buona parte da una ferrovia ad oggi utilizzata, che in futuro verrà dismessa a seguito del raddoppio della ferrovia della linea Messina - Catania.
- Dal tratto 1 al tratto 6 ci troviamo all'interno del comune di Messina, dove la larghezza varia dai 5,5 ai 15 metri in una strada ad alto traffico. Nel tratto 1 la carreggiata ha una larghezza di 14 metri, che si restringe nel tratto 3 a 5,5 metri, si allarga nel tratto 4, via principale di collegamento con la parte meridionale della comune, a 8 metri, per finire nel tratto 6 ad una larghezza di 13,5 metri.
- Dal tratto 7 fino al tratto 21 ci troviamo all'interno del comune di Messina, proseguendo lungo strade in ambito urbano – extraurbano ad alto traffico come la Via Consolare Valeria Tremestieri, di larghezza pari a 7,5 metri fino al tratto 16, che si riduce a 6 metri fino al tratto 21.
- Col tratto 22 si attraversa la ferrovia tramite un sottopasso e si raggiunge la zona costiera del comune di Messina dal tratto 23 al tratto 63.
- Col tratto 25 si attraversa il Torrente Lardereria per arrivare ad una zona portuale sul tratto 26, di larghezza pari a 4,5 metri.
- Dal tratto 27 al tratto 32 si percorre una strada sterrata senza traffico, non infrastrutturata nei tratti dal 24 al 26 e dal 31 al 32.
- Col tratto 33 si attraversa il Torrente Mili, per raggiungere dal tratto 34 al tratto 36 l'omonima frazione di Mili Marina, nel comune di Messina. I tratti 34 e 35 attraversano l'ambito di natura extraurbana e di larghezza pari a 7,5 metri e 6 metri, per arrivare al tratto 36 che è di tipo non infrastrutturato.
- Col tratto 38 si attraversa la Fiumara di Galati, per raggiungere col tratto 38 fino al tratto 45 la frazione di Galati Marina, nel comune di Messina, i cui ambiti stradali sono di tipo urbano ad alto traffico, e la cui larghezza è di 6 metri con un massimo di 8 metri nel tratto 40.
- Col tratto 46 si attraversa il Torrente Santo Stefano. I tratti che vanno dal 47 al 63, ad esclusione dei tratti dal 51 al 54 di natura ciclopedonale, sono di tipo non infrastrutturato.
- Dal tratto 47 al tratto 64 viene percorsa la Strada Statale 114, passando per il centro abitato della frazione di Santa Margherita Marina, nel comune di Messina. Il tratto 64 viene percorso alle spalle di un campo sportivo, in ambito urbano.
- Col tratto 65 si attraversa il Torrente Briga. I tratti 66 e 67 si trovano in ambito urbano, in strade ad alto traffico, di larghezza 7,5 metri e 3,5 metri. Essi, fino al tratto 72, attraversano le frazioni di Briga Marina e Giampileri Marina. Dal tratto 68 al 70 si è in un percorso non infrastrutturato, sempre in ambito urbano.
- I tratti 71 e 72 giungono alla frazione di Giampileri Marina, in ambito urbano di larghezza pari a 7,5 metri.
- Dal tratto 73 al tratto 251 si percorre la ferrovia Messina – Catania, percorrendo i comuni di Scaletta Zanclea, Itala, Ali Terme, Nizza di Sicilia, Roccalumera, Furci Siculo, Santa Teresa di Riva, Sant'Alessio

Siculo, Forza d'Agrò, Letojanni, Taormina, fino ad arrivare alla frazione di Recanati, nel comune di Giardini Naxos. In previsione del progetto di raddoppio ferroviario della linea Messina – Catania e della successiva dismissione della linea ferrata, si prevede di inserire il tracciato lungo tutta la linea, considerando che le dimensioni del tracciato esistente sono sufficienti al fine dell'inserimento della pista ciclopedonale, e che risulta invece di difficile realizzazione la formazione di un tracciato differente da quest'ultimo, che costeggerebbe la Strada Statale 114 ed in alcuni tratti un ambito costiero in cui risulta disagiata e complessa la realizzazione della pista.

- I tratti dal 252 al 259 si trovano all'interno del territorio comunale di Giardini Naxos. Il tratto 252 collega il tracciato ex-ferroviario alla periferia del centro abitato del comune, percorrendo una strada a basso traffico di 6,5 metri. Il tratto 254 sfrutta un preesistente tracciato pedonale in ambito urbano, di larghezza pari a 1,5 metri. I tratti 255 e 256 sono a basso traffico in ambito extraurbano, di larghezza pari a 7 metri. Infine, i tratti 257 e 258 si trovano in ambito extraurbano, ed hanno una dimensione di 4,5 metri.
- Il tratto SI01 si chiude con il tratto 259, la cui caratteristica è l'attraversamento del fiume Alcantara.

#### **Tronco SI01 - Lo stato di progetto**

- Lo stato di progetto del Tronco SI01 ha origine nella città di Messina e percorre i comuni di Scaletta Zanclea, Itala, Ali Terme, Nizza di Sicilia, Roccalumera, Furci Siculo, Santa Teresa di Riva, Sant'Alessio Siculo, Forza d'Agrò, Letojanni, Taormina e Giardini Naxos, passando per buona parte da una ferrovia ad oggi utilizzata, che in futuro verrà dismessa a seguito del raddoppio della ferrovia della linea Messina - Catania.
- Dal tratto 1 al tratto 6 l'intervento previsto riguarda l'adeguamento della pista portata a raso con marciapiede e l'installazione di parapetti, modifiche sulle regole d'uso e la segnaletica.
- Dal tratto 7 al tratto 23 l'intervento previsto riguarda le modifiche sulle regole d'uso e la segnaletica.
- Per il tratto 24 l'intervento previsto consiste nella realizzazione della pista in sede propria, attraverso scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, e successiva asfaltatura.
- I tratti 25 e 26 hanno come interventi la realizzazione della pista ciclopedonale attraverso scavo e tombinatura fosso
- Per i tratti dal 27 al 32, ad esclusione del 28, è prevista la pista in sede propria attraverso la realizzazione di un pacchetto ciclopedonale e asfaltatura a basso impatto ambientale slurry. Il tratto 29, invece, verrà formato attraverso la realizzazione di pista in sede propria - rampa per salita e discesa con rilevato fino 3,5m e asfaltatura a basso impatto ambientale slurry.
- Per i tratti 34 e 35 l'intervento previsto riguarda le modifiche sulle regole d'uso e la segnaletica.
- Per il tratto 36 è prevista la pista in sede propria attraverso la realizzazione di un pacchetto ciclopedonale e asfaltatura a basso impatto ambientale slurry.
- Dal tratto 38 al tratto 43 l'intervento previsto riguarda le modifiche sulle regole d'uso e la segnaletica.
- Per il tratto 44 è prevista la realizzazione della pista in sede propria attraverso asfaltatura e realizzazione di cordolo separatore.
- Per il tratto 45 è prevista la realizzazione di pista in sede propria con muro di sostegno a valle rivestito in pietra locale, attraverso scavo, la realizzazione di rilevato, la demolizione di muri esistenti, la realizzazione di pacchetto ciclopedonale, l'asfaltatura e la realizzazione di cordolo separatore, nonché l'inserimento di segnaletica.
- Per il tratto 47 è prevista la realizzazione di pista in sede propria con muro di sostegno a valle rivestito in pietra locale, attraverso la demolizione dei muri esistenti, la realizzazione del pacchetto ciclopedonale, l'asfaltatura e la realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento di segnaletica.
- Per il tratto 48 è prevista la realizzazione della pista in sede propria attraverso asfaltatura, realizzazione di cordolo separatore e l'inserimento di segnaletica.

- Per i tratti 49 e 50 è prevista la realizzazione di pista in sede propria attraverso la demolizione dei muri esistenti, la realizzazione del pacchetto ciclopedonale, l'asfaltatura e la realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento di segnaletica.
- Dal tratto 51 al tratto 54 è previsto l'inserimento della segnaletica.
- Per il tratto 55 è prevista la realizzazione di pista in sede propria attraverso la demolizione dei muri esistenti, lo scavo e la realizzazione di un rilevato, la realizzazione del pacchetto ciclopedonale, l'asfaltatura e la realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento di segnaletica.
- Per il tratto 57 è prevista la realizzazione della ciclovia su portali.
- Per il tratto 58 è prevista la realizzazione di pista in sede propria attraverso lo scavo, la realizzazione del pacchetto ciclopedonale, l'asfaltatura e la realizzazione cordolo separatore, nonché l'inserimento di segnaletica.
- Per il tratto 60 è la realizzazione di pista in sede propria attraverso lo scavo, realizzazione di rilevato, la demolizione dei muri esistenti, la realizzazione del pacchetto ciclopedonale, dell'asfaltatura e del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Per il tratto 61 è prevista la realizzazione della pista in sede propria attraverso lo scavo, la realizzazione del pacchetto ciclopedonale, dell'asfaltatura e del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Per il tratto 62 è prevista la realizzazione della ciclovia su portali.
- Per il tratto 63 è prevista la realizzazione di pista in sede propria attraverso scavo, realizzazione di rilevato, la demolizione dei muri esistenti, la realizzazione del pacchetto ciclopedonale, dell'asfaltatura e del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Dal tratto 64 al tratto 67, escluso il 65, è previsto l'intervento sulle regole d'uso e l'inserimento della segnaletica.
- Dal tratto 68 al tratto 70, escluso il 69, è prevista la realizzazione di una pista ciclabile su tratti sabbiosi, con la formazione di un sottofondo drenante contenuto da un sacco di tessuto non tessuto e pavimentazione in stabilizzato a calce con cassero in tavoloni.
- Nei tratti 71 e 72 è previsto l'intervento sulle regole d'uso e l'inserimento della segnaletica.
- Dal tratto 73 al tratto 251 gli interventi sono relativi alla ferrovia che verrà dismessa in previsione del raddoppio ferroviario della linea Messina – Catania. Gli interventi si dividono in tre categorie, suddivisi per i seguenti tratti:
  - nei tratti in rilevato, ovvero i tratti 75, 77, 79, 101, 103, 105, 107, 109, 111, 113, 114, 116, 118, 120, 122, 143, 145, 147, 150, 152, 154, 155, 157, 159, 161, 163, 165, 167, 170, 172, 174, 181, 183, 185, 187, 189, 192, 194, 196, 198, 200, 202, 204, 209, 211, 213, 215, 217, 219, 229, 231, 233, 235, 245, 247, 249, l'intervento previsto è la rimozione di traversa e rotaie, la realizzazione di scavo a sezione obbligata (20 cm), la sistemazione del terreno esistente (ballast ferroviario), l'inserimento di geotessuto, la realizzazione di sottobase in stabilizzato da 15 cm con pavimentazione ecologica a triplo strato tipo slurry 5 cm, l'installazione parapetti e la realizzazione di cavidotto;
  - nei tratti pianeggianti, ovvero i tratti 73, 81, 83, 85, 87, 89, 91, 93, 95, 97, 99, 124, 126, 128, 130, 132, 134, 137, 139, 141, 177, 179, 207, 221, 223, 225, 227, 237, 239, 241, 243, 251, l'intervento previsto è la rimozione di traversa e rotaie, la realizzazione di scavo a sezione obbligata (20 cm), la sistemazione del terreno esistente (ballast ferroviario), l'inserimento di geotessuto, la realizzazione di sottobase in stabilizzato da 15 cm con pavimentazione ecologica a triplo strato tipo slurry 5 cm e la realizzazione di cavidotto.
- Nel tratto 252 è previsto l'intervento sulle regole d'uso e l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 253 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite asfaltatura e realizzazione di cordolo separatore, nonché l'inserimento di segnaletica.
- Nel tratto 254 è previsto l'adeguamento della pista portata a raso con marciapiede e dotata di parapetti, attraverso la demolizione del marciapiede esistente, il recupero del cordolo con realizzazione pacchetto ciclabile, lo spostamento del palo d'illuminazione, lo spostamento di caditoia, l'asfaltatura dell'intera carreggiata e l'installazione di parapetti, nonché modifiche sulle regole d'uso e la segnaletica.

- Nel tratto 255 è previsto l'intervento sulle regole d'uso e l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 256 è previsto l'adeguamento della pista portata a raso con marciapiede e dotata di parapetti, attraverso la demolizione del marciapiede esistente, il recupero del cordolo con realizzazione pacchetto ciclabile, lo spostamento di caditoia, l'asfaltatura dell'intera carreggiata e l'installazione di parapetti, nonché modifiche sulle regole d'uso e la segnaletica.
- Nel tratto 257 è prevista la demolizione e ricostruzione delle recinzioni di proprietà esistenti, la realizzazione del pacchetto ciclopedonale, l'asfaltatura dell'intera carreggiata, la realizzazione di cordolo separatore nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 258 è prevista la realizzazione di pista in sede propria attraverso lo scavo, la realizzazione del pacchetto ciclopedonale e la pavimentazione in slurry, nonché l'inserimento della segnaletica.

### **Tronco SI02 - Lo stato di fatto**

- Il punto di partenza di questo tronco si trova alla foce del fiume Alcantara, nel comune di Calatabiano, ed attraversa i comuni di Fiumefreddo di Sicilia, Mascali, Riposto, Acireale, Aci Catena, Aci Castello e Catania.
- Dal tratto 1 al tratto 9 ci troviamo all'interno del comune di Calatabiano, in ambito extraurbano.
- Il tratto 1 attraversa il fiume Alcantara.
- Dal tratto 2 al tratto 5 la strada esistente è senza o con basso traffico, e la larghezza varia dai 3,5 metri del tratto 2 ai 12-15 metri dei tratti 3, 4 e 5.
- I tratti 6,7 ed 8 presentano strade di tipo non infrastrutturato. Il tratto 9 presenta una strada senza traffico, con larghezza pari a 12 metri. Il tratto 8, inoltre, attraversa il torrente Minissale.
- Dal tratto 10 al tratto 16 ci troviamo all'interno del comune di Fiumefreddo di Sicilia, in ambito extraurbano.
- Il tratto 10 è un tracciato non infrastrutturato, ed attraversa il torrente Fiumefreddo.
- Il tratto 11 presenta una strada comunale, a basso traffico, di larghezza pari a 12 metri.
- Nei tratti 12, 13 e 15 è presente un percorso di tipo pedonale di larghezza pari a 1,2 metri, mentre i tratti 14 e 16 sono strade comunali a basso traffico di larghezza pari a 1,2 metri e 10 metri. Il tratto 14, inoltre, attraversa il torrente delle Forche.
- Dal tratto 17 al tratto 28 ci troviamo all'interno del comune di Mascali, in ambito urbano ad esclusione dei tratti 25 e 26 che sono in ambito extraurbano.
- Il tratto 17 presenta una strada comunale ad alto traffico, di larghezza pari a 10 metri.
- I tratti 18 e 19 presentano un percorso pedonale di larghezza pari a 1,5 metri, che diventa ciclopedonale nei tratti 20, 21 e 22, con un allargamento a 2,5 metri.
- I tratti 23 e 24 hanno una dimensione di 9,5 metri di larghezza, e presentano strade ad alto traffico.
- Il tratto 25 presenta un percorso pedonale di larghezza pari a 2 metri.
- I tratti 26 e 27 non sono infrastrutturati, a differenza del tratto 28 che presenta una strada ad alto traffico di larghezza pari a 9 metri. Il tratto 26, inoltre, attraversa il torrente Macchia.
- Dal tratto 29 al tratto 67 ci troviamo all'interno del territorio comunale di Riposto.
- I tratti 29 e 31 presentano strade comunali in ambito urbano, ad alto traffico, di larghezza pari a 14 metri e 6 metri.
- Dal tratto 31 al tratto 35, compreso il tratto 30, presentano un percorso pedonale dimensione pari a 1,5 metri (2,5 metri per il tratto 30).
- Il tratto 36 rientra nelle strade ad alto traffico, con una larghezza di 11,5 metri, mentre i tratti che vanno dal 37 al 39 presentano un percorso ciclopedonale di larghezza pari a 4 – 4,5 metri.
- Il tratto 40 ed il tratto 43 presentano percorsi pedonali di dimensioni pari a 2 e 1,8 metri, e sono divisi dai tratti 41 e 42, che rientrano nella Strada Provinciale 137 e sono caratterizzate dall'essere zone 30.
- I tratti 44, 45 e 48 rientrano nell'ambito extraurbano, e sono di tipo non infrastrutturato, così anche i tratti 46 e 47 che a differenza dei primi rientrano in un ambito urbano.
- Il tratto 49 presenta una strada comunale senza traffico di larghezza pari a 9,5 metri.



