

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

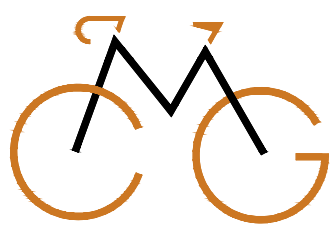


REGIONE CALABRIA



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 TECNICA

Progetto	Fase	Lotto	Categoria	Sottocategoria	Progressivo	Tipo elaborato	Progressivo
20088	F	000	TAM	EG	1	ET	2
CUP J62C17000170001	Redatto Muraca	Controllato Costa	Approvato Panfilì	Scala -	Revisione B	Data 31/01/2022	

SOMMARIO

SOMMARIO	1
1. INTRODUZIONE	5
1.1. RIFERIMENTI NORMATIVI DI BASE	6
1.2. OBIETTIVI E CRITERI GENERALI DI PROGETTAZIONE	6
2. LA CICLOVIA E LE SUE PARTI	7
2.1. MACROTRATTA BA – BASILICATA (SNCT)	7
2.1.1. TRONCO BA01 - LO STATO DI FATTO	7
2.1.2. TRONCO BA01 - LO STATO DI PROGETTO	8
2.2. MACROTRATTA BA – BASILICATA (SNCT)	10
2.2.1. TRONCO BA02 - LO STATO DI FATTO	10
2.2.2. TRONCO BA02 - LO STATO DI PROGETTO	11
2.3. MACROTRATTA CA – CALABRIA (RETE REGIONALE)	14
2.3.1. TRONCO CA01 - LO STATO DI FATTO	14
2.3.2. TRONCO CA01 - LO STATO DI PROGETTO	15
2.3.3. TRONCO CA02 - LO STATO DI FATTO	17
2.3.4. TRONCO CA02 - LO STATO DI PROGETTO	18
2.3.5. TRONCO CA03 - LO STATO DI FATTO	19
2.3.6. TRONCO CA03 - LO STATO DI PROGETTO	20
2.3.7. TRONCO CA04 - LO STATO DI FATTO	21
2.3.8. TRONCO CA04 - LO STATO DI PROGETTO	22
2.3.9. TRONCO CA05- LO STATO DI FATTO	25
2.3.10. TRONCO CA05- LO STATO DI PROGETTO	25
2.3.11. TRONCO CA06- LO STATO DI FATTO	28
2.3.12. TRONCO CA06- LO STATO DI PROGETTO	28
2.3.13. TRONCO CA07 - LO STATO DI FATTO	30
2.3.14. TRONCO CA07 - LO STATO DI PROGETTO	31
2.4. MACROTRATTA CA – CALABRIA (SNCT)	32
2.4.1. TRONCO CA07 - LO STATO DI FATTO	32
2.4.2. TRONCO CA07 - LO STATO DI PROGETTO	33
2.4.3. TRONCO CA08 - LO STATO DI FATTO	35
2.4.4. TRONCO CA08 - LO STATO DI PROGETTO	35
2.4.5. TRONCO CA09 - LO STATO DI FATTO	37
2.4.6. TRONCO CA09 - LO STATO DI PROGETTO	38
2.4.7. TRONCO CA10 - LO STATO DI FATTO	39
2.4.8. TRONCO CA10 - LO STATO DI PROGETTO	39
2.4.9. TRONCO CA11 - LO STATO DI FATTO	40
2.4.10. TRONCO CA11 - LO STATO DI PROGETTO	41
2.4.11. TRONCO CA12 - LO STATO DI FATTO	44
2.4.12. TRONCO CA12 - LO STATO DI PROGETTO	46