- Il tratto 50 presenta un tracciato pedonale all'interno di un ambito urbano e della Strada Provinciale 2, mentre i tratti che vanno dal 51 al 67, ad esclusione dei tratti 53, 55 e 61 che sono strade ad alto traffico con limite di velocità a 30 km/h, sono di tipo non infrastrutturato. Tali tratti sono in ambito extraurbano.
- Dal tratto 68 al tratto 121 ci troviamo presso il comune di Acireale.
- Il tratto 68 si trova in ambito extraurbano, costeggia la Strada Provinciale 2, ed è di tipo non infrastrutturato.
- Dal tratto 69 al tratto 80 si trovano in ambito extraurbano, ai lati della Strada Provinciale 2, il cui ambito è ad alto traffico, con una dimensione che varia dai 5,5 metri ai 6,5 metri (prevalentemente nel tratto 69 e 77).
- I tratti che vanno dall'81 all'84 sono in ambito extraurbano e urbano (i tratti 82, 83 e 84), rientrano come sopra nella Strada Provinciale 2, e sono strade ad alto traffico con la limitazione della velocità a 30 km/h, con larghezza pari a 5,5 metri.
- Dal tratto 85 al tratto 89 la strada è senza traffico (ad esclusione dell'85, invece a basso traffico), in ambito extraurbano, con larghezza pari a 4 metri.
- Dal tratto 90 al tratto 97 ci troviamo in ambito extraurbano, ed è presente una pista ciclabile, di larghezza pari a 5 metri.
- Il tratto 98 si trova in ambito extraurbano, ed è una strada senza traffico di larghezza pari a 2,5 metri.
- Il tratto 99 rientra in ambito urbano, all'interno della Strada Provinciale 2, di larghezza pari a 5,5 metri, con una strada ad alto traffico con limitazione di velocità pari a 30 km/h, mentre il tratto 100, all'interno della Strada Statale 114, rientra sempre in ambito urbano, ma con un percorso pedonale.
- I tratti 101 e 102 sono di larghezza pari a 10,5 metri, e sono strade comunali in ambito urbano, ad alto traffico.
- Il tratto 103, come il percorso 100, è un tratto pedonale in questo caso all'interno di una strada comunale di larghezza pari a 2 metri.
- Dal tratto 104 al tratto 106 si hanno percorsi su strada comunale, a traffico limitato, con limitazione di velocità pari a 30 km/h, di larghezza pari a 8,5 – 9,5 metri.
- Dal tratto 108 al tratto 113 ci troviamo in ambito urbano, in una strada comunale a basso traffico, di dimensioni medie pari a 7 metri (ad esclusione del tratto 108 a 4,5 metri, e del tratto 113 a 4 metri).
- I tratti 114 e 115 si trovano in ambito extraurbano, all'interno di una strada comunale senza traffico di larghezza pari a 4 metri. Il tratto 116 è simile, ma si trova in ambito urbano.
- Dal tratto 117 al tratto 121 si ha un percorso a basso traffico, ad esclusione del tratto 118, di larghezza pari a 10 metri, ad alto traffico e in ambito urbano.
- Il tratto 122 si trova all'interno del comune di Aci Catena, e presenta una strada comunale in ambito extraurbano a basso traffico, di larghezza pari a 6 metri.
- Dal tratto 123 al tratto 144 ci troviamo all'interno del comune di Aci Castello. Ad esclusione dei tratti 124 e 125 che si trovano in ambito extraurbano, i rimanenti tratti si trovano in ambito urbano, prevalentemente in strade comunali.
- Il tratto 123 ha una larghezza pari a 6 metri, ed è a basso traffico, a differenza del tratto 124 il cui tracciato è di tipo non infrastrutturato.
- I tratti 125 e 126 presentano strade ad alto traffico, di larghezza pari a 9,5 metri e 9 metri, mentre i tratti 127 e 128 presentano strade a basso traffico di larghezza pari a 3 metri e 8 metri.
- I tratti 129, 130 e 131 sono strade con divieto di transito eccetto veicoli autorizzati, la cui larghezza è pari a 3,5 – 4,5 metri.
- Il tratto 132 presenta una strada ad alto traffico di larghezza pari a 5 metri.
- Il tratto 133 presenta una zona a traffico limitata, con limitazione di velocità pari a 30 km/h, di larghezza pari a 7 metri.
- I tratti 134, 135 e 137 sono percorsi pedonali di larghezza pari a 4,5 e 1,8 metri, a differenza del tratto 136 che invece non è infrastrutturato.
- Nei tratti 138 e 139 è presente una strada a basso traffico ma con limitazione della velocità a 30 km/h, di larghezza pari a 5,5 metri e 6,5 metri.

- Il tratto 140 è una strada comunale a basso traffico, di dimensione pari a 5 metri.
- Il tratto 141 presenta un'area pedonale di dimensioni pari a 10 metri, così come il tratto 144 presenta un percorso pedonale di larghezza pari a 1,5 metri, mentre i tratti 142 e 143 presentano una strada a traffico limitato sempre in ambito urbano.
- Dal tratto 145 al tratto 223 ci troviamo all'interno del territorio comunale di Catania. Dal tratto 145 al tratto 194 l'ambito del tracciato è urbano, mentre dal 195 al 223 esso è extraurbano.
- Il tratto 145 è una strada ad alto traffico con larghezza pari a 11 metri, mentre il tratto 146 è un percorso pedonale di larghezza pari a 1 metri.
- I tratti 147 e 148 hanno una larghezza di 6,5 e 4,5 metri, e sono strade a basso traffico.
- Il tratto 149 si trova in prossimità della Strada Statale 114, e presenta un percorso ciclopedonale. Esso si trasforma in percorso solo ciclabile nei tratti 150 e 151, per poi diventare solo pedonale nel tratto 152. Tutti i tratti citati hanno una larghezza di 2,5 metri.
- Il tratto 153 non è infrastrutturato, mentre il tratto 154 presenta una strada a basso traffico di larghezza pari a 6 metri.
- Il tratto 155 è un percorso pedonale di dimensione pari a 1,5 metri, che diventa ciclopedonale dal tratto 156 al tratto 165, con una larghezza pari a 7 metri nel tratto 156, 2,5 metri nel tratto 157, 5 metri nel tratto 158 e 159, e 3,5 metri dal tratto 160 al tratto 165 (ad esclusione del tratto 164).
- I tratti 166 e 167 sono invece solo pedonali, con una larghezza pari a 1,5 metri, mentre i tratti 168 e 169 tornano ad essere ciclopedonali con una larghezza pari a 3,5 metri.
- Il tratto 170 non è infrastrutturato.
- I tratti 171, 172 e 173 sono di tipo pedonale, di dimensioni pari a 2,5 e 3,5 metri. Da pedonale si passa a tratti ciclopedonali nel 174 e 175. Il tratto 176 non è infrastrutturato, a differenza dei tratti 177 e 178 che diventano invece tratti ciclopedonali di larghezza pari a 4 e 3,5 metri.
- Il tratto 179 è fa parte della Strada Statale 114, e rientra in una strada ad alto traffico.
- Il tratto 180 e 182 sono strade comunali che presentano il divieto di transito ad eccezione di veicoli autorizzati, e hanno una larghezza di 3 e 5,5 metri.
- Il tratto 181 presenta un percorso pedonale di larghezza pari a 1,5 metri.
- Il tratto 183 ha una larghezza di 5 metri, e presenta una strada senza traffico, a differenza dei tratti che vanno dal 184 al 191, dove non è presente un tracciato infrastrutturato. Il tratto 190 attraversa il canale Acquicella.
- Il tratto 192 presenta un tracciato pedonale di larghezza pari a 2,5 metri, in prossimità della Strada Statale 114, che diventa ciclopedonale nel tratto 193, con una larghezza pari a 6 metri.
- Il tratto 194 rientra sempre nella Strada Statale 114, è una strada ad alto traffico di dimensioni pari a 12 metri.
- Il tratto 195 non è infrastrutturato, ed attraversa il canale Forcile, mentre i tratti 196 e 197, di larghezza pari a 8,5 e 75 metri, sono strade ad alto traffico all'interno della Strada Statale 114. Il tratto 198, invece, è una strada a basso traffico di larghezza pari a 6 metri.
- Il tratto 199 è di tipo non infrastrutturato.
- Il tratto 200 presenta una strada con divieto di transito ad eccezione dei veicoli autorizzati, e ha una larghezza pari a 5 metri.
- Il tratto 201 presenta una strada ad alto traffico con limitazione della velocità a 30 km/h, e ha una larghezza di 7,5 metri.
- I tratti 202, 203, 204 e 206 non sono infrastrutturati, a differenza del tratto 205 che presenta un tratto ciclopedonale di larghezza pari a 3,5 metri, ed attraversa il canale Jungetto. Il canale 203, inoltre, attraversa il canale Buttaceto.
- I tratti 207, 208 e 209 presentano strade con divieto di transito ad eccezione dei veicoli autorizzati, con larghezza pari a 3,5 e 4 metri.
- Il tratto 210 presenta un percorso ciclopedonale di larghezza pari a 4 metri.
- Il tratto 211 presenta una strada comunale a basso traffico, di larghezza pari a 4 metri, mentre il tratto 213 presenta una strada senza traffico di larghezza pari a 8 metri.

- I tratti 212, e dal 214 al 223 (ad esclusione del tratto 220) sono di tipo non infrastrutturato. Il tratto 212 attraversa il fiume Simeto, il tratto 215 attraversa il canale Benante, mentre il tratto 218 attraversa il canale Acque Alte Nord.
- Il tratto 220 presenta un percorso ciclabile.

### **Tronco SI02 - Lo stato di progetto**

- Lo stato di progetto del Tronco SI02 ha origine nel comune di Calatabiano, ed attraversa i comuni di Fiumefreddo di Sicilia, Mascali, Riposto, Acireale, Aci Catena, Aci Castello e Catania.
- Nel tratto 2 l'intervento previsto consiste nella realizzazione di una pista ciclabile su tratti sabbiosi, con la formazione di un sottofondo drenante contenuto da un sacco di tessuto non tessuto e pavimentazione in stabilizzato a calce con cassero in tavoloni.
- Dal tratto 3 al tratto 9 è prevista la realizzazione della pista in sede propria attraverso lo scavo, la realizzazione del pacchetto ciclopeditone, dell'asfaltatura e del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 11 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite asfaltatura e realizzazione di cordolo separatore, nonché l'inserimento di segnaletica.
- Dal tratto 12 al tratto 15 (ad esclusione del tratto 14) è previsto l'allargamento della pista ciclabile attraverso la demolizione del cordolo esistente, l'asfaltatura e la realizzazione del nuovo cordolo.
- Nei tratti 16 e 17 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite asfaltatura e realizzazione di cordolo separatore, nonché l'inserimento di segnaletica.
- Nei tratti 18 e 19 è prevista l'adeguamento della pista portata a raso con il marciapiede, attraverso la realizzazione del pacchetto ciclabile, l'asfaltatura dell'intera carreggiata e l'installazione dei parapetti, nonché le modifiche delle regole d'uso e l'installazione della segnaletica.
- Dal tratto 20 al tratto 22 è prevista la realizzazione della pista ciclabile in affiancamento al percorso pedonale con struttura in acciaio ed impalcato con pannelli prefabbricati in calcestruzzo.
- Nei tratti 23 e 24 è prevista la realizzazione di pista in sede propria attraverso l'asfaltatura e la realizzazione del cordolo separatore, nonché l'installazione della segnaletica.
- Nel tratto 25 è previsto l'allargamento di pavimentazione esistente in betonelle, demolizione e ricostruzione della recinzione, spostamento dell'illuminazione pubblica, realizzazione pacchetto pedonale e della pavimentazione, modifiche delle regole d'uso (se necessarie) e l'installazione della segnaletica.
- Nel tratto 27 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopeditone e dell'asfaltatura, nonché l'installazione della segnaletica.
- Dal tratto 28 al tratto 31 è prevista la realizzazione di due corsie ciclabili monodirezionali in carreggiata mediante apposizione di sola segnaletica orizzontale, una per senso di marcia, nonché l'installazione della segnaletica.
- Dal tratto 32 al tratto 35 è previsto l'adeguamento della pista portata a raso con il marciapiede, attraverso la realizzazione del pacchetto ciclabile, l'asfaltatura dell'intera carreggiata e l'installazione dei parapetti, nonché le modifiche delle regole d'uso e l'installazione della segnaletica.
- Nei tratti 36 e 37 è prevista la realizzazione pista portata a raso con marciapiede del tratto precedente e successivo e dotata di parapetti, attraverso la demolizione del cordolo esistente in gomma non a norma, la realizzazione del pacchetto ciclabile, l'asfaltatura intera carreggiata e l'installazione dei parapetti, nonché le modifiche delle regole d'uso e l'installazione della segnaletica.
- Dal tratto 38 al tratto 40 è previsto l'adeguamento della pista portata a raso con marciapiede e dotata di parapetti, attraverso la demolizione del cordolo esistente non a norma, la realizzazione del pacchetto ciclabile, l'asfaltatura dell'intera carreggiata e l'installazione dei parapetti, nonché le modifiche alle regole d'uso e l'installazione della segnaletica.
- Nel tratto 41 è previsto l'intervento sulle regole d'uso e l'inserimento della segnaletica, mentre nel tratto 42 è prevista la realizzazione di due corsie ciclabili monodirezionali in carreggiata mediante apposizione di sola segnaletica orizzontale, una per senso di marcia, nonché l'installazione della segnaletica.

- Nel tratto 43 è previsto l'adeguamento della pista portata a raso con marciapiede, attraverso la realizzazione del pacchetto ciclabile, l'asfaltatura dell'intera carreggiata e l'installazione dei parapetti, nonché le modifiche delle regole d'uso e l'installazione della segnaletica.
- Nel tratto 44 è prevista la realizzazione di pista in sede propria, tramite scavo, consolidamento del muretto a secco esistente, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, l'asfaltatura e lo spostamento della recinzione, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 45 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, consolidamento del muro a secco esistente, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e spostamento della recinzione, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 46 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, consolidamento del muretto a secco esistente, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e spostamento della recinzione, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nei tratti 47 e 48 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale e asfaltatura, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 49 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite asfaltatura e realizzazione di cordolo separatore, nonché l'inserimento di segnaletica.
- Nel tratto 50 è previsto l'adeguamento della pista portata a raso con marciapiede, attraverso la realizzazione del pacchetto ciclabile, l'asfaltatura dell'intera carreggiata e l'installazione dei parapetti, nonché le modifiche delle regole d'uso e l'installazione della segnaletica.
- Nel tratto 51 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, consolidamento del muro a secco esistente, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e spostamento della recinzione, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 52 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione di rilevato, demolizione dei muri esistenti, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nei tratti 53 e 55 è prevista la fresatura ed asfaltatura per la larghezza della carreggiata, l'intervento sulle regole d'uso (se necessario) e l'inserimento della segnaletica.
- Nei tratti 54 e 57, nonché dal tratto 59 al tratto 61, è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, consolidamento del muro a secco esistente, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e spostamento della recinzione, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 56 è previsto l'adeguamento della pista portata a raso con marciapiede, attraverso la realizzazione del pacchetto ciclabile, l'asfaltatura dell'intera carreggiata e l'installazione dei parapetti, nonché le modifiche delle regole d'uso e l'installazione della segnaletica.
- Nei tratti 62 e 65 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione di rilevato, demolizione dei muri esistenti, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nei tratti 63, 64 e 68 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, consolidamento del muro a secco esistente, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e spostamento della recinzione, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 67 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, consolidamento del muretto a secco esistente, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e spostamento della recinzione, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 69 è previsto intervento sulle regole d'uso e l'inserimento della segnaletica.
- Dal tratto 70 al tratto 74, nonché nei tratti 76, 78, 80 ed 81, è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione di rilevato, demolizione dei muri esistenti, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 75 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, demolizione del muretto esistente, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura, realizzazione del cordolo e spostamento della recinzione, nonché l'inserimento della segnaletica.

- Nel tratto 77 e 82 è previsto l'intervento sulle regole d'uso e l'inserimento della segnaletica, mentre nel tratto 79 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 82, e nei tratti dal 84 al 88 escluso il tratto 87 è previsto l'intervento sulle regole d'uso e l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 83 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, consolidamento del muretto a secco esistente, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e spostamento della recinzione, nonché l'inserimento della segnaletica, mentre nel tratto 87 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale ed asfaltatura, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 89 è prevista la scarifica (max. 20cm), la risagomatura dello stabilizzato, l'asfaltatura con pacchetto completo per la larghezza della carreggiata, nonché l'intervento sulle regole d'uso (se necessario) e l'inserimento della segnaletica.
- Dal tratto 90 al tratto 97 è prevista la pavimentazione in slurry per la larghezza della carreggiata, nonché l'intervento sulle regole d'uso (se necessario) e l'inserimento della segnaletica.
- Nei tratti 98 e 100 è previsto l'intervento sulle regole d'uso e l'inserimento della segnaletica, mentre nel tratto 99 è prevista la realizzazione di due corsie ciclabili monodirezionali in carreggiata mediante apposizione di sola segnaletica orizzontale, una per senso di marcia, nonché l'installazione della segnaletica.
- Nei tratti 101 e 102 è prevista la fresatura ed asfaltatura per la larghezza della carreggiata, la realizzazione di due corsie ciclabili monodirezionali in carreggiata mediante apposizione di sola segnaletica orizzontale, una per senso di marcia, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 103 è previsto l'adeguamento della pista portata a raso con marciapiede, attraverso la realizzazione del pacchetto ciclabile, l'asfaltatura dell'intera carreggiata e l'installazione dei parapetti, nonché le modifiche delle regole d'uso e l'installazione della segnaletica.
- Nel tratto 104 e 105 è previsto l'inserimento della segnaletica.
- Dal tratto 106 al tratto 132 (esclusi i tratti 114, 118 e 124) è previsto l'intervento sulle regole d'uso e l'inserimento della segnaletica, mentre nel tratto 114 è prevista la fresatura ed asfaltatura per la larghezza della carreggiata, l'intervento sulle regole d'uso (se necessario) e l'inserimento della segnaletica; nel tratto 118 è prevista la realizzazione di due corsie ciclabili monodirezionali in carreggiata mediante apposizione di sola segnaletica orizzontale, una per senso di marcia, nonché l'installazione della segnaletica; nel tratto 124 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione di rilevato, demolizione dei muri esistenti, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 133 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite asfaltatura e realizzazione di cordolo separatore, nonché l'inserimento di segnaletica.
- Nel tratto 134 è previsto l'inserimento della segnaletica.
- Nei tratti 135 e 137 è previsto l'adeguamento della pista portata a raso con marciapiede, attraverso la realizzazione del pacchetto ciclabile, l'asfaltatura dell'intera carreggiata e l'installazione dei parapetti, nonché le modifiche delle regole d'uso e l'installazione della segnaletica.
- Dal tratto 138 al tratto 140 è previsto l'intervento sulle regole d'uso e l'inserimento della segnaletica.
- Dal tratto 141 al tratto 143 è previsto l'inserimento della segnaletica.
- Nei tratti 144, 146 e 149 è previsto l'adeguamento della pista portata a raso con marciapiede, attraverso la realizzazione del pacchetto ciclabile, l'asfaltatura dell'intera carreggiata e l'installazione dei parapetti, nonché le modifiche delle regole d'uso e l'installazione della segnaletica; nel tratto 145 è prevista la realizzazione pista portata a raso con marciapiede del tratto precedente e successivo e dotata di parapetti, attraverso la demolizione del cordolo esistente in gomma non a norma, la realizzazione del pacchetto ciclabile, l'asfaltatura intera carreggiata e l'installazione dei parapetti,

- nonché le modifiche delle regole d'uso e l'installazione della segnaletica; nei tratti 147 e 148 è previsto l'intervento sulle regole d'uso e l'inserimento della segnaletica.
- Dal tratto 150 al tratto 151 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite asfaltatura e realizzazione di cordolo separatore, nonché l'inserimento di segnaletica.
  - Dal tratto 152 al tratto 160, ad esclusione dei tratti 153, 155, è previsto l'intervento sulle regole d'uso e l'inserimento della segnaletica; nel tratto 153 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale e dell'asfaltatura, nonché l'installazione della segnaletica; nel tratto 155 è previsto l'allargamento di pavimentazione esistente in pietra.
  - Nel tratto 161 è previsto l'allargamento di pavimentazione esistente in pietra.
  - Dal tratto 162 al tratto 165 è previsto l'adeguamento della pista portata a raso con marciapiede e dotata di parapetti, attraverso la realizzazione del pacchetto ciclabile, l'asfaltatura intera carreggiata, l'installazione dei parapetti e l'installazione di un sistema di aerazione dell'impianto radicale degli alberi esistenti, nonché le modifiche alle regole d'uso e l'inserimento della segnaletica.
  - Dal tratto 166 al tratto 168 è previsto l'adeguamento della pista portata a raso con marciapiede, attraverso la realizzazione del pacchetto ciclabile, l'asfaltatura dell'intera carreggiata e l'installazione dei parapetti, nonché le modifiche delle regole d'uso e l'installazione della segnaletica.
  - Dal tratto 169 al tratto 177 in generale è previsto l'inserimento della segnaletica, nel tratto 170 è prevista inoltre la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale ed asfaltatura, e nei tratti 172, 173 e i successivi 178, 180 e 181 è previsto inoltre l'adeguamento della pista portata a raso con marciapiede, attraverso la realizzazione del pacchetto ciclabile, l'asfaltatura dell'intera carreggiata e l'installazione dei parapetti, nonché le modifiche delle regole d'uso.
  - Nel tratto 179 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite asfaltatura e realizzazione di cordolo separatore, nonché l'inserimento di segnaletica.
  - Nel tratto 182 è previsto l'inserimento delle regole d'uso e della segnaletica, mentre nel 183 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
  - Nel tratto 184 è prevista la realizzazione di pista in sede propria, tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
  - Dal tratto 185 al tratto 188, ad esclusione del tratto 187, è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite asfaltatura e realizzazione di cordolo separatore, nonché l'inserimento di segnaletica; nel tratto 187 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
  - Nel tratto 189 e 190 è prevista la realizzazione della pista in sede propria con muro di sostegno a valle rivestito in pietra locale, tramite scavo, rilevato, demolizioni dei muri esistenti, realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura e realizzazione del cordolo separatore, nonché l'inserimento della segnaletica.
  - Nel tratto 192 è previsto l'adeguamento della pista portata a raso con marciapiede, attraverso la realizzazione del pacchetto ciclabile, l'asfaltatura dell'intera carreggiata e l'installazione dei parapetti, nonché le modifiche delle regole d'uso e l'installazione della segnaletica.
  - Nel tratto 193 è previsto l'inserimento della segnaletica.
  - Nel tratto 194 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite asfaltatura e realizzazione di cordolo separatore, nonché l'inserimento di segnaletica.
  - Dal tratto 196 al tratto 197 è prevista la realizzazione di pista in sede propria attraverso lo scavo, la realizzazione del pacchetto ciclopedonale e la pavimentazione in slurry, nonché l'inserimento della segnaletica.
  - Nei tratti 198, 200, 207 e 209 è previsto l'inserimento della segnaletica.



- Nel tratto 199 è prevista la realizzazione di pista in sede propria tramite scavo, realizzazione del pacchetto ciclopedonale e asfaltatura, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 201 è prevista la demolizione e ricostruzione delle recinzioni di proprietà esistenti, la realizzazione del pacchetto ciclopedonale, l'asfaltatura dell'intera carreggiata, la realizzazione di cordolo separatore nonché l'inserimento della segnaletica, mentre nel tratto 202 è prevista la realizzazione della pista in sede propria, l'inserimento di rampa per salita/discesa con allargamento del rilevato fino a 3,5m, realizzazione del pacchetto ciclopedonale e dell'asfaltatura, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nei tratti 204, 206 e 210 è prevista la realizzazione di pista in sede propria attraverso lo scavo, la realizzazione del pacchetto ciclopedonale e la pavimentazione in slurry, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Nel tratto 211 è previsto l'intervento sulle regole d'uso e l'inserimento della segnaletica, nel tratto 213 è prevista la fresatura ed asfaltatura per la larghezza della carreggiata, la realizzazione di due corsie ciclabili monodirezionali in carreggiata mediante apposizione di sola segnaletica orizzontale, una per senso di marcia, nonché l'inserimento della segnaletica.
- Dal tratto 214 al tratto 221, ad esclusione del tratto 215 218 e 220, è prevista la realizzazione della pista in sede propria, tramite realizzazione del pacchetto ciclopedonale, asfaltatura, realizzazione del nuovo fosso, nonché l'inserimento della segnaletica.

### **Tronco SI03 - Lo stato di fatto**

- Il punto di partenza di questo tronco si trova nella costa orientale siciliana, percorrendo i comuni di Carlentini, Augusta, Melilli, Priolo Gargallo e Siracusa
- Dal tratto 1 al tratto 5 ci troviamo nel territorio comunale di Carlentini, sulla strada statale SS114. Con una larghezza media della carreggiata di circa 10 metri.
- Dal tratto 6 fino al tratto 84 ci troviamo all'interno del territorio comunale di Augusta.
- Dal tratto 6 al tratto 10 si percorre Agnone Bagni, frazione balneare di Augusta su una strada a basso traffico con larghezza carreggiata di circa 10 m
- Dal tratto 11 al tratto 15 si percorrono strade a basso traffico che attraversano un'area occupata da campi agricoli
- Dal tratto 16 al tratto 32 si procede lungo una strada in terra battuta non infrastrutturata che fiancheggia la SS114 fino all'intersezione con la strada comunale del tratto 33 che si introduce in un'area costiera abitata del territorio comunale di Augusta con larghezza carreggiata di circa 5,5 m.
- Il 34 percorre una strada comunale in ambito extraurbano in quanto attraversa aree agricole su una carreggiata con larghezza media di circa 5,5m.
- Dal tratto 35 al tratto al tratto 49 si percorre un tracciato in terra battuta non infrastrutturato che corre lungo la strada provinciale SP57 attraversando terreni agricoli, con eccezione del tratto 47 che si presenta invece con conglomerato bituminoso come tipologia di pavimentazione.
- Dal tratto 50 al tratto 59 si segue un tracciato su strada comunale non infrastrutturata prevalentemente in conglomerato bituminoso ad eccezione di qualche tratto in sterrato o ghiaia fine che percorre una vasta area di campi e proprietà agricole del territorio di Augusta.
- Dal tratto 60 al tratto 70 si percorre una strada a basso traffico con una larghezza media di 5,5 che attraversa un'area di proprietà agricole ricadenti nel territorio comunale di Augusta ad eccezione del tratto 61 e del tratto 69 che seguono un tracciato non infrastrutturato in terra battuta.
- Dal tratto 72 al tratto al tratto 78 si percorre un tracciato in ambito extraurbano del territorio comunale di Melilli
- Dal tratto 79 al tratto 83 Il tracciato si immette nuovamente nel territorio di Augusta su una strada sterrata in ambito extraurbano.
- Dal tratto 84 al tratto al tratto 101 il tracciato costeggia la SSP114 che attraversa l'area industriale del comune di Priolo Gargallo.
- Dal tratto 102 al tratto 106 ci troviamo sulla strada comunale che circonda parte del centro abitato del comune di Priolo Gargallo

- Dal tratto 107 al tratto 120 il tracciato prosegue su una strada sterrata noninfrastrutturata che si immette sul lato costiero del territorio comunale di Priolo Gargallo fino a diventare poi, dal tratto 121 al tratto 124 di pertinenza del comune di Melilli continuando sul percorso sterrato costiero.
- Dal tratto 125 in poi ci troviamo all'interno del comune di Siracusa, e fino al tratto 131 il tracciato segue un percorso non infrastrutturato e sterrato ad eccezione del tratto 129 che percorre una strada a basso traffico con larghezza carreggiata di circa 6 metri.
- Dal tratto 132 ci si immette nel percorso ciclopedonale di Siracusa che si estende per circa sei chilometri con una larghezza della carreggiata di 3,5 m, con fondo stabilizzato e che percorre buona parte del lato costiero della città.
- Il tratto 133 individua un attraversamento pedonale che collega due zone pavimentate e si presenta come il tratto di congiunzione tra la pista ciclabile e i tratti 134- 135 percorsi ciclopedonali monodirezionali che fiancheggiano la strada comunale ambo i lati e avente larghezza pari a 1.5 m
- I due percorsi ciclopedonali si immettono poi nel tratto 136 in cui la pista ciclabile ritorna ad essere bidirezionale con una larghezza di 2.5 m fiancheggiando una strada comunale a doppia percorrenza
- Dal tratto 137 al tratto 146 ci troviamo in ambito urbano il tracciato segue un percorso ciclabile su una strada comunale ad alto traffico con una larghezza di 2,5 m e 3 m ad eccezione dei tratti dal 143 al tratto 148 in cui la larghezza della carreggiata varia dai 7, 8, 10 e 12 metri m, ed in cui sono presenti dei posti auto.
- Dal tratto 149 al tratto 155 ci troviamo in ambito urbano, i tratti fiancheggiano una strada comunale pertanto individuano dei tratti non infrastrutturati.
- Dal tratto 156 al tratto 172 ci troviamo sulla strada statale 115 in ambito extraurbano, su percorso non infrastrutturato e in alcuni tratti si prosegue su strade a basso traffico con larghezza carreggiata di circa 3 m e attraversando con il tratto 160 -164 e 166 il fiume Anapo
- 
- Dal tratto 174 al tratto 184 ci troviamo in ambito extraurbano su strade a basso o senza traffico ricadenti sulla strada provinciale SP58 la cui carreggiata ha una larghezza di circa 3.5 m, in alcuni casi i tratti percorrono dei tracciati non infrastrutturati che attraversano aree e proprietà agricole.
- Dal tratto 185 al tratto 187 si percorre nuovamente la costa, attraversando la zona balneare di Siracusa.
- il tracciato ricade su una strada pedonale sterrata di larghezza 2 m.
- Il tratto 188 è una strada a basso traffico e una ha una carreggiata di 5 mt di larghezza, e si collega poi al tratto 189 che fino al tratto 192 attraversano un percorso a basso traffico non infrastrutturato.
- Il tratto 193 procede lungo la costa antistante la zona residenziale balneare, su una strada comunale di 6 m di larghezza a basso traffico.
- Dal tratto 194 al tratto 198 si percorre la strada statale SS104, a basso traffico e non infrastrutturata, ad eccezione del tratto 196 che ha un traffico più intenso e una larghezza carreggiata di 7 m; il tratto successivo 197 ha invece una larghezza di 4 m.
- Il tratto 199 percorre una spiaggia, il percorso quindi non è infrastrutturato, mentre dal tratto 200 al tratto 202 ci troviamo su una strada a basso traffico di percorrenza con una larghezza carreggiata di 5 m per i tratti 200- 201 e 12 m per il tratto 202.
- Dal tratto 203 al tratto 208 ci troviamo in ambito extraurbano su un percorso sterrato e non infrastrutturato.
- Infine il Tronco 03 si conclude con i tratti 209-210 che percorrono una strada non infrastrutturata, in terra battuta in ambito extraurbano, fiancheggiando SS115.