2.4.13.	TRONCO CA13 - LO STATO DI FATTO	49
2.4.14.	TRONCO CA13 - LO STATO DI PROGETTO	51
2.4.15.	TRONCO 14 - LO STATO DI FATTO	56
2.4.16.	TRONCO CA14 - LO STATO DI PROGETTO	58
2.4.17.	TRONCO 15 - LO STATO DI FATTO	62
2.4.18.	TRONCO CA15 - LO STATO DI PROGETTO	65
2.4.19.	TRONCO CA16 - LO STATO DI FATTO	71
2.4.20.	TRONCO CA16 - LO STATO DI PROGETTO	73
2.5.	MACROTRATTA SI – SICILIA	77
2.5.1.	TRONCO SI01 - LO STATO DI FATTO	77
2.5.2.	TRONCO SI01 - LO STATO DI PROGETTO	78
2.5.3.	TRONCO SI02 - LO STATO DI FATTO	80
2.5.4.	TRONCO SI02 - LO STATO DI PROGETTO	80
2.5.5.	TRONCO SI03 - LO STATO DI FATTO	87
2.5.6.	TRONCO SI03 - LO STATO DI PROGETTO	89
2.5.7.	TRONCO SI 04 - LO STATO DI FATTO	91
2.5.8.	TRONCO SI04 - LO STATO DI PROGETTO	93
3.	ASPETTI GEOLOGICI, GEOMORFOLOGICI ED IDRAULICI	99
3.1.	MACROTRATTE	99
3.2.	MACROTRATTA BASILICATA	99
3.3.	MACROTRATTA CALABRIA	100
3.4.	MACROTRATTA SICILIA	101
4.	ASSETTO FUNZIONALE DELLA CICLOVIA E DELLE SUE PARTI	102
4.1.	ARCHITETTURA E FUNZIONALITÀ DELL'INTERVENTO	102
4.1.1.	SCELTE DI BASE E OBIETTIVI PRIORITARI	102
4.1.2.	RIFERIMENTI FUNZIONALI E CONFORMATIVI PER IL PROGETTO DELLA CICLOVIA	103
4.1.3.	LA RESTITUZIONE DELLO STATO DI FATTO	104
4.1.4.	GLI ASSETTI DI PROGETTO	105
4.1.5.	SEZIONI TIPOLOGICHE DI PROGETTO	105
4.1.6.	ELEMENTI DIMENSIONALI, FUNZIONALI E PERCORRIBILITÀ DELLA SEDE CICLABILE DI PROGETTO	106
4.1.7.	ANDAMENTO ALTIMETRICO DEL TRACCIATO	107
4.1.8.	LE INTERSEZIONI A RASO	108
4.1.9.	INDIRIZZI GENERALI PER LA MODERAZIONE DEL TRAFFICO E DISPOSITIVI DI TRAFFIC CALMING	110
4.1.10.	SOLUZIONI RICORRENTI PER GLI ELEMENTI TIPOLOGICI	110
4.1.11.	SUPERAMENTO DELLE BARRIERE ARCHITETTONICHE	111
4.2.	STRUTTURE ED OPERE D'ARTE	111
4.2.1.	NORMATIVA DI SETTORE PER GLI ASPETTI STRUTTURALI	112
4.2.2.	CENSIMENTO OPERE D'ARTE	112