### **Tronco SI03 - Lo stato di progetto**

- Il punto di partenza di questo tronco si trova nella costa orientale siciliana, percorrendo i comuni di Carlentini, Augusta, Melilli, Priolo Gargallo e Siracusa
- Per il tratto 1 è prevista la realizzazione di una nuova passerella.
- Per il tratto 2 è prevista la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.

- Per il tratto 3- 11 -15 è prevista la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) segnaletica.
- Sul tratto 4 si prevede la realizzazione di pista ciclopedonale in sede propria con scavo in roccia.
- Sui tratti 5-6-8 si prevede realizzazione di pista in sede propria (scavo + demolizione muretto+ realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + cordolo spostamento recinzione) e segnaletica.
- Per il tratto 7 si prevede la realizzazione di pista ciclopedonale in sede propria con sterro e posa di canaletta per raccolta acque piovane.
- Per il tratto 9- 10 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + consolidamento muretto a secco esistente + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + spostamento recinzione ) e inserimento segnaletica.
- Per i tratti 12-14-19 è prevista la realizzazione di pista in sede propria (asfaltatura + realizzazione cordolo separatore)e inserimento segnaletica.
- Per il tratto 13 si prevede la demolizione e ricostruzione recinzioni di proprietà esistenti + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura intera carreggiata) + realizzazione cordolo separatore e inserimento segnaletica.
- Per il tratto 16 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) inserimento segnaletica.
- Per il tratto 17 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + rilevato + demolizioni muri+ realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e inserimento segnaletica.
- Per il tratto 18 è prevista una nuova passerella.
- Per il tratto 20 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e inserimento segnaletica.
- Dal tratto 21 al tratto 26 è previsto un adeguamento della pista portata a raso con marciapiede e dotata di parapetti (realizzazione pacchetto ciclabile + asfaltatura intera carreggiata + installazione parapetti )
- Intervento sulle regole d'uso e inserimento segnaletica.
- Dal tratto 27 al tratto 31 si prevede intervento sulle regole d'uso e inserimento segnaletica ad eccezione del tratto 30 per cui si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e inserimento segnaletica.
- Per i tratti 32 -33 – 34 - 35 -36 è prevista realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Dal tratto 38 al tratto 42 sono previsti: la Rimozione traversa e rotaie, scavo a sezione obbligatoria (20 cm)
- sistemazione terreno esistente (ballast ferroviario), geotessuto, realizzazione sottobase in stabilizzato 15 cm
- pavimentazione ecologica a triplo strato tipo slurry 5 cm, cavidotto e per i tratti 39- 40- 42 si aggiunge la realizzazione di cunetta in pietra locale e rete armata.
- Dal tratto 43 al tratto 109 si prevede la Rimozione traversa e rotaie, scavo a sezione obbligatoria (20 cm)
- sistemazione terreno esistente (ballast ferroviario), geotessuto, realizzazione sottobase in stabilizzato 15 cm
- pavimentazione ecologica a triplo strato tipo slurry 5 cm, cavidotto;
- Si prevede poi l'aggiunta di parapetti per i tratti : 44-46-48-50-52-54—56-58-60-62-64-66-68-70-74-76-88-82-85-87-88-90-92-96-98-104-106-108;
- Mentre si aggiunge la realizzazione di cunetta in pietra locale e rete armata per i tratti 71-73-77-79-84-93-99- 107.
- Sui tratti 110 e 123 è prevista la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura e segnaletica.

- Per i tratti 111-113-115-117- è prevista la demolizione e ricostruzione recinzioni di proprietà esistenti + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura intera carreggiata) + realizzazione cordolo separatore e inserimento segnaletica
- Per i tratti 112 -114 -116 -118 -120 -121 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Il tratto 122 prevede un intervento sulle regole d'uso e inserimento segnaletica
- Per i tratti 124 e 126 è prevista la realizzazione di nuova passerella.
- Per i tratti 123 – 127 – 128 è prevista la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Per i tratti 125 e 130 è prevista la realizzazione di pista con cassonetto in materiale arido drenante contenuto da sacco in tessuto non tessuto, pavimentazione in stabilizzato a calce con cassero in tavoloni.
- Per i tratti 129 -131-132 si prevede un intervento sulle regole d'uso e inserimento segnaletica.
- Il tratto 133 prevede la scarifica (max 20cm) - risagomatura stabilizzato - asfaltatura con pacchetto completo per larghezza della carreggiata , intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica
- Dal tratto 134 al tratto 140 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura)segnaletica; per i tratti 137-138-139 è prevista la realizzazione di nuova passerella.
- Per i tratti 141 – 142 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) segnaletica.
- Per i tratti 143- 147 -149 -151 -151-153 è prevista realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Sui tratti 144 -146 -148-149-145 si realizza Pista ciclabile in affiancamento al percorso pedonale
- con struttura in acciaio, parapetto in acciaio e cordolo in cls armato, impalcato con pannelli prefabbricati in calcestruzzo
- Per i tratti 150 – 152 -154 -156 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e inserimento segnaletica.
- Sul tratto 157 e sul tratto 166 si interviene con (scavo su roccia + realizzazione cordonata + consolidamento parete rocciosa + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura +installazione parapetto) e segnaletica per realizzazione di pista in sede propria.
- Il tratto 158 prevede la realizzazione di nuova passerella
- Sul tratto 159 è prevista la realizzazione di ciclovia su mensola affiancato a fronte roccioso con interventi di messa in sicurezza di disaggio e reti paramassi.
- Sul tratto 160 è prevista una pista in affiancamento alla viabilità esistente su setti in c.a. rivestiti in pietra locale con struttura in acciaio, impalcato con pannelli prefabbricati in calcestruzzo.
- Per i tratti 161-163-167-168-169 sono previste demolizione e ricostruzione recinzioni di proprietà esistenti + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura intera carreggiata) + realizzazione cordolo separatore e segnaletica.
- Per i tratti 162 -165 – 166-171 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + rilevato + demolizioni muri+ realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) segnaletica.
- Sui tratti 170- 172 si interviene con la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Sui tratti 173 – 177 – 183 si interviene son con l'inserimento della segnaletica.
- Sui tratti 174 e 176 si interviene con fresatura + asfaltatura per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e inserimento segnaletica.
- Sul tratto 175 e sul tratto 181 si procede con adeguamento della pista portata a raso con marciapiede e dotata di parapetti(realizzazione pacchetto ciclabile + asfaltatura intera carreggiata + installazione parapetti) interventi su regole d'uso e inserimento segnaletica.
- Sul tratto 178 è prevista la realizzazione di due corsie ciclabili monodirezionali in carreggiata mediante apposizione di sola segnaletica orizzontale, una per senso di marcia.

- segnaletica
- Sui tratti 179- 180 -182 si interviene sulle regole d'uso e inserendo opportuna segnaletica.
- Per il tratto 184 si interviene con la scarifica (max 20cm) - risagomatura stabilizzato - asfaltatura con pacchetto completo per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica.
- Sul tratto 185 è prevista la realizzazione di nuova passerella.
- Per il tratto 186 si prevede Pista ciclabile in affiancamento al percorso pedonale con struttura in acciaio, impalcato con pannelli prefabbricati in calcestruzzo
- Per il tratto 187 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore+ spostamento IIPP) inserimento segnaletica
- Sul tratto 188 è prevista la realizzazione di pista in sede propria (asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) con inserimento segnaletica.

#### ***Tronco SI 04 - Lo stato di fatto***

- L'intero tronco si trova all'interno in parte nella provincia di Siracusa attraversando i comuni di Avola, Noto e Pachino, e in parte nella provincia di Ragusa attraversando Ispica e Pozzallo.
- Dal tratto 1 al tratto 19 ci troviamo all'interno del territorio comunale di Avola in ambito extraurbano seguendo la strada statale 115 su un tracciato non infrastrutturato in terra battuta o in ghiaia ad eccezione del tratto 2 che è una strada con traffico limitato ai mezzi autorizzati di larghezza pari a 5 metri, e dei tratti 12 e 19 che sono strade ad alto traffico rispettivamente di 12m e 10 m.
- Dal tratto 20 al tratto 29 ci troviamo in ambito urbano all'interno del comune di Avola su un percorso sterrato per il tratto 20 di 3 m di larghezza ; si prosegue poi su un percorso pedonale fino al tratto 28 con larghezza variabile 1.5/2 m; mentre il tratto 29 è una strada a basso traffico di 5 m di larghezza.
- I tratti 31-32 sono dei percorsi sterrati non infrastrutturati che si allontanano dal centro urbano, ci troviamo infatti in ambito extraurbano.
- Proseguendo, dal tratto 34 ci troviamo all'interno del territorio comunale di Noto e fino al tratto 37 individua un percorso non infrastrutturato in terra battuta.
- I tratti 38 e 39 percorrono in ambito extraurbano la strada provinciale 59, ad alto traffico di 9m di larghezza
- Dal tratto 40 la strada provinciale 59 che si immette in ambito urbano e diventa zona 30 (non a traffico limitato).
- Dal tratto 41 al tratto 43 si procede sulla stessa strada provinciale 59 la cui sezione stradale diventa di 18 m, mentre nel tratto 44 la carreggiata si restringe a 6 m.
- Nel tratto 45 la strada provinciale prosegue nuovamente su ambito extra urbano con larghezza 9m
- Il tratto 46 procede su strada comunale di larghezza 4,50 asfaltata
- I tratti 47 – 48- 49 procedono su strada non infrastrutturata in terra battuta di larghezza 5m , il tratto 49 procede su argine.
- Dal tratto 50 al tratto 67 ci troviamo in ambito extraurbano intercettando l'area del fiume Tellaro, su tracciato non infrastrutturato in ghiaia grossolana con larghezza 5m intervallato da ponti, che percorre la ferrovia da dismettere.
- Il percorso continua su una strada non infrastrutturata in terra battuta di larghezza 5 m che interessano i tratti dal 68 al 72.
- Dal tratto 76 al tratto 77 ci troviamo in ambito extraurbano su strada comunale asfaltata a basso traffico con larghezza variabile da 5 a 7 m, mentre il tratto 78 è non infrastrutturato e procede su terra battuta. Nei tratti 79 -81 ci troviamo sulla strada provinciale 19 ad alto traffico con larghezza

9m su un tratto collinare che fiancheggia la ferrovia. I tratti 82-84 diventano strada comunale e con i tratti 85- 86 ci si immette nel contesto urbano, larghezza stradale 7m, per poi proseguire con il tratto 87 su una strada sterrata in ambito extraurbano con sezione stradale di 6 m .I tratti 88 – 89 procedono su una stradina sul litorale di Noto in pietra di larghezza variabile da 2,50 a 3,50 m e il tratto 90 intercetta un parcheggio asfaltato con larghezza 7m.,si prosegue col tratto 91 che individua una zona a traffico limitato di 9 m di larghezza.

- Dal tratto 91 ci troviamo nel territorio comunale di Pachino e fino al tratto 99 si procede percorrendo una strada comunale che diventa la SP19 dal tratto 95 con larghezza carreggiata che varia da 8- 9 m, ad alto traffico.
- Dal tratto 100 al tratto 108 si attraversa il centro urbano di Pachino. I tratti 101- 102- 103 percorrono le strade urbane del centro abitato di larghezza 4 – 5 m
- Dal tratto 104 al 107 la carreggiata si allarga diventando di 7-8 m. Dal tratto 108 Si prosegue con lo stesso tracciato non infrastrutturato in ghiaia grossolana che attraversa campi agricoli in ambito extraurbano fino tratto 110 Il tratto 109 che insiste su una strada in ghiaia che costeggia la ferrovia.
- Dal tratto 111 al 121 il tracciato segue la strada provinciale 8 mantenendosi in ambito extraurbano lungo un percorso sterrato non infrastrutturato.
- Si prosegue su una strada a basso traffico nel tratto 122 e senza traffico nel tratto 123 con larghezza carreggiata rispettivamente di 6,5 m e 4 m
- Da tratto 124 al tratto 126 ci troviamo sul percorso che segue il lungomare di pachino, il tracciato insiste sulla spiaggia e i tratti 124 e 126 individuano due ponti che attraversano due canali che sfociano sul mare.
- Dal tratto 127 al 129 il tracciato continua a seguire il litorale ma su strada sterrata senza traffico di larghezza pari a 3,5 m.
- Il tratto 130 attraversa la spiaggia seguendo l'andamento della costa , il percorso non è infrastrutturato.
- Dal 131 al 133 ci troviamo su una strada comunale a basso traffico con larghezza carreggiata di 5 m, che attraversa una zona residenziale balneare del comune di Pachino.
- Dal 134 al 138 si prosegue in ambito extraurbano seguendo la strada provinciale su percorso non infrastrutturato o senza traffico come nel caso del tratto 136 con larghezza stradale di 3m.
- Dal tratto 139 al tratto 158 ci troviamo all'interno del territorio comunale di Ispica attraversando per buona parte la zona balneare Ispicese di Santa Maria del Focallo, il percorso segue quindi il litorale affiancandosi alla strada provinciale su un percorso in terra battuta non infrastrutturato, ad eccezione del tratto 140 che insiste su una strada senza traffico di larghezza strada di 4,5 m; e il tratto 156 che individua una strada ad alto traffico con larghezza stradale pari a 9m.
- Dal tratto 159 in poi ci troviamo all'interno del comune di Pozzallo, e fino al tratto 172 il tracciato insiste in ambito extra urbano, seguendo la strada provinciale, su un percorso non infrastrutturato in terra battuta.
- Da tratto 173 ci si immette nel centro urbano, con il quale si individua un percorso ciclabile e pedonale con larghezza stradale di 2,5 m.
- Il tratto 174 ricade sulla strada provinciale senza traffico con larghezza stradale di 6m. Dal tratto 175 al 177 si segue un percorso ciclabile e pedonale in pietra con larghezza variabile da 1,5 nel tratto 175 pedonale; a 2 m nel tratto 176 ciclabile; e 4 m nel tratto 177 ciclabile e pedonale. Si prosegue con i tratti 178- 179-180 con una zona a traffico limitato sempre su superficie pavimentata in pietra con larghezza di 7 m, per poi concludersi con il tratto 181 pedonale di 2,2 m di larghezza.



- Il tratto 182 individua una strada a basso traffico di 6,5m di larghezza
- Il tratto 183insiste su un percorso ciclabile e pedonale pavimentato in pietra di larghezza pari a 4 m di larghezza
- Il tratto 184 al tratto 186 si individua un percorso non infrastrutturato che nel tratto 184 si presenta con una strada in cemento con larghezza pari a 3.5 m, mentre i successivi due tratti percorrono la spiaggia.
- Il tratto 187 individua rimanendo in ambito urbano, una strada ad alto traffico con larghezza carreggiata di 15 m.
- Il tronco 4 si conclude con il tratto 188, strada senza traffico con larghezza pari a 3 m.

#### ***Tronco SI04 - Lo stato di progetto***

- L'intero tronco si trova all'interno in parte nella provincia di Siracusa attraversando i comuni di Avola, Noto e pachino, e in parte nella provincia di Ragusa attraversando Ispica e Pozzallo.
- Per il tratto 1 è prevista la realizzazione di una nuova passerella.
- Per il tratto 2 è prevista la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura)e segnaletica.
- Per il tratto 3- 11 -15 è prevista la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) segnaletica.
- Sul tratto 4 si prevede la realizzazione di pista ciclopedonale in sede propria con scavo in roccia.
- Sui tratti 5-6-8 si prevede realizzazione di pista in sede propria (scavo + demolizione muretto+ realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + cordolo spostamento recinzione) e segnaletica.
- Per il tratto 7 si prevede la realizzazione di pista ciclopedonale in sede propria con sterro e posa di canaletta per raccolta acque piovane.
- Per il tratto 9- 10 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + consolidamento muretto a secco esistente + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + spostamento recinzione ) e inserimento segnaletica.
- Per i tratti 12-14-19 è prevista la realizzazione di pista in sede propria (asfaltatura + realizzazione cordolo separatore)e inserimento segnaletica.
- Per il tratto 13 si prevede la demolizione e ricostruzione recinzioni di proprietà esistenti + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura intera carreggiata) + realizzazione cordolo separatore e inserimento segnaletica.
- Per il tratto 16 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) inserimento segnaletica.
- Per il tratto 17 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + rilevato + demolizioni muri+ realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e inserimento segnaletica.
- Per il tratto 18 è prevista una nuova passerella.
- Per il tratto 20 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e inserimento segnaletica.
- Dal tratto 21 al tratto 26 è previsto un adeguamento della pista portata a raso con marciapiede e dotata di parapetti (realizzazione pacchetto ciclabile + asfaltatura intera carreggiata + installazione parapetti )  
Intervento sulle regole d'uso e inserimento segnaletica.

- Dal tratto 27 al tratto 31 si prevede intervento sulle regole d'uso e inserimento segnaletica ad eccezione del tratto 30 per cui si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e inserimento segnaletica.
- Per i tratti 32 -33 – 34 - 35 -36 è prevista realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Per i tratti 38 e 39 è la realizzazione di ciclovia in sede propria bidirezionale, che prosegue in parallelo con il percorso ferroviario attiguo. La realizzazione della pista in sede propria prevede: allargamento strada scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) con arretramento recinzioni e dove necessario taglio piante, la realizzazione di cordolo e segnaletica.
- Nel tratto 40, la ciclovia prosegue su corsie monodirezionali con segnaletica orizzontale su carreggiata.
- Dal tratto 41 al tratto 43 si procede con la realizzazione di ciclovia bidirezionale che viene ricavata su piattaforma stradale con cordolo di separazione posta sul lato sinistro della carreggiata. Nel tratto 44 la in cui la carreggiata si restringe a 6 m , si prevede la realizzazione delle due corsie monodirezionali sui lati della carreggiata con la realizzazione di segnaletica orizzontale.
- Nel tratto 45 viene prevista la realizzazione della pista in affiancamento (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) con cordolo e segnaletica.
- Nel tratto 46 è previsto intervento sulle regole d'uso e inserimento segnaletica.
- Per i tratti 47 e 48 è prevista la realizzazione di pista ciclopedonale al livello del terreno (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) con segnaletica. Mentre per il tratto 49 la ciclovia procede su argine e si prevede la realizzazione della rampa su rilevato con pavimentazione slurry (scavo + formazione rilevato +realizzazione pacchetto ciclopedonale + pavimentazione slurry) con sistemazione banchine e semina e realizzazione segnaletica.
  - Per i tratti 51-53-55-57-59-61-63-65 si prevede la realizzazione della ciclovia su ferrovia da dismettere la Rimozione traversa e rotaie, scavo a sezione obbligata (20 cm) sistemazione terreno esistente (ballast ferroviario), geotessuto, realizzazione sottobase in stabilizzato 15 cm pavimentazione ecologica a triplo strato tipo slurry 5 cm, cavidotto. Si prevede poi l'aggiunta di recinzione metallica su plinti.
- per il tratto 67 la ciclovia procede su argine e si prevede la realizzazione della rampa su rilevato con pavimentazione slurry (scavo + formazione rilevato +realizzazione pacchetto ciclopedonale + pavimentazione slurry) con sistemazione banchine e semina e realizzazione segnaletica.
- Dal tratto 68 al tratto 72 è prevista la realizzazione di nuova ciclovia su piano campagna (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica; inoltre per il tratto 68 è inoltre prevista la realizzazione di recinzione con rete metallica su muratura.
- Per il tratto 73 è prevista la realizzazione della ciclovia bidirezionale di 3,5 m su affiancamento stradale (rimozione di piante+ scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica
- Nel tratto 75 è prevista la realizzazione della ciclovia in sede propria con allargamento su rilevato stradale (scotico terreno vegetale, scavo fosso + formazione rilevato + scavo a sez. obbligata + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) con segnaletica e realizzazione cordolo.
- Per il tratto 77 è previsto intervento sulle regole d'uso e inserimento segnaletica.
- Per il tratto 78 è prevista la realizzazione della pista ciclabile bidirezionale su piano campagna (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica e realizzazione recinzione metallica su muratura.

- Nei tratti 79 -81 si prevede la realizzazione di nuova pista su quella esistente, in sede propria con muri di sostegno poiché è un tratto collinare. In particolare è previsto: demolizione recinzione e fondazione, demolizione e scavo , pali per nuova fondazione, realizzazione pacchetto fondazione, formazione di rilevato, realizzazione pacchetto ciclopedonale, + asfaltatura e segnaletica orizzontale con ringhiera in acciaio.
- Per i tratti 82 e 84 è prevista la realizzazione della ciclovia in allargamento stradale previo taglio e rimozioni alberi e piante (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica. Per il tratto 85 invece si prevede la realizzazione delle corsie monodirezionali due lati della carreggiata.
- Per il tratto 86 viene prevista una nuova ciclovia in affiancamento a piano campagna con realizzazione di cordolo (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura). Mentre per il tratto 87 la ciclabile percorre tratti sabbiosi si prevede un sottofondo drenante e pavimentazione in stabilizzato e calce
- Per il tratto 88 la ciclabile è prevista in allargamento sul marciapiede esistente ( Taglio a pavimentazione stradale, demolizione pavimentazione e fondazione, fresatura, massetto, cordonata in granito, pacchetto pista ciclabile) e realizzazione di ringhiera in acciaio
- Per il tratto 89 e 90 viene adeguata la pista ciclabile esistente con opportuna segnaletica con rifacimento marciapiede per il tratto 90.
- Per i tratti 91 e 92 vengono predisposte le due corsie monodirezionali ai lati della strada con segnaletica orizzontale e intervenendo solo sul tappeto d'usura.
- Sul tratto 93 prevista la realizzazione della ciclovia in sede propria con allargamento su rilevato stradale (scotico terreno vegetale, scavo fosso + formazione rilevato Per il tratto 96 si prevede la ciclovia in sede propria con cordolo muratura previo abbattimento piante.
- e realizzazione cordolo.
- Per il tratto 94 la ciclovia viene prevista a sbalzo con barriera stradale lato strada e con paramento murario.
- Dal tratto 95 al tratto 106 vengono predisposte le due corsie monodirezionali ai lati della strada con segnaletica orizzontale e intervenendo solo col rifacimento del I tappeto d'usura, ad eccezione del tratto 96, per cui si prevede la ciclovia in sede propria con cordolo muratura previo abbattimento piante, e del tratto 98 dove è prevista la realizzazione della ciclovia in sede propria con allargamento su rilevato stradale (scotico terreno vegetale, scavo fosso + formazione rilevato + scavo a sez. obbligata + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) con segnaletica e realizzazione cordolo.
- Sul tratto 108 la nuova ciclovia si predispose a piano campagna di 3, 50 m con scavo a sez. obbligata + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura e segnaletica.
- Per il tratto 109 la nuova ciclovia viene realizzata di ferrovia da dismettere e prevede: rimozione traversa e rotaie, scavo a sezione obbligata (20 cm)sistemazione terreno esistente (ballast ferroviario), geotessuto, realizzazione sottobase in stabilizzato 15 cm pavimentazione ecologica a triplo strato tipo slurry 5 cm, cavidotto.
- Dal tratto 35 al tratto 109 la ciclovia corre parallela al tracciato ferroviario Noto/Pachino che verrà recuperato con la realizzazione di un trenino turistico. Il tracciato è stato condiviso con il Comune di Noto e l'ente della Riserva di Vendicari. Attraverso il recupero dei ex caselli come aree di sosta si creeranno dei punti di interscambio tra la ciclovia della Magna Grecia e il trenino turistico Noto Pachino.
- Sui tratti 110 e 123 è prevista la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura e segnaletica.

- Per i tratti 111-113-115-117- è prevista la demolizione e ricostruzione recinzioni di proprietà esistenti + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura intera carreggiata) + realizzazione cordolo separatore e inserimento segnaletica
- Per i tratti 112 -114 -116 -118 -120 -121 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Il tratto 122 prevede un intervento sulle regole d'uso e inserimento segnaletica
- Per i tratti 124 e 126 è prevista la realizzazione di nuova passerella.
- Per i tratti 123 – 127 – 128 è prevista la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Per i tratti 125 e 130 è prevista la realizzazione di pista con cassonetto in materiale arido drenante contenuto da sacco in tessuto non tessuto, pavimentazione in stabilizzato a calce con cassero in tavoloni.
- Per i tratti 129 -131-132 si prevede un intervento sulle regole d'uso e inserimento segnaletica.
- Il tratto 133 prevede la scarifica (max 20cm) - risagomatura stabilizzato - asfaltatura con pacchetto completo per larghezza della carreggiata , intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica
- Dal tratto 134 al tratto 140 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura)segnaletica; per i tratti 137-138-139 è prevista la realizzazione di nuova passerella.
- Per i tratti 141 – 142 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) segnaletica.
- Per i tratti 143- 147 -149 -151 -151-153 è prevista realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Sui tratti 144 -146 -148-149-145 si realizza Pista ciclabile in affiancamento al percorso pedonale con struttura in acciaio, parapetto in acciaio e cordolo in cls armato, impalcato con pannelli prefabbricati in calcestruzzo
- Per i tratti 150 – 152 -154 -156 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e inserimento segnaletica.
- Sul tratto 157 e sul tratto 166 si interviene con (scavo su roccia + realizzazione cordona + consolidamento parete rocciosa + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura +installazione parapetto) e segnaletica per realizzazione di pista in sede propria.
- Il tratto 158 prevede la realizzazione di nuova passerella
- Sul tratto 159 è prevista la realizzazione di ciclovia su mensola affiancato a fronte roccioso con interventi di messa in sicurezza di fissaggio e reti paramassi.
- Sul tratto 160 è prevista una pista in affiancamento alla viabilità esistente su setti in c.a. rivestiti in pietra locale con struttura in acciaio, impalcato con pannelli prefabbricati in calcestruzzo.
- Per i tratti 161-163-167-168-169 sono previste demolizione e ricostruzione recinzioni di proprietà esistenti + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura intera carreggiata) + realizzazione cordolo separatore e segnaletica.
- Per i tratti 162 -165 – 166-171 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + rilevato + demolizioni muri+ realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) segnaletica.
- Sui tratti 170- 172 si interviene con la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Sui tratti 173 – 177 – 183 si interviene son con l'inserimento della segnaletica.

- Sui tratti 174 e 176 si interviene con fresatura + asfaltatura per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e inserimento segnaletica.
- Sul tratto 175 e sul tratto 181 si procede con adeguamento della pista portata a raso con marciapiede e dotata di parapetti (realizzazione pacchetto ciclabile + asfaltatura intera carreggiata + installazione parapetti) interventi su regole d'uso e inserimento segnaletica.
- Sul tratto 178 è prevista la realizzazione di due corsie ciclabili monodirezionali in carreggiata mediante apposizione di sola segnaletica orizzontale, una per senso di marcia.
  - segnaletica
- Sui tratti 179- 180 -182 si interviene sulle regole d'uso e inserendo opportuna segnaletica.
- Per il tratto 184 si interviene con la scarifica (max 20cm) - risagomatura stabilizzato - asfaltatura con pacchetto completo per larghezza della carreggiata, intervento sulle regole d'uso (se necessario) e segnaletica.
- Sul tratto 185 è prevista la realizzazione di nuova passerella.
- Per il tratto 186 si prevede Pista ciclabile in affiancamento al percorso pedonale con struttura in acciaio, impalcato con pannelli prefabbricati in calcestruzzo
- Per il tratto 187 si prevede la realizzazione di pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore+ spostamento IIPP) inserimento segnaletica
- Sul tratto 188 è prevista la realizzazione di pista in sede propria (asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) con inserimento segnaletica.

### **Collegamento Castelluccio Inferiore – Sibari (Rete Regionale)**

Al fine di collegare il tracciato Nazionale e quello Regionale nell'area settentrionale della Calabria, è stato redatto il progetto del tratto da Castelluccio Inferiore, in provincia di Potenza, a Sibari, in provincia di Cosenza. Tale tratto consente la connessione del tracciato della regione Basilicata (tronco BA01) e quello Calabrese (CA16) entrambe di valenza nazionale e, pertanto, risulta di fondamentale importanza al fine di dare continuità alla Ciclovía.

Il collegamento Castelluccio Inferiore – Sibari, di estensione pari a circa 80km, connette di fatto il Parco Nazionale del Pollino con la costa ionica calabrese passando in aree a fortissima vocazione paesaggistica e naturalistica.

Gli obiettivi e i criteri progettuali del tratto sono analoghi a quelli adottati nel resto della Ciclovía, con particolare attenzione alla sicurezza fruitiva e all'economicità delle soluzioni progettuali. Considerando l'enorme valenza naturalistica dei luoghi attraversati il progetto, nell'ambito delle successive fasi di progettazione si dovranno attenzionare i particolari ambiti sensibili intercettati prospettando le soluzioni ottimali e compatibili con il contesto.

Al fine di contenere il più possibile i costi di realizzazione dell'intervento e, allo stesso tempo, garantire ottime caratteristiche prestazionali dell'infrastruttura, il progetto prevede la rifunzionalizzazione di un tratto di ferrovia dismessa (Ferrovie Calabro Lucane). Tale fattispecie consente da un lato di ridurre i costi di realizzazione in quanto il sedime e le opere risultano ottimali ai fini ciclabili (attraverso interventi di adeguamento e riqualificazione) e da un lato garantisce un'ottima percorribilità da parte di tutti gli utenti considerata la moderata pendenza e gli ampi raggi di curvatura. Si rileva che circa il 40% del tracciato passa su sedime ferroviario dismesso.

Nello sviluppo progettuale sono stati rilevati tratti già esistenti e pedalabili in sicurezza, dove il progetto non prevede alcun intervento, se non quello relativo alla segnaletica (ove necessario). A tal proposito è

importante nominare il tratto tra Castrovillari e Morano Calabro, di recente realizzazione, e di fondamentale importanza al fine di conferire al tracciato unitarietà.

Il tracciato parte a Castelluccio Inf. (PZ) in corrispondenza dell'inizio del tronco BA01 (SNCT) e attraversa i territori comunali di Laino Borgo, Laino Castello, Mormanno, Morano Calabro, Castrovillari e Cassano Allo Ionio, ove si connette con l'asse principale della Ciclovia della Magna Grecia e, più precisamente nel tronco CA16 (Tracciato Nazionale).

Il tracciato, una volta abbandonato il piccolo centro di Castelluccio Inferiore percorre per un tratto la SP241, prevedendo la realizzazione di Ciclovia in sede propria affiancata alla viabilità carrabile fino al piccolo borgo di San Primo, nel Comune di Laino Borgo. Da qui il tracciato si immette nella ferrovia dismessa percorrendola per qualche chilometro fino al centro urbano di Laino Castello attraversandolo interamente.

Il tracciato prosegue per circa 3,5km lungo Via Madonna degli Scolari, ove si prevede la Ciclovia in sede propria, per poi immettersi prima su strade a basso traffico e successivamente sul sedime ferroviario dismesso.

Per vari chilometri il tracciato si sovrappone a quello del sedime ferroviario dismesso fino all'intersezione con la SP 241, dove proseguirà fino al centro urbano di Mormanno, attraversandolo interamente. In questo tratto si prevede la modifica alle regole d'uso e l'istituzione di una Zona 30 all'interno del centro storico del paesino.

Lasciato il centro di Mormanno il tracciato si immette su strade vicinali o di campagna e, comunque, strade poco utilizzate dai veicoli. Tale fattispecie consente di realizzare la ciclovia in sede promiscua con il traffico veicolare senza in alcun modo compromettere la sicurezza fruitiva della Ciclovia e, allo stesso tempo, creare utili economie riducendo i costi di realizzazione.