4.2.3.	ANAGRAFICA DELLE OPERE	112
4.2.4.	TIPOLOGIA STRUTTURALE	112
4.2.4.1.	REQUISITI NORMATIVI (D.M. 557/1999 E D.M. 517/2018)	113
4.2.4.2.	DEFINIZIONE INTERVENTI	114
4.2.5.	INTERVENTI SU OPERE ESISTENTI	115
4.2.5.1.	OPERE PEDALABILI IN SICUREZZA	115
4.2.5.2.	OPERE PEDALABILI AGENDO SULLE REGOLE D'USO	115
4.2.5.3.	OPERE PEDALABILI CON INTERVENTI LOCALI O DI MANUTENZIONE STRAORDINARIA	115
4.2.6.	NUOVE OPERE	118
4.2.7.	RIFERIMENTI IN MATERIA DI ATTRAVERSAMENTI IDRAULICI	120
4.2.8.	CRITERI DI DIMENSIONAMENTO DELLE OPERE CIVILI: MATERIALI STRUTTURALI	120
4.2.9.	CRITERI DI DIMENSIONAMENTO DELLE OPERE CIVILI: ANALISI DEI CARICHI PREVISTI	121
4.2.10.	CRITERI DI DIMENSIONAMENTO DELLE OPERE CIVILI: COMBINAZIONE DELLE AZIONI	128
4.2.11.	CRITERI DI DIMENSIONAMENTO DELLE OPERE CIVILI: VERIFICA DELLE STRUTTURE	130
4.3.	IMPIANTI	132
4.3.1.	CRITERI GENERALI PER L'INFRASTRUTTURAZIONE IMPIANTISTICA DELLA CICLOVIA	132
4.3.2.	ILLUMINOTECNICA PER LA CICLOVIA	132
4.3.3.	SMALTIMENTO DELLE ACQUE DI PIATTAFORMA	134
4.3.3.1.	TRACCIATO CICLABILE IN SEDE PROPRIA	135
4.3.3.2.	SEZIONE RICAVATA DA AMPLIAMENTO DELLA CARREGGIATA STRADALE	135
4.3.3.3.	PERCORSO IN AFFIANCAMENTO ALLA SEDE STRADALE O SFALSATO RISPETTO ALLA SEDE CARRABILE	135
4.3.3.4.	CASI PARTICOLARI E SITUAZIONI DI SENSIBILITÀ AMBIENTALE LOCALE	136
4.4.	SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE E SEGNALETICA	136
4.4.1.	ASPETTI GENERALI	136
4.4.2.	IDENTITÀ VISIVA	137
5.	COMPATIBILITÀ DEGLI INTERVENTI CON IL CONTESTO	137
5.1.	COMPATIBILITÀ TERRITORIALE ED INSERIMENTO URBANISTICO	137
5.2.	VERIFICA PREVENTIVA DELL'INTERESSE ARCHEOLOGICO	138
6.	ELEMENTI GESTIONALI PER L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO	138
6.1.	RICOGNIZIONE E SOLUZIONE DELLE INTERFERENZE	138
6.2.	ESPROPRI	142
6.3.	CANTIERIZZAZIONE DELLE OPERE	142
6.3.1.	IL CANTIERE E LE PRIME INDICAZIONI PER LA STESURA DEI PIANI DI SICUREZZA	142
6.3.2.	GESTIONE DELLE MATERIE	143
6.3.2.1.	REGIME NORMATIVO PER LE TERRE E ROCCE DA SCAVO	143

6.3.2.2.	GENERALITÀ SULLA GESTIONE DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO	144
6.3.2.3.	BILANCIO DI PRODUZIONE DI MATERIALE DA SCAVO E/O DI RIFIUTI	144
6.3.2.4.	LOCALIZZAZIONE E GESTIONE DELLE AREE DI CANTIERE DA ADIBIRE A DEPOSITO TEMPORANEO	145
6.3.2.5.	ELEMENTI DI PIANIFICAZIONE E GESTIONE OPERATIVA DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO	145
6.4.	INDICAZIONI RELATIVE AD ACCESSIBILITÀ, UTILIZZO, MANUTENZIONE DELLE OPERE	149

INTRODUZIONE

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 **1,214 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 i tronchi 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	
TOT	1219,879 km	887,732 km	332,147 km
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, 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 normativi di base

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 "ciclovìa" 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 ciclovìa 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.

A completamento di quanto sopra elencato, nello sviluppo del progetto trovano applicazione le recenti NTC2018 - *Norme tecniche per le costruzioni*, con le relative circolari applicative; le disposizioni in materia di espropri (D.P.R. n. 327/2001 e disposizioni regionali pertinenti) e la disciplina di settore in materia di opere idrauliche (R.D. n. 523/1904 r R.D. n. 2669/1937).

Obiettivi e criteri generali di progettazione

Secondo le indicazioni richiamate nello Studio di Fattibilità preordinato al DPP, la Ciclovìa 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 Ciclovìa 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 1214 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 di pregio e una non comune ricchezza di valori urbani, dai grandi centri ai piccoli comuni, passando le medie città.