Si prosegue su strade a basso traffico (o nullo) fino al lago del Pantano, nel Comune di Mormanno, costeggiando tutto il lato sud del bacino.

Dal territorio comunale di Mormanno al piccolo centro di Campotenese il tracciato si sviluppa lungo una capezzagna che, a seguito dell'intervento, sarà accessibile solo ai residenti e proprietari dei lotti adiacenti ad essa.

Per altri 5km circa il tracciato prosegue lungo strade interpoderali a traffico nullo utilizzate solo dai pochi residenti del posto (Contrada Barbalonga). Anche in questo caso risultano bastevoli interventi di sola rimodulazione della segnaletica che ne modifica le regole d'uso (strada ciclabile ad uso promiscuo).

A questo punto il tracciato si reimmette lungo il sedime dismesso della ferrovia fino al centro di Morano Calabro dove si sovrappone con il tratto di ciclopedonale esistente di recente realizzazione. Questo tratto si conclude nel territorio di Castrovillari dove, si attraverserà tutto il centro urbano, realizzando la Ciclovia in sede propria lungo Via delle Querce.

Usciti dal centro di Castrovillari, il tracciato si sovrappone al tracciato ferroviario dismesso fino a Cassano Allo Ionio. A questo punto il tracciato attraversa trasversalmente il centro urbano di Lauropoli per poi reimmettersi sulla SP169 (ovviamente in questo tratto si prevede la realizzazione della ciclovia in sede propria) fino al paesino di Pantano Rotondo.

Abbandonata la SP169 il tracciato si immette in Via Contrada Fornara, una capezzagna utilizzata solo dai proprietari dei terreni limitrofi ad essa. In questo tratto si prevede la modifica alle regole d'uso precludendo l'accesso ai non autorizzati.

Il tracciato termina in Loc. Marina di Sibari, in corrispondenza della pineta e dell'area balneare, incrociando il tracciato nazionale della Ciclovia della Magna Grecia (tronco CA16)



Il progetto del tratto di collegamento Castelluccio Inferiore e Sibari presenta peculiarità che la rendono un'ambita meta di cicloturisti e non solo, grazie all'enorme valenza naturalistica e paesaggistica (nonché storica) dei luoghi attraversati. Si denota, però, una pendenza superiore a quella consentita per il SNCT e, pertanto, non risulta percorribile da tutte le utenze ma solo da quelle più allenate.

### **CONFORMITÀ E COMPATIBILITÀ URBANISTICA**

L'intervento previsto in progetto attraversa tutta la costa ionica delle tre regioni interessate e un gran numero di territori provinciali e comunali. Ogni comune attraversato è dotato di specifico strumento urbanistico (Programmi di fabbricazione, vecchi PRG, nuovi PSC o PSA).

Ogni singolo tratto di tracciato ciclabile dovrà essere conforme o, quantomeno, compatibile con gli strumenti urbanistici vigenti.

La complessità dell'intervento e, soprattutto, l'incertezza sui tempi di fattiva esecuzione degli interventi, non consente di identificare con certezza il rapporto con gli strumenti urbanistici vigenti. In via esemplificativa, in Calabria lo stato di attuazione della legge urbanistica regionale è in continua evoluzione e, pertanto, un intervento programmato oggi in breve potrebbe tempo risultare inadeguato rispetto all'eventuale sviluppo degli strumenti urbanistici.

Per i motivi sopra indicati sarà necessario, nell'ambito dello sviluppo degli strumenti urbanistici vigenti, sarà necessario accertare la conformità con gli strumenti urbanistici vigenti o, quantomeno, sarà necessario verificare la compatibilità.

In via preliminare il PFT ha verificato la compatibilità con gli strumenti urbanistici vigenti per tramite della verifica della compatibilità con la dotazione infrastrutturale esistente; questa affermazione deriva dall'esito delle analisi condotte ovvero dal fatto che la maggior parte dei tratti previsti in progetto corre sopra o a fianco di infrastrutture esistenti quali strade (locali, provinciali o nazionali), ferrovie, ex ferrovie dismesse o tracciati ciclabili esistenti.

I pochi tratti di nuova realizzazione non aderenti o sovrastanti infrastrutture esistenti sono caratterizzati da un elevato livello di compatibilità ambientale ma, in ogni caso, nell'ambito delle successive fasi di progettazione, andrà verificata la conformità e la compatibilità con la programmazione al tempo vigente (strumenti urbanistici, piani di gestione di parchi o altri ambiti, ecc.).

### **LA FATTIBILITÀ E LA GESTIONE DEL PROGETTO**

La realizzazione della Ciclovia della Magna Grecia rappresenta un'opportunità di valorizzazione ambientale e un'occasione per mettere in rete le componenti di rilevanza ambientale, insieme a quelle di rilievo paesaggistico e culturale, contribuendo alla crescita complessiva del territorio attraversato.

Gli interventi sono caratterizzati da una bassa intensità di trasformazione dei luoghi, in modo da non sovraccaricare ulteriormente il palinsesto territoriale e non sono previste opere di estensive di elevata complessiva costruttiva o che prevedano incidenze rilevanti in fase di cantiere. Il progetto nel suo complesso promuove le forme della mobilità e della fruizione dei territori in chiave di elevata sostenibilità ambientale e il quadro della fattibilità tecnica rientra entro i profili della conduzione ordinaria delle OO.PP., con un sensibile "guadagno" netto in termini di qualità ambientale.

Sotto il profilo della compatibilità locale, l'opera progettata è parzialmente conforme agli strumenti urbanistici vigenti nei Comuni interessati dall'intervento e fanno parte integrante degli elaborati di carattere generale gli studi preventivi di valutazione dell'impatto archeologico.

Il progetto di fattibilità consente l'avvio della procedura espropriativa e la quantificazione sommaria degli oneri finanziari relativi. È stato redatto il piano particellare, suddiviso per ciascuna Tratta di

progetto, contenente un fascicolo con elaborati di individuazione cartografica e elenco particellare con indicazione delle particelle catastali - distinte per Comune - dei dati catastali, della ditta intestata in Catasto, delle superfici da acquisire e della stima dell'indennità.

Alla fattibilità dell'intervento contribuisce la ricognizione delle progettualità in corso che insistono sul tracciato e che vengono recepite e temperate con il progetto della Ciclovia della Magna Grecia.

### **Riferimenti generali per la fattibilità tecnica e la sostenibilità ambientale**

La realizzazione della Ciclovia della Magna Grecia rappresenta un'opportunità di valorizzazione ambientale, un forma di fruizione "culturalmente evoluta" del territorio e un'occasione per mettere in rete le componenti di rilevanza ambientale, insieme a quelle di rilievo paesaggistico e culturale, alimentando così le filiere turistico-ricettive e commerciali presenti, contribuendo alla crescita complessiva del territorio attraversato.

Gli interventi sono caratterizzati da una bassa intensità di trasformazione dei luoghi, in modo da non sovraccaricare ulteriormente il palinsesto territoriale, ma con la finalità più generale di attivare le potenzialità e le sinergie esistenti. Non sono previste opere di estensive di elevata complessiva costruttiva o che prevedano incidenze rilevanti in fase di cantiere. L'intervento nel suo complesso promuove le forme della mobilità e della fruizione dei territori in chiave di elevata sostenibilità ambientale e il quadro della fattibilità tecnica rientra entro i profili della conduzione ordinaria delle OO.PP., con un sensibile "guadagno" netto in termini di qualità ambientale una volta che l'intervento sarà a regime, come meglio precisato negli elaborati descrittivi di approfondimento qui sotto richiamati.

cfr. elaborati	RELAZIONE TECNICA	F000TAMEG01ET03_A
	STUDIO PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE	F000TAMEG01ET04_A

### **Compatibilità territoriale ed inserimento urbanistico**

L'opera progettata è parzialmente conforme agli strumenti urbanistici vigenti nei Comuni interessati dall'intervento. Nei casi specifici dove non vi è la piena conformità urbanistica si provvederà a redigere la documentazione tecnica prevista dalla normativa regionale prevista per le varianti parziali agli strumenti urbanistici vigenti, da adottare contestualmente all'approvazione delle successive fasi di progetto. Per gli aspetti di fattibilità urbanistica si rimanda agli elaborati specifici:

cfr. elaborato	STUDIO PRELIMINARE DI INSERIMENTO URBANISTICO E VINCOLI	F000GENUR01CO01_A
	STUDIO PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE	F000TAMEG01ET04_A

### **La valutazione del rischio archeologico**

Parte integrante degli elaborati di carattere generale è rappresentata dallo Studio preventivo di valutazione dell'impatto archeologico, redatto a norma di legge e finalizzato a calibrare i livelli di fattibilità degli interventi con l'obiettivo primario di evitare o minimizzare le interferenze con le presenze di interesse archeologico.

La procedura di "verifica preventiva dell'interesse archeologico", comunemente conosciuta come "archeologia preventiva", introdotta nel nostro ordinamento dalla legge 109/2005, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 26 Aprile 2005, poi inserita negli artt. 95-96 del Dlgs 163/2006, presenta

i suoi riflessi sulla progettazione dei lavori pubblici, sia quelli comuni che le grandi infrastrutture sottoposti all'applicazione dello stesso Codice dei Contratti Pubblici.

In definitiva la procedura di archeologia preventiva ha lo scopo di raccogliere le informazioni significative ai fini della caratterizzazione archeologica dell'area oggetto di intervento prima dell'apertura dei cantieri, con l'intento di non arrecare danni al patrimonio antico, di non intralciare e rallentare il regolare svolgimento dei lavori nella fase esecutiva e, soprattutto, di fornire gli strumenti conoscitivi necessari alla Soprintendenza competente per la formulazione delle prescrizioni operative e metodologiche più appropriate alla tutela del bene archeologico.

Le attività previste nell'ambito della procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico (VIARCH) possono essere così sinteticamente riassunte:

- verifica dell'esistenza di vincoli archeologici disposti dall'ente di tutela, in base alla normativa vigente, nell'area destinata ai lavori di costruzione;
- raccolta e studio dei dati d'archivio, cartografici e bibliografici esistenti;
- analisi toponomastica del territorio in relazione a possibili insediamenti antichi;
- fotointerpretazione archeologica di voli storici e recenti effettuati sull'area oggetto di studio;
- ricognizioni di superficie con specifico riferimento alle aree limitrofe a quelle destinate alle nuove realizzazioni.

Il lavoro di ricerca archeologica ha preso in oggetto il territorio interessato dal passaggio della ciclovia della Magna Grecia, con lo scopo di conoscere più approfonditamente le evidenze archeologiche che potrebbero essere interessate, direttamente e indirettamente, dalle attività connesse alla realizzazione dell'opera, con il fine di avere un esaustivo inquadramento storico-archeologico dell'area interessata dal progetto. Esso è dunque finalizzato a valutare l'impatto dell'opera sull'eventuale patrimonio archeologico e ad orientare la progettazione definitiva ed esecutiva. Di seguito si riporta l'articolazione schematica delle fasi operative poste in essere.

#### **Fase conoscitiva**

- Acquisizione del tracciato e dei principali interventi di nuova realizzazione
- Definizione del quadro di riferimento normativo.
- Ricerca del materiale cartografico (strumenti di pianificazione territoriale, carte dei vincoli e delle tutele, carte dei suoli, cartografia storica, ecc.).
- Suddivisione del lavoro in Aree definite su base provinciale (con riferimento alla Soprintendenza Archeologica competente per territorio).

#### **Fase operativa – indagini**

- Indagini bibliografiche
- Indagini archivistiche.
- Fotointerpretazione
- Ricognizioni di superficie

Segue poi una parte relativa alla **descrizione** del contesto geografico, con la localizzazione del sito (*Provincia, Comune, Località*); la descrizione sintetica e poi più dettagliata delle evidenze archeologiche rilevate (*Tipologia, Descrizione*), con ove presente un dettaglio grafico o fotografico (*Immagine*) e il riferimento all'ambito cronologico di pertinenza (*Cronologia*).

Completano la scheda i campi *Grado di Ubicalibilità* che esprime attraverso le diciture certo/ /incerto una stima sulla bontà della localizzazione del punto; il campo *Fonte* che fornisce indicazioni sullo strumento utilizzato per la schedatura (bibliografia, archivio, fotointerpretazione, survey) e il campo generico *Note*.

#### **Fase interpretativa**

- Elaborazione delle Relazioni tecniche e della carta delle presenze archeologiche
- Valutazione del rischio archeologico e della carta delle potenzialità archeologiche

La cartografia tematica consta generalmente di due tavole, la Carta delle presenze archeologiche e la Carta dal potenziale archeologico. Nella carta delle presenze archeologiche sono raccolti i dati noti dalle ricerche pregresse, oltre a quelli scaturiti dallo studio della cartografia storica, della fotointerpretazione e dei rinvenimenti dai survey.

La realizzazione della carta di potenziale archeologico di un territorio è influenzata da diversi fattori. Lo studio e l'analisi del dato pregresso, la cartografia storica e la fotointerpretazione, associati ai survey, permettono di stabilire diversi livelli di potenziale. Esistono tuttavia ulteriori fattori che condizionano il potenziale archeologico di un territorio. Infatti, alcuni territori, o porzioni di territorio con un basso potenziale non si possono considerare a rischio nullo, perché l'assenza di dato archeologico non corrisponde necessariamente all'assenza di frequentazione in antico. Il record archeologico, ossia il sommarsi dei dati relativi alla presenza accertata di siti archeologici già documentati e alla probabile presenza di siti ancora sconosciuti e ancora sepolti, che possiamo ipotizzare grazie alle ricognizioni di superficie, ove possibile, concorre infatti in maniera precipua ad innalzare il potenziale. Spesso, però, alcune aree hanno un potenziale basso perché non sono state effettuate indagini o ricerche, o fattori ambientali hanno contribuito ad occultare tracce insediative antiche. Questo grado di incertezza è tuttavia un elemento inevitabile nelle indagini di questa tipologia e la presenza di dati e la conoscenza delle dinamiche insediative del passato hanno permesso di ottenere i risultati più esaustivi possibili e di aumentare l'affidabilità della valutazione effettuata.

Per la definizione del potenziale archeologico sono state effettuate delle analisi di prossimità sulla piattaforma GIS con cui è stata realizzata la cartografia tematica. In particolare, sono state prese in considerazione tutte le evidenze puntuali, lineari e poligonali scaturite dalla raccolta dati e sono stati realizzati dei buffer con livelli di potenziale.

La generazione di buffer a distanza definita, determinati su livelli di classificazione empirica, e adattati al contesto geomorfologico, risulta il metodo migliore per stimare il potenziale archeologico. Questi sono la rappresentazione di un'area con la probabilità che vi sia conservata stratificazione archeologica, calcolata in base ai dati archeologici, storici e paleoambientali disponibili.

Come si accennava più sopra, lo studio è stato articolato su base provinciale, con un set di elaborati riferito ad ogni Area di riferimento provinciale, nei termini di seguito richiamati.

<b>cfr. elaborato</b>	RELAZIONE ARCHEOLOGICA PRELIMINARE - AREA n. - PROV. x.	F000ARHAR01RE01_A
	CARTA DELLE PRESENZE ARCHEOLOGICHE - AREA n. - PROV. x.	F000ARHAR01SC01_A
	CARTA DEL POTENZIALE ARCHEOLOGICO	F000ARHAR01SC01_A

### **Disponibilità delle aree di sedime ed espropri**

La redazione del piano particellare preliminare è resa obbligatoria dal D.P.R. n. 207/2010, laddove tra i documenti del progetto preliminare di cui all'art. 17, è prevista alla lettera i) l'obbligatorietà del piano particellare preliminare delle aree o rilievo di massima degli immobili.