Per una lettura compiuta delle premesse, degli obiettivi generali e degli elementi di contesto posti alla base del progetto si rimanda ai contenuti della Relazione Illustrativa.

cfr. elaborato

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

F000TAMEG01ET02_A

LA CICLOVIA E LE SUE PARTI

In considerazione della disaggregazione geografica adottata per la lettura analitico-progettuale del tracciato (suddiviso in Macrotratte regionali e Tronchi), 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 intervento 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 ciclovia 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, Sanginetto 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 va 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 Sanginetto 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, Sanginetto 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 ciclopeditonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Per il tratto 21 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + pacchetto ciclopeditonale + 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 stabilizzata, 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 ciclopeditonale + 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 ciclopeditonale + 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 stabilizzata, 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 ciclopeditonale + asfaltatura) e segnaletica.
- Per il tratto 41 l'intervento previsto riguarda la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + pacchetto ciclopeditonale + 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 ciclopeditonale + asfaltatura + realizzazione nuovo fosso) e segnaletica.
- Nel tratto 50 l'intervento previsto è la realizzazione di una pista in sede propria (scavo + realizzazione pacchetto ciclopeditonale + 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 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 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 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 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 Feroleto Antico, Pianopoli, Amato, Marcellinara, Settignano, 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 Canello, 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, Settignano, 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 Settignano 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 fumara 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 fasce 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 di 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 Canello.
- Si prevede la realizzazione di una passerella ciclopedonale per il superamento del torrente Canello.
- 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 ciclovìa con Catanzaro Lido ma anche per attuare il collegamento fra ciclovìa 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 ciclopedonale + 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 ciclopedonale + 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 ciclopedonale + asfaltatura + realizzazione cordolo separatore) e segnaletica.
- Per il tratto 14 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 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 ciclopedonale + 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 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 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 Calabria
- 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 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 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 previsto 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 cordonata 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 percorre 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 percorre 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 infrastrutturazioni 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 infrastrutturare.
- 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 infrastrutturare 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 ferrovie 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 ciclovia 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 balneari.
- 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 pedonale 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 Crotona, 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 Crotona 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 Crotona 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 Biricchini, 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 ciclabile 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 Vurghè 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 ciclopeditonale (tratto 018).
- Il tracciato prosegue su viale Magna Grecia, dove sul tratto 019 è prevista la realizzazione di percorso ciclopeditonale tramite l'allargamento del marciapiede esistente, e sui tratti 020 e 021 è previsto il cambio di regole d'uso rendendo ciclopeditonale l'infrastruttura del lungomare esistente.
- La ciclovia continua sul tratto 022, dove è previsto l'allargamento del percorso pedonale esistente, reso ciclopeditonale, 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 ciclopeditonale 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 ciclopeditonale che collega le due zone balneari. Il tracciato si mantiene sulla costa in affiancamento alla ferrovia su percorso ciclopeditonale, 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 ciclopeditonale CA14.OP08 con il quale viene attraversato il torrente Peticaro.
- 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 ciclopeditonale (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 si 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 ciclopedonali 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 gola 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 ciclopedonale 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 attraversa 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'Jonio, 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'Jonio 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 una 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 ciclopedonale, 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 ciclopedonale 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 S103 - 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 careggiata 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 una 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 dal143 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 1946 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 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 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 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 183 insiste 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 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.
- 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 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 il tratto della Basilicata di valenza nazionale (tronco BA01) e quello Calabrese, tratto CA 16 anche questo di valenza nazionale e, pertanto, risulta 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 Jonio, ove si connette con l'asse principale della Ciclovía 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 Ciclovía 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 Ciclovía 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 ciclovía in sede promiscua con il traffico veicolare senza in alcun modo compromettere la sicurezza fruitiva della Ciclovía 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 Ciclovía in sede propria lungo Via delle Querce.

Usciti dal centro di Castrovillari, il tracciato si sovrappone al tracciato ferroviario dismesso fino a Cassano Allo Jonio. 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 ciclovía 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 Ciclovía 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.

ASPETTI GEOLOGICI, GEOMORFOLOGICI ED IDRAULICI

Macrotratte

Vengono di seguito descritte le caratteristiche delle unità litostratigrafiche attraversate dal tracciato della ciclovía in progetto, per ciascun lotto in cui sono state suddivise le tre macrotratte Basilicata, Calabria e Sicilia.

MACROTRATTA BASILICATA

La macrotratta Basilicata è costituita da due tracciati separati: il lotto BA01 (SNCT) nel lato tirrenico e quello BA02 (SNCT) che si estende lungo la costa ionica.