Il D. Lgs. n. 50/2016, all'art. 23 prevede che il progetto di fattibilità deve consentire, ove necessario, l'avvio della procedura espropriativa (art. 23, co. 5) e che vengano individuate - con apposito adeguato elaborato cartografico - le aree impegnate, le relative eventuali fasce di rispetto e le occorrenti misure di salvaguardia (art. 23, co. 6). Secondo l'orientamento legislativo che si dovrebbe consolidare nella prossima evoluzione della normativa che riguarda i contenuti della progettazione nei tre livelli progettuali, il progetto di fattibilità tecnica ed economica consente la dichiarazione di pubblica utilità o l'avvio della procedura di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

Il piano particellare è composto, per ciascuna tratta di progetto, da un fascicolo che comprende i necessari elaborati di individuazione cartografica e l'elenco particellare con indicazione delle particelle catastali - distinte per Comune - dei dati catastali, della ditta intestata in Catasto, delle superfici da acquisire e della stima dell'indennità. Pertanto il piano particellare così configurato contiene già tutte le informazioni necessarie e conformi alle richieste del Codice per il livello di progettazione richiesto.

Più in particolare, la vigente normativa sugli espropri non consente il riferimento al V.A.M. (valore agricolo medio) determinato annualmente dalle commissioni censuarie provinciali, per il calcolo dell'indennizzo. Il V.A.M. è attribuito per regioni agrarie (che comprendono più Comuni della stessa Provincia) e per destinazione colturale. Pertanto si è ricorso al più appropriato valore medio di mercato che è stato determinato (in prima fase applicativa) attraverso indagini di mercato e ricerche documentali speditive, al fine di individuare degli indicatori economici sufficientemente attendibili per risolvere il nodo della stima delle indennità di esproprio.

Il V.A.M. rimane però valido per i terreni condotti direttamente dal proprietario coltivatore diretto nonché da fittavoli, mezzadri, coloni o compartecipanti, per i quali il Testo Unico sugli espropri prevede un'indennità aggiuntiva rispetto all'indennità di espropriazione, pari al V.A.M. corrispondente al tipo di coltura effettivamente praticata.

Non potendo conoscere in questa fase quali e quanti casi sono compresi in questa fattispecie (potrebbero essere numerosi), il piano particellare calcolerà una somma aggiuntiva all'indennità totale di esproprio, da aggiungere al valore stimato degli espropri.

Alla situazione maggiormente diffusa, cioè l'acquisizione di terreni a destinazione agricola o assimilata, si affiancano una serie di casi particolari - ancorché ricorrenti - per i quali le valutazioni e le elaborazioni a corredo del piano particellare permettono di definire i valori parametrici di riferimento

Dovendo comunque quantificare economicamente il valore degli eventuali indennizzi (in particolare nel caso di adeguamento e/o allargamento della carreggiata), si è optato per una stima del probabile valore d'esproprio, che si aggiunge al piano complessivo di spesa, in relazione all'estensione dei tratti in questione con una stima parametrica basata sulle sezioni tipologiche, giungendo ad un valore espresso in percentuale sul valore delle indennità di esproprio calcolate.

Infine, l'importo totale degli espropri è inoltre incrementato (di una percentuale uguale unica per tutto l'intervento) per quantificare le spese accessorie per l'acquisizione dei terreni necessari alla realizzazione dell'opera pubblica (frazionamenti catastali, spese notarili, costi amministrativi per la richiesta di concessioni demaniali, procedure amministrative e tecniche in fase di occupazione ed esproprio).

Per ogni ulteriore approfondimento si rimanda agli elaborati specifici, distinti per Tratta di competenza.

**cf. elaborato**

PIANO PARTICELLARE DELLE AREE - TRATTA\_On

FnnnTRAES01PC01\_A

### ***Opere artistiche***

Non sono previste opere artistiche o di valorizzazione architettonica specificatamente richieste ad artisti, ai sensi della L. n. 717/1949 e smi. non rientrando l'infrastruttura in progetto (e le sue componenti puntuali) tra le fattispecie previste dalla legge, anche a mente della Circolare del MIT n. 3728/2014.

### ***Articolazione degli interventi e indirizzi per i successivi livelli di progettazione Generalità sulla programmazione degli interventi***

Oltre alle indicazioni puntuali richiamate nei precedenti paragrafi, secondo le prescrizioni del Codice dei Contratti il progetto definitivo, individuerà compiutamente i lavori da realizzare, nel rispetto delle esigenze, dei criteri, dei vincoli, degli indirizzi e delle indicazioni stabiliti dalla Stazione Appaltante e dal presente progetto di fattibilità. Il progetto definitivo dovrà contenere, tutti gli elementi necessari ai fini del rilascio delle prescritte autorizzazioni e approvazioni, la quantificazione definitiva di spesa per la realizzazione dell'opera, compresa la quantificazione in dettaglio degli oneri specifici per l'attuazione dei Piani di sicurezza, nonché il relativo dettagliato cronoprogramma d'intervento.

Di conseguenza, il progetto esecutivo, da redigere in conformità al progetto definitivo, determinerà in ogni dettaglio i lavori da realizzare, il relativo costo previsto, compresa la quantificazione aggiornata e dettagliata degli oneri specifici per l'attuazione dei Piani di sicurezza, il cronoprogramma coerente con quello del progetto definitivo; l'esecutivo dovrà essere sviluppato a un livello di definizione tale che ogni elemento sia identificato in forma, tipologia, qualità, dimensione e prezzo. Il progetto esecutivo dovrà essere, altresì, corredato da apposito piano di manutenzione dell'opera e delle sue parti in relazione al ciclo di vita.

### ***Elementi per la definizione del cronoprogramma per l'attuazione del progetto Ciclovía della Magna Grecia***

La costruzione formale del presente progetto di fattibilità tecnica ed economica consente un'agevole gestione in fase di attuazione in vista dei successivi livelli di progettazione, con particolare riferimento alla possibile disaggregazione del tracciato sotto i diversi profili, sia funzionali (articolazione per Tratte e relativa individuazione tratti omogenei, con possibilità di individuare gli stralci funzionali commisurati ai finanziamenti disponibili) che amministrativi (articolazione delle degli interventi entro confini territoriali omogenei).

Come si vedrà meglio più oltre i finanziamenti da fonte ministeriale per attuare il SNCT sono al momento programmati per un arco temporale che si è originato nel 2016 e arriva al 2024. L'approvazione del presente PFTE consentirà l'attivazione dei lotti prioritari - per i quali è stato predisposto un apposito set di elaborati - come definiti in sede di concertazione interistituzionale, a valere sul primo pacchetto di finanziamenti, che può essere integrato dalle Amministrazioni regionali e locali secondo le disponibilità.

Nel quadro della programmazione entrano le progettualità in corso di cui si è detto più sopra e quelle in programmazione, sia relative alla mobilità ciclistiche sia afferenti al più ampio quadro delle Oo.Pp. previste dai diversi Soggetti aventi titolo.



cfr. elaborato

LOTTI PRIORITARI DI INTERVENTO

F000TRASG01SC01\_A

### **IL CALCOLO SOMMARIO DELLA SPESA**

Il calcolo sommario della spesa, come dettato dall'art. 22 del D.P.R. 207/2010 Regolamento di Attuazione del Codice dei contratti pubblici (tuttora vigente), è effettuato mediante l'applicazione del procedimento sintetico-comparativo, adottando parametri di misura idonei all'intervento previsto, applicando alle quantità caratteristiche delle opere i costi medi di costruzione. I costi medi derivano da stime sommarie svolte attraverso la stima dei costi parametrici delle sezioni tipologiche, la cui costruzione adotta passaggi di natura analitica assimilabili al Computo Metrico Estimativo, con prezzi unitari rilevati da listini ufficiali delle regioni interessate.

#### ***Procedimento di stima: note metodologiche e applicative***

Il calcolo sommario della spesa, come dettato dall'art. 22 del D.P.R. 207/2010 *Regolamento di Attuazione del Codice dei contratti pubblici* (tuttora vigente), per quanto concerne le opere o i lavori è effettuato mediante l'applicazione del procedimento sintetico-comparativo, adottando parametri di misura idonei all'intervento previsto, applicando alle quantità caratteristiche delle opere i costi medi di costruzione (i c.d. "costi standardizzati") determinati dall'Osservatorio sui Costi delle OO.PP. previsto già dall'art. 4 della L. n. 109/1994. In assenza di costi standardizzati, come verificato anche nel caso in questione, i costi medi possono essere desunti da fonti ufficiali o da interventi simili realizzati. In relazione a ciò si ritiene di precisare che il RTP ha maturato una notevole esperienza in campo nazionale nella progettazione e realizzazione di percorsi ciclopedonali, anche in ambiti particolarmente complessi che hanno richiesto l'adozione di soluzioni progettuali non ordinarie; in conseguenza ha acquisito una serie di informazioni privilegiate, anche in relazione ai parametri economici principali delle opere progettate e/o dirette (p.es. costi unitari medi a ml di sviluppo).

In mancanza di costi standardizzati o di costi parametrici riferiti a interventi simili, si opera attraverso computi metrici estimativi di massima con prezzi unitari desunti – per quanto possibile - da prezziari e/o listini ufficiali vigenti nell'area interessata o ricorrendo ad informazioni reperite presso operatori privilegiati (imprese, fornitori, committenti). La proposta metodologica intende - in via prioritaria - svolgere le stime sommarie attraverso la stima dei costi parametrici delle sezioni tipologiche, la cui costruzione assume passaggi di natura analitica assimilabili al Computo Metrico Estimativo, con prezzi unitari rilevati da listini ufficiali. I costi stimati (sempre riferiti a parametri tecnici come lo sviluppo lineare o la superficie) desunti da interventi reperibili nei curriculum dei componenti della RTP saranno utilizzati come riscontro e conferma dei dati economici ottenuti con la procedura di stima mista.

Di tali computazioni, negli elaborati economici, sono riportate solo le risultanze finali. Come già specificato, i dati di costo elementari sono desunti dai listini e prezziari ufficiali. Laddove le soluzioni progettuali adottate risultano non ordinarie rispetto alle lavorazioni contenute nel Prezziario Ufficiale, sia dal punto di vista tecnico che in riferimento alle situazioni logistiche ed organizzative del cantiere, i dati economici elementari derivano da analisi dei prezzi operate con riferimento al contesto operativo o alla specificità della soluzione progettuale.

È il caso della stima delle opere d'arte, dove il ricorso ai prezziari regionali non sempre consente di reperire tutte le informazioni tecnico-economiche utili per la stima delle opere infrastrutturali; pertanto, per tali opere, si è assunto a riferimento il prezziario ANAS, che presenta la migliore analogia con le opere da stimare.

Considerato che il livello progettuale preliminare non permette, per oggettiva carenza di informazioni tecniche ed economiche, di elaborare un computo metrico estimativo compiuto, la stima viene risolta con riferimento ai cosiddetti “costi parametrici”. A tali parti funzionali si farà riferimento nella stima dei costi d’intervento, individuando per ciascun elemento il parametro di misura più idoneo (generalmente lo sviluppo lineare o la superficie) e il relativo costo parametrico (€/ml, €/mq).

Tale procedimento di stima, che appartiene alla famiglia dei procedimenti misti in quanto associa valutazioni di tipo analitico a elaborazioni di tipo sintetico, ben si adatta alla valutazione economica in fase preliminare, per la rapidità di svolgimento e il livello di precisione che assicurano. In linea di principio, il livello di precisione della stima è direttamente proporzionale al livello di dettaglio del progetto. Operando al livello di progetto più basso la precisione nella stima può essere raggiunta solo attraverso un procedimento metodologico come quello descritto in precedenza, che associa - come detto - un accettabile grado di precisione in tempi ragionevoli e con procedure snelle.

La conoscenza diretta dei parametri di costo desunti da interventi simili progettati e/o realizzati, è utilizzata per verificare la congruità e la correttezza della stima sommaria operata e per confermare l’attendibilità sia dei dati elementari impiegati (prezzi unitari delle lavorazioni) che del procedimento adottato (stima per costi parametrici).

Il procedimento di stima dei costi presuppone innanzitutto l’individuazione di tratti d’intervento omogenei sotto il profilo tipologico, costruttivo e logistico, cioè riferito alla conformazione ed all’accessibilità dei luoghi d’intervento, alle problematiche di cantierizzazione ed alle interferenze. Per questo motivo l’intero progetto è stato “scomposto” in parti funzionali omogenee connotate da proprie caratteristiche funzionali e costruttive. L’omogeneità delle parti funzionali è data dalla permanenza delle caratteristiche geometriche e funzionali, e dalla tipologia di interventi da eseguire, che si mantiene per una estensione fisica definita dalla lunghezza del tratto di progetto.

La complessità applicativa della stima è legata alle modalità di “descrizione” del progetto, operando l’estrazione dei dati di ingresso per la stima dal database (di stato attuale e di progetto) associato dinamicamente al vettore del tracciato tramite l’applicazione GIS. L’unità minima di progetto è costituita, come si è detto, dal tratto (di lunghezza variabile) già definito graficamente tramite la sovrapposizione tra lo stato di fatto e lo stato di progetto e ogni tratto è associato ad una sola sezione tipologica. Il modello di calcolo consente di determinare il costo delle sezioni tipologiche (e di conseguenza di tutti i livelli superiori) agendo sui costi elementari delle lavorazioni e sul costo degli elementi complessi. Di seguito si riporta il quadro degli elaborati ai quali si rinvia per maggiori approfondimenti.

cfr. elaborati	CALCOLO SOMMARIO DEI COSTI	F000CMSCM01ES01_A
	ELENCO COSTI PARAMETRICI	F000CMSCM01EP01_A

### ***Il quadro economico dell'opera***

Gli studi e il DPP posti a base gara forniscono un primo quadro degli investimenti necessari per la realizzazione della Ciclovia della Magna Grecia, per un importo dei lavori stimato in prima approssimazione pari a oltre 108 milioni di euro.

Su questa base, il costo complessivo dell’intervento è stato originariamente calcolato in circa 500 milioni di euro, comprensivo delle somme a disposizione della Stazione Appaltante, fermo restando che il costo stesso, e il relativo quadro economico, possono essere rideterminati con lo sviluppo della progettazione.

L'approfondimento progettuale operato dal Gruppo di Lavoro incaricato consente di pervenire a un quadro economico complessivo che comporta scostamenti misurati, in linea con le scelte via via condivise con la Stazione Appaltante e pienamente sostenibile, se temperato con le caratteristiche dell'opera e paragonato ad interventi assimilabili per tipologia e complessità. L'incremento dei costi delle lavorazioni rispetto allo SdF allegato al DPP è riconducibile:

- ad un approfondimento del grado di dettaglio del progetto e di – conseguenza – del grado di precisione della stima;
- alla sopravvenuta approvazione di norme tecniche specifiche di settore che hanno introdotto standard quantitativi e qualitativi superiori rispetto alle previsioni iniziali;
- al recepimento di indicazioni progettuali da parte di vari Enti in fase di elaborazione del progetto;
- alla maggiore incidenza – per l'impossibilità tecnica d'utilizzo di infrastrutture esistenti (ponti stradali) - delle opere d'arte di nuova realizzazione (passerelle ciclopedonali) rispetto alle previsioni del DPP.

Di seguito si richiama l'elaborato di riferimento.

cfr. elaborato	F000CMSCM01EE01_A	QUADRI ECONOMICI DELL'INTERVENTO
----------------	-------------------	----------------------------------

### ***SOSTENIBILITÀ ECONOMICA E BENEFICI ATTESI***

La Ciclovia della Magna Grecia riveste carattere strategico all'interno della programmazione governativa del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT), che prevede il finanziamento da parte del MIT delle attività di progettazione e l'attuazione dei relativi interventi prioritari.

Il DM 517/2018 ha precisato le modalità di ripartizione dei finanziamenti stanziati per il SNCT, a partire da un quadro delle risorse disponibili, e prevede che il progetto di fattibilità tecnica ed economica debba individuare almeno un lotto funzionale della singola ciclovia immediatamente realizzabile per ciascuna regione.

Oltre alle economie d'appalto, sulla valutazione e sull'attuazione per lotti funzionali prioritari del progetto potranno incidere positivamente anche le misure di cofinanziamento e di sostegno nelle diverse forme che le Amministrazioni locali, a partire dalle quattro Regioni cointeressate, potranno mettere in campo.