Il lotto BA01 si sviluppa a ovest nel lato tirrenico, partendo da due diramazioni, una a nordovest nel Comune di Lagonegro e l'altra a sud est nel Comune di Castelluccio inferiore. L'orografia dell'area è caratterizzata da forti escursioni altimetriche con valli che si affiancano e sovrappongono a depressioni strutturali Plio-quadernarie. Le valli risultano incassate con profili a V e più o meno aperti a seconda della litologia.

Partendo da Castelluccio inferiore (BA01_1) il tracciato attraversa i depositi del Pleistocene medio-superiore di riempimento del bacino tettonico quaternario del Mercure, costituiti da una litofacies lacustre con alternanze di siltiti argillose, marne e sabbie passanti in eteropia verso ovest, ai margini del bacino, a una litofacies costituita da ghiaie carbonatiche in matrice sabbioso-limosa riferibili ad antiche conoidi alluvionali. Più a ovest il tracciato attraversa una conoide alluvionale costituita da depositi ghiaiosi, alla base del quale si sviluppa un deposito palustre costituito da limi sabbiosi e argillosi (BA01_2). Procedendo verso nord ovest si attraversa un piccolo tratto dove affiorano le argille varicolori, caratterizzato da diversi fenomeni franosi, per poi entrare nell'unità dei calcari di piattaforma (calcareniti e calcilutiti, dolomie e calcari dolomitici). Qui si attraversa per un piccolo tratto, i depositi silico-clastici costituiti da un'alternanza di arenarie e argille del Miocene, anch'essi caratterizzati da un

piccolo dissesto (BA01_2). Proseguendo verso nord oltre i calcari il tracciato attraversa depositi di versante, argille varicolori, alternanza di calcari e marne e nuovamente argille varicolori fino a Lagonegro. In quest'ultimo tratto il tracciato è interessato da diversi dissesti (BA01_3). Procedendo verso sud, oltre alle argille varicolori dove sono presenti diversi dissesti lungo la traccia, si attraversano falde detritiche ai piedi dei versanti calcarei, che ricoprono i contatti tettonici con le argille varicolori (BA01_4 e 5), fino ad arrivare alla costa tirrenica, lungo la quale il tracciato si sviluppa in corrispondenza di un versante caratterizzato dai calcari di piattaforma mesozoici ricoperti localmente da detriti di falda cementati (conglomerati e brecce) e terrazzati, per poi terminare nei depositi alluvionali recenti e attuali costituiti da ghiaie e sabbie del F. Noce o Fiumara di Castrocuoco (BA01_6).

Il lotto BA02 (SNCT) si sviluppa invece a est, lungo la costa ionica della Basilicata, caratterizzata da un'ampia costa bassa, dove sono stati riconosciuti diversi ordini di terrazzi marini costituiti da depositi conglomeratici, sabbiosi e ghiaiosi sedimentati durante le fasi trasgressive del livello del mare, successivamente ricoperti da ghiaie e sabbie fluviali, sviluppatasi in un'ampia piana costiera in seguito ai movimenti regressivi del mare. In questo lotto il tracciato attraversa i depositi marini terrazzati verso l'interno e le alluvionali recenti e attuali, ghiaiose e sabbiose e per alcuni tratti dune sabbiose verso l'esterno in prossimità della costa.

MACROTRATTA CALABRIA

La macrotratta Calabria si suddivide in 16 tronchi. Il primo tronco CA01 (Rete) parte nel lato tirrenico, collegandosi al lotto BA01 (SNCT) della Basilicata, sviluppandosi in direzione nord-sud. In tale tratto costiero interrotto localmente da diversi promontori il tracciato attraversa i depositi ghiaiosi e sabbiosi alluvionali e di spiaggia nei tratti di costa bassa e solo localmente dune sabbiose (CA01_1, 3, 4, 5, 6, 7 e 8). In prossimità dei promontori si attraversano calcari di piattaforma e dolomie, e filladi (unità metamorfiche di basso grado) caratterizzati localmente da dissesti (CA01_2, 3) o brecce calcaree di piattaforma (CA01_5) ricoperti da depositi marini terrazzati ghiaiosi e sabbiosi. Nel tratto CA01_6 e 8 nei depositi marini terrazzati sono segnalati localmente dei dissesti.

Il tracciato nei successivi due lotti CA02 e CA03 (Rete Regionale) che si estendono da nord verso sud lungo la costa tirrenica fino alla stretta di Catanzaro, ha caratteristiche simili. Proseguendo verso sud nel lotto CA02 (Rete Regionale) si rimane quasi costantemente nei depositi ghiaiosi e sabbiosi alluvionali e di spiaggia nei tratti di costa bassa con localmente depositi sabbiosi di dune. Un importante dissesto è segnalato nel tratto CA02_5. Anche il tratto del lotto CA03 (Rete Regionale) come i precedenti attraversa depositi ghiaiosi e sabbiosi alluvionali e di spiaggia alternati a dune sabbiose (Piana di Lamezia) e solo localmente tratti con depositi marini terrazzati ricoperti argille con silts dove si sviluppano dissesti che lambiscono il tracciato (CA03_2).

Il lotto CA04 (Rete Regionale) attraversa da ovest verso est la stretta di Catanzaro collegando il tratto di ciclovia della costa tirrenica con quello della costa ionica. Dalla Piana di Lamezia su descritta (CA04_1), verso est il tracciato si sviluppa in depositi alluvionali e attraversa dei piccoli rilievi argillosi, localmente interessati da dissesti, coperti da depositi marini terrazzati ghiaiosi (CA04_2 e 3), per poi passare a un piccolo tratto collinare caratterizzato da rilievi argillosi e marnosi con blocchi di gessi interessato da piccoli dissesti e da conglomerati (CA04_4) per poi riattraversare depositi alluvionali recenti e attuali e dei piccoli rilievi argillosi interessati da dissesti (CA04_5), fino a congiungersi con il tratto della costa tirrenica di Catanzaro Marina, caratterizzato da depositi ghiaiosi e sabbiosi alluvionali e di spiaggia alternati a dune sabbiose (CA04_5).

Il lotto CA05 (Rete Regionale) si estende lungo il lato tirrenico attraversando internamente il promontorio di Capo Vaticano, dalla costa ionica a nord di Vibo Valentia a Rosarno. Il primo tratto del lotto CA05_1, e 2 di costa bassa si sviluppa nei depositi ghiaiosi e sabbiosi alluvionali e di spiaggia alternati a dune sabbiose. Più a sud si sviluppa in un altopiano costituito da depositi marini terrazzati ghiaiosi e sabbiosi e unità metamorfiche spesso interessate da dissesti a nord di Vibo Valentia (CA05_3 e 4). Più a sud oltre ai depositi marini terrazzati attraversa anche depositi argillosi plio-pleistocenici (CA05_5 e 7) e localmente arenarie e peliti alternate (CA05_6) con locali dissesti.

Il lotto CA06 (Rete Regionale) si sviluppa nella Piana di Gioia Tauro attraversando depositi ghiaiosi e sabbiosi alluvionali e di spiaggia alternati a dune sabbiose (CA06_1, 2 e 3) mentre più a sud attraversa prima depositi marini terrazzati ghiaiosi e sabbiosi (CA06_4) e poi graniti spesso interessati da dissesti nel tratto CA06_5. A sud di Bagnara calabra il tracciato si estende in una stretta fascia costiera di depositi alluvionali e di spiaggia ghiaiosi e per alcuni tratti attraversando le unità metamorfiche (gneiss occhiadini) interessate da dissesti.

Il primo tratto del lotto CA07 si sviluppa come quello a sud di Bagnara, per poi entrare nel tratto di costa bassa con depositi alluvionali e di spiaggia ghiaiosi che caratterizzano tutta la costa meridionale tra Villa San Giovanni sino a sud di Reggio Calabria.

Anche il lotto CA08 (SNCT) attraversa i depositi alluvionali e di spiaggia ghiaiosi ad eccezione di un piccolo promontorio caratterizzato da depositi flyschiodi arenitici (CA08_1) e nel tratto meridionale di costa ionica orientato est-ovest da piccoli promontori di rocce metamorfiche scistose o sabbie e conglomerati caratterizzati da dissesti (CA08_4).