Oltre a inserirsi in una politica per la mobilità sostenibile e dolce, e a promuovere in generale l'uso della bicicletta, con la rete delle Ciclovie Turistiche Nazionali in generale e della Ciclovia della Magna Grecia in particolare si vuole contribuire a sviluppare il cicloturismo in Italia. Gli investimenti previsti dimostrano la possibilità di un rientro molto rapido delle spese sostenute e che dunque cominciano subito a generare reddito che resta interamente sui territori attraversati avvantaggiando e stimolando le imprese locali. Alcuni benefici di carattere generale attesi sono legati alla promozione dell'interesse per una mobilità più lenta, ma più "sana", sicura e sostenibile, radicata ai territori attraversati, alternativa all'uso automobilistico e che permette ricadute economiche sui territori interessati di sicura rilevanza. Progetti come la Ciclovia della Magna Grecia distribuiscono diffusamente sul territorio i benefici che generano, tenendo conto anche del fatto che il cicloturista è connotato da una capacità di spesa che può arrivare fino ad una media di 70 euro al giorno.

### ***I costi dell'opera, le fonti di finanziamento e la programmazione degli investimenti***

Come si è a più riprese richiamato, la Ciclovia della Magna Grecia riveste carattere strategico all'interno della programmazione governativa del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche, che prevede il finanziamento da parte del MIT delle attività di progettazione e l'attuazione dei relativi interventi prioritari. Con la Legge di Stabilità 2016 (L. n. 208/2015, art. 1 comma 640), è stata prevista la progettazione e la realizzazione di un Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche.

L'articolato della Legge prevede che per la progettazione e la realizzazione del sistema nazionale di ciclovie turistiche, nonché per la progettazione e la realizzazione di ciclostazioni e di interventi concernenti la sicurezza della circolazione ciclistica cittadina, è autorizzata la spesa di 17 milioni di euro per l'anno 2016 e di 37 milioni di euro per ciascuno degli anni 2017 e 2018. Per la progettazione e la realizzazione di itinerari turistici a piedi, denominati «cammini», è autorizzata la spesa di un milione di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018.

Nel luglio 2018 il MIT, in sede di Conferenza unificata con le Regioni, ha confermato lo stanziamento complessivo di circa 362 milioni di euro (nell'arco di programmazione che va dal 2016 al 2024) per la realizzazione del SNCT.

Il Decreto del MIT n. 517 del 27.11.2018 ha precisato da ultimo le modalità di ripartizione dei finanziamenti stanziati per il SNCT, a partire da un quadro delle risorse disponibili stabilizzato nei seguenti termini:

- a. annualità 2016: euro 4.780.679,60;
- b. annualità 2017: euro 50.000.000,00;
- c. annualità 2018: euro 67.000.000,00;
- d. annualità 2019: euro 40.000.000,00;
- e. per ciascuna delle annualità dal 2020 al 2024: euro 40.000.000,00.

Di particolare interesse ai fini dell'attuazione è la disposizione precisata nel suddetto DM n. 517/2018 che prevede che il progetto di fattibilità tecnica ed economica debba individuare almeno un lotto funzionale della singola ciclovia immediatamente realizzabile per ciascuna regione.

Oltre alle economie d'appalto, sulla valutazione e sull'attuazione per lotti funzionali prioritari del progetto potranno incidere positivamente anche le misure di cofinanziamento e di sostegno nelle diverse forme che le Amministrazioni locali, a partire dalle quattro Regioni cointeressate, potranno mettere in campo.

### ***Elementi di sostenibilità economica dell'intervento e benefici attesi***

#### ***L'economia della bicicletta, il valore potenziale del cicloturismo e il SNCT***

L'estensione geografica e l'importanza strategica del Progetto della Ciclovia della Magna Grecia nel quadro del SNCT autorizzano ad una serie di considerazioni e valutazioni che fanno riferimento ad una economia di scala nazionale.

Oltre a inserirsi in una politica per la mobilità sostenibile e dolce, e a promuovere in generale l'uso della bicicletta, che in Italia si attesta solo al 3,8%, la rete delle Ciclovie Turistiche Nazionali, vuole contribuire a sviluppare il cicloturismo in Italia. Secondo dati del 2012, in Europa il cicloturismo ha un valore totale di 44 miliardi di euro che deriva da una stima di oltre 2 miliardi di vacanze in bici da una giornata e oltre 20 milioni da più giornate (in Italia rispettivamente 103 milioni di escursioni monogiornaliere e 1 milione di vacanze plurigiornaliere). Questa modalità turistica è sviluppata prevalentemente nel Nord del continente e il maggior numero di cicloturisti inoltre sono di nazionalità tedesca. In Francia, principale

meta dei cicloturisti, sempre nel 2012 il cicloturismo ha generato un fatturato di oltre 2 miliardi . La Francia è inoltre la più importante destinazione per i tour-operator che si occupano di cicloturismo. In Germania nello stesso anno il cicloturismo ha generato 9 miliardi di fatturato. Il valore potenziale del cicloturismo in Italia è stimabile in circa 3,2 miliardi annui. Numeri che continuano a salire e che cercano nuovi spazi e territori, con evidenti ricadute positive sulla creazione di nuovi posti di lavoro. Più di recente è stato calcolato l'impatto del cicloturismo sull'economia della bicicletta, arrivando a definire il PIB - Prodotto Interno Bici - su scala nazionale, con la finalità di valutare l'evoluzione e il valore economico generato dall'intero comparto.

Guardando alla prospettiva della messa a regime del SNCT , se si fa riferimento ad una buona pratica italiana - i 400 km di rete ciclabile del Trentino e la provincia di Trento che ha stimato in circa 100 milioni di euro l'anno gli introiti turistici generati da questo patrimonio di ciclabili - si può stimare il fatturato potenziale di questi 5.735 chilometri di nuovi tracciati pedalabili previsti dal SNCT. Si tratta di 1.433.750.000 euro di nuove entrate che vanno ad aggiungersi all'attuale rendita annuale del cicloturismo ancora bassa rispetto al valore capace di esprimere il territorio italiano. Si tratta, evidentemente, di investimenti che dimostrano la possibilità di un rientro molto rapido delle spese sostenute (mediamente un anno di tempo) e che dunque cominciano subito a generare reddito che resta interamente sui territori attraversati avvantaggiando e stimolando le imprese locali.

#### ***Aspetti socio-economici e benefici attesi***

Di alcuni benefici di carattere generale attesi si è già detto, tutti legati alla promozione dell'interesse per una mobilità più lenta, ma più "sana", sicura e sostenibile, radicata ai territori attraversati, alternativa all'uso automobilistico e che permette ricadute economiche sui territori interessati di sicura rilevanza.

Tra i vantaggi del cicloturismo c'è il modo in cui la spesa viene distribuita sul territorio, alimentando economie locali diffuse e posti di lavoro in località altrimenti escluse dal turismo tradizionale e più intensivo. Posta la questione in questi termini, la Ciclovía della Magna Grecia rappresenta un progetto integrato di "*green economy*" capace di generare sviluppo, economia e lavoro utilizzando come risorsa primaria l'innovazione culturale e il patrimonio paesaggistico e ambientale che caratterizza il tracciato.

Progetti come la Ciclovía della Magna Grecia distribuiscono diffusamente sul territorio i benefici che generano, tenendo conto anche del fatto che il cicloturista è connotato da una capacità di spesa che può arrivare fino ad ad una media di 70 euro al giorno. La capillarità con cui le ciclabili entrano nei territori fa sì che occupazione ed economie *green* si generino un po' ovunque e nei tessuti urbani già esistenti. I consumi del cicloturista vengono dilazionati e reiterati lungo tutta l'infrastruttura e le tipologie di spesa sono molteplici: ristoro, vitto e alloggio in primis, ma anche visita a beni culturali e paesaggistici, acquisto di prodotti tipici locali, servizi di assistenza al cicloturista, etc.

Se si guarda più da vicino alla realtà italiana nella sua multiforme articolazione, l'infrastrutturazione cicloturistica è una tra le risposte possibili alla crisi delle aree interne.

#### ***Promozione e gestione dell'infrastruttura ciclabile***

##### ***Modalità di gestione***

Nel Protocollo di intesa stipulato tra MIT e Regioni il 27.07.2016 per lo sviluppo del SNCT all'art. 5 è previsto l'impegno a "individuare forme e modalità di gestione della ciclovía turistica nel tempo garantendo la piena efficienza e sicurezza dell'infrastruttura".

Lo sviluppo e l'attuazione di un progetto come quello per la Ciclovia della Magna Grecia devono essere accompagnati da un adeguato piano di promozione e gestione dell'infrastruttura, catalizzando l'interesse di tutti i livelli istituzionali incidenti ai fini dell'incentivo all'uso, della vigilanza e della manutenzione nel tempo, coinvolgendo all'occorrenza per tali finalità - oltre alle istituzioni - anche le forme di cittadinanza attiva presenti nel territorio attraversato e le associazioni di categoria.

### ***I servizi e i costi di gestione e manutenzione***

In linea generale occorre operare la distinzione fra le opere manutenzione ordinaria (M.O.) e quelle di natura straordinaria (M.S.), distinzione che è legata alla periodicità degli interventi e strettamente correlata alla loro intensità. Nell'economia gestionale delle costruzioni la M.O. è considerata con cadenza annuale mentre la M.S. con cadenza poliennale. Ovviamente la periodicità degli interventi di M.S. è legata al tipo di elemento costruttivo su cui si interviene, ed è diversa da elemento a elemento. Rimanendo agli aspetti generali, dal punto di vista del valore delle opere, la M.O. è finalizzata a contenere l'obsolescenza tecnica dei materiali e componenti al fine di mantenere nei tempi programmati la loro vita utile, mentre la M.S. comporta il rinnovo e la sostituzione degli elementi costruttivi con il fine di allungarne la vita utile e la durata o incrementarne il valore (o entrambe).

I servizi di governo e di manutenzione dell'infrastruttura ciclabile e delle opere connesse si articolano entro un quadro di attività che comprendono la pianificazione, l'esecuzione e il controllo; si possono attuare entro la più ampia cornice del modello gestionale adottato e con diverse modalità di affidamento (ricorrendo alle strutture operative in capo Soggetti gestori una volta individuati, interventi tramite *global service*, ecc.). Le attività di pianificazione, organizzazione e controllo delle attività possono comprendere i servizi di:

- pulizia delle piattaforme ciclabili, della rete di deflusso acque e diserbamento;
- manutenzione e riparazione delle pavimentazioni;
- manutenzione della segnaletica orizzontale e verticale;
- manutenzione delle barriere stradali;
- manutenzione degli impianti ove presenti;
- mantenimento delle scarpate dei dispositivi di ritenuta dei massi e di difesa del suolo;
- manutenzione del verde d'arredo e delle aree fruibili di pertinenza dell'infrastruttura.
- manutenzione delle opere d'arte;
- rilievo dati, monitoraggi ed eventuale implementazione del sistema informativo;
- organizzazione del pronto intervento;
- sorveglianza e ispezione;
- gestione tecnico-amministrativa e legale.

Alla luce del quadro sopra delineato si potrebbe ragionevolmente ipotizzare che:

- ➔ la M.O. riguardi opere quali il rifacimento della segnaletica orizzontale, la riparazione/sostituzione puntuale di quella verticale, la manutenzione delle banchine e taglio della vegetazione spontanea della aree latitanti la ciclovia, i rappezzi della pavimentazione in asfalto; riguardo le opere infrastrutturali l'attività ordinaria riguarda essenzialmente le ispezioni vive e gli interventi conseguenti; per gli impianti - ad esempio se presente l'illuminazione - la sostituzione delle lampade a guasto o rottura;
- ➔ la M.S. è intervento più intenso e costoso e potrebbe riguardare il rifacimento della pavimentazione (che con i futuri criteri ambientali potrà prevedere la fresatura e ripavimentazione con materiale parzialmente o totalmente riciclato finanche interessando gli



strati sottostanti), gli interventi di adeguamento tecnico a seguito di sopraggiunte normative (p.es. Codice della Strada nel caso delle intersezioni), le riparazioni più consistenti a seguito di cedimenti o danneggiamenti, l'inserimento di nuove opere (per esempio protezioni o elementi vegetazionali) o di attrezzature (aree di sosta etc.); per le opere infrastrutturali (in primis i ponti) la M.S. potrà riguardare ad esempio il rinnovo degli impalcati stradali, la riverniciatura delle opere in metallo, gli interventi in corrispondenza dei giunti o la sostituzione delle finiture (p.es. le protezioni laterali); le verifiche di tipo strutturale con finalità preventiva.

Data l'articolazione, l'estensione e la differenziazione delle situazioni che si incontrano lungo il tracciato della Ciclovia della Magna Grecia, si apre uno scenario di tipologie d'intervento di M.O. e M.S. molto vasto e dispersivo, dal quale sono ovviamente esclusi gli interventi di rifacimento integrale o di ristrutturazione delle opere.

Nell'economia applicata alle costruzioni (ivi comprese le infrastrutture) la tendenza (soprattutto in fase programmatoria come può essere considerata quella del PFTE) è quella di individuare un indicatore economico che metta insieme le due tipologie di intervento (M.O. e M.S. appunto) e stimare una somma annua da accantonare per eseguire in modo combinato gli interventi necessari per mantenere in efficienza le opere, che vanno dalla manutenzione corrente a quella di intensità e costo più elevato. Vista la tipologia di opera, nei costi manutentivi rientrano anche quelli più propriamente gestionali (come lo sfalcio, la pulizia delle caditoie e i costi energetici, per quanto relativamente bassi o nulli), escludendo in partenza interventi di carattere straordinario come potrebbero essere quelli derivanti da fatti eccezionali o imprevedibili.

Per individuare gli indicatori sintetici di costo, in prima battuta si può fare riferimento al campo delle costruzioni civili, dove l'incidenza dei costi di manutenzione e di gestione si può stimare intorno al 3-4% del costo di costruzione per ogni anno; ciò significa – sempre in prima approssimazione – che ogni 25-30 anni i costi d'uso eguagliano quelli di costruzione iniziali; detti costi incidono indicativamente metà per gli interventi manutentivi e metà per i costi gestionali. Per le infrastrutture stradali le valutazioni sintetiche sono ancora più complesse e non facilmente standardizzabili, considerando che un'opera stradale è sottoposta ad un'usura molto maggiore e ad azioni "distruttive" di tipo ambientale molto specifiche, che cambiano anche in funzione del contesto (pianura, montagna, ecc.).

Tornando alla fattispecie della ciclovia, possiamo ipotizzare che, vista la tipologia di mezzi e utenti che la percorrono, l'usura sia relativamente contenuta e di conseguenza, anche la necessità di manutenzione, avrà invece maggiore importanza l'attività di gestione del verde e del mantenimento degli spazi latitanti o pertinenti la ciclovia.

Con le cautele del caso, si può ipotizzare un costo di manutenzione medio annuo che si attesta intorno all'1,5% - 2% del costo di realizzazione della ciclovia, con un'annualità compresa tra € 1.650.000 e € 2.200.000, somma che il soggetto gestore dovrebbe mettere a bilancio per l'esecuzione degli interventi di M.O. e M.S. Questo non significa investire tali cifre ogni anno, ma programmare l'utilizzo delle risorse in un orizzonte più ampio - per esempio un arco temporale di 10-15 anni, che rappresenta anche una corretta periodicità di interventi manutentivi a carattere straordinario - allocando le risorse per gli interventi da effettuare con continuità (annuali) e quelle per gli interventi a periodicità più lunga.

Volendo invece definire un programma di interventi limitato alla sola gestione ordinaria delle opere, il riferimento più prossimo è quello dei servizi resi alla scala urbana per la manutenzione della rete stradale locale, dove per i servizi di ispezione stradale, manutenzione e riparazione delle pavimentazioni, pulizia della rete di deflusso acque, manutenzione del verde e della segnaletica si riscontrano importi compresi tra € 700 e € 1.000 annui per chilometro di rete.