Il lotto CA09 (SNCT) e il CA10 (SNCT) si sviluppa da sud verso nord risalendo lungo la costa ionica attraversando esclusivamente i depositi ghiaiosi e sabbiosi alluvionali e di spiaggia e localmente un promontorio di arenarie e siltiti (CA09_2). Allo stesso modo anche il lotto CA11 (SNCT) attraversa i depositi ghiaiosi e sabbiosi alluvionali e di spiaggia e dune sabbiose, mentre localmente come a nord di Soverato marina attraversa un promontorio per un piccolo tratto costituito da graniti ricoperti per un piccolo tratto dal calcare evaporitico interessato da dissesti (CA11_6). Anche il lotto CA12 (SNCT) si sviluppa interamente nei depositi ghiaiosi e sabbiosi alluvionali e di spiaggia e dune sabbiose, mentre il lotto CA13 (SNCT) attraversa depositi marini terrazzati ghiaiosi e sabbiosi che ricoprono le argille Plio-pleistoceniche. Queste sono attraversate più a nord CA13_5 e 6, nel tratto costiero a sud di Crotona caratterizzato da una stretta fascia costiera che si sviluppa ai piedi di un versante argilloso interessato da diffusi fenomeni franosi. A nord di Crotona il tracciato riattraversa i depositi alluvionali e di spiaggia ghiaiosi e sabbiosi. Allo stesso modo si sviluppa anche il tracciato del lotto CA14 (SNCT) ad eccezione di un piccolo tratto dove attraversa un promontorio costituito da argille varicolori interessati da diffusi fenomeni franosi (CA14_2).

Procedendo verso nord, anche il tracciato dei lotti CA15 e CA16 (SNCT) è caratterizzato da depositi alluvionali e di spiaggia ghiaiosi e sabbiosi con locali dune costiere, ad eccezione di un tratto in cui si attraversano depositi flyschiodi caratterizzati da un'alternanza di peliti e arenarie dove sono presenti diffusi fenomeni franosi (CA16_7). Il tracciato del lotto CA16 termina verso nord collegandosi con quello del lotto BA02 della macrotratta Basilicata.

MACROTRATTA SICILIA

La macrotratta Sicilia si sviluppa lungo la costa ionica della Sicilia orientale da Messina a Pozzallo e si suddivide in 4 lotti (tutti SNCT). Il lotto SI01 ha un tracciato che si estende nel tratto costiero ionico a est

della dorsale dei Monti Peloritani e attraversa i depositi alluvionali e di spiaggia ghiaiosi e sabbiosi (SI01_1, 2 e 3), mentre per piccoli tratti attraversa promontori, come quello a sud di Giampileri Marina, costituito da marmi e rocce metamorfiche dell'unità dell'Aspromonte interessate da dissesti (SI01_4), quello di Capo Alì costituito da calcari e calcisiltiti con metamorfismo di bassissimo grado interessati da dissesti (SI01_5), e quello di Capo S. Alessio dove il tracciato si sviluppa in galleria nei conglomerati rossi oligocenici (SI01_7). A sud di Letojanni, il tracciato attraversa il promontorio di Capo Taormina (SI01_8 e 9) dove è esposta la successione dell'unità di Taormina, con calcilutiti e marne, metapeliti, calcari dolomitici e radiolariti, mentre a Capo Schisò attraversa per un breve tratto le lave etnee (SI01_9). Procedendo verso sud il lotto SI02 si sviluppa nel versante orientale etneo sino alla Piana di Catania. A nord interessa depositi alluvionali e di spiaggia ghiaiosi fino a Riposto dove poi si sviluppano i depositi a blocchi vulcanici della conoide alluvionale del Chiancone (SI02_2 e 3), per poi proseguire nelle lave etnee fino ad Aci Castello dove il tracciato attraversa un versante argilloso interessato da dissesti (SI02_6). Più a sud riattraversa le lave etnee fino al porto di Catania (SI02_7) al sud del quale si hanno i depositi alluvionali e di spiaggia sabbiosi della Piana di Catania (SI02_8, 9 e 10). Il lotto SI03 si sviluppa dalla parte meridionale della Piana di Catania sino ad Avola, nel versante ionico dei Monti Iblei. Dopo un primo tratto attraversante la Piana di Catania, caratterizzato da depositi alluvionali e di spiaggia sabbiosi (SI03_1), si incontrano per piccoli tratti vulcaniti plio-pleistoceniche, calcareniti del Pleistocene inferiore e Calcari e Calcareniti miocenici della Formazione dei Monti Climiti (SI03_2), per poi passare alle argille grigio-azzurre plio-pleistoceniche ricoperte da depositi calcarenitici e sabbiosi di terrazzi marini (SI03_3 e 4). A sud di Augusta oltre ai depositi marini terrazzati si attraversano alti strutturali di Calcari miocenici e vulcaniti del cretaceo (SI03_5), mentre a sud di Priolo Gargallo si percorre un tratto costiero in depositi alluvionali e di spiaggia sabbioso e limosi (SI03_6) per poi riattraversare depositi marini terrazzati e i calcari dei Monti Climiti con alla base le vulcaniti cretache a nord di Siracusa (SI03_7). A sud di Siracusa il tracciato attraversa depositi alluvionali attuali e depositi marini terrazzati (SI03_8 e 9) e solo per piccoli tratti nei promontori, calcari miocenici, e calcari marnosi alternati a marne calcaree (Trubi) e marne mioceniche (SI03_10). Infine il lotto SI04 si sviluppa da Avola a Pozzallo passando per l'angolo sud-orientale della Sicilia. In questo tratto il tracciato interessa depositi marini terrazzati e localmente depositi alluvionali recenti sino a Vendicari (SI04_4) dove si sviluppa per un piccolo tratto nei trubi, mentre nei pressi di Pachino attraversa un alto strutturale costituito da Calcari a rudiste e vulcaniti del Cretaceo (SI04_5 e 6), per poi riattraversare le marne mioceniche, i trubi, le argille plio-pleistoceniche e nuovamente i depositi alluvionali e di spiaggia sino a Pozzallo dove oltre alle marne mioceniche si ha un alto strutturale dove affiora un'alternanza di calcareniti e marne della Formazione Ragusa (SI04_8).

cfr. elaborato

RELAZIONE SUGLI ASPETTI GEOLOGICI, IDRAULICI E SISMICI

F000GEOGE01RE01_A

ASSETTO FUNZIONALE DELLA CICLOVIA E DELLE SUE PARTI

Architettura e funzionalità dell'intervento

Scelte di base e obiettivi prioritari

Il criterio della sicurezza è un caposaldo del progetto. Scegliere il modello di una ciclovia non promiscua e senza discontinuità è garanzia di sicurezza, comfort e successo in termini di utilizzo e popolarità. Considerati i criteri di base più sopra ricordati, le scelte progettuali di fondo attingono ai fattori di sicurezza, e di continuità, a mente degli standard fissati dal DM 517/2018 per le ciclovie del SNCT.

Come si è visto più sopra nella descrizione delle Macrotratte, le determinazioni di progetto si misurano con lo stato dei luoghi e con le esigenze di funzionalità: alla estesissima casistica che si riscontra 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 nei tratti già infrastrutturati, dove - guardando ai diversi casi - la previsione della ciclovia è stata temperata con la presenza di altre viabilità, o ha trovato già le condizioni geometriche e morfologiche ottimali ovvero dove non si è ritenuto conveniente proporre l'allargamento in quanto si è in presenza di un sedime già ragionevolmente funzionale o si può convenientemente agire sulle regole d'uso.

Riferimenti funzionali e conformativi per il progetto della Ciclovia

Come si è accennato più sopra, il progetto, nel suo complesso, per la sede ciclabile persegue una larghezza pari a 3,50 m, fatte salve situazioni localizzate e contingenti.

Più in generale, la definizione cogente di Ciclovia contenuta nella L. n. 2 /2018, identifica molteplici condizioni per cui un itinerario ciclabile possa essere definito tale, introducendo sia i casi di promiscuità con i pedoni che quelli con i mezzi motorizzati. I casi di promiscuità con i pedoni sono molteplici, articolati e non sempre corrispondenti a una chiara definizione: strade F-bis, percorsi natura, vie verdi ciclabili, strade senza traffico, aree pedonali, zone residenziali, e altri casi.

Occorre anche tenere presente che se nella definizione di legge della Ciclovia vengono incluse le piste ciclabili, le corsie ciclabili e le strade F-bis, non altresì sono citati i percorsi ciclopedonali, come definiti nell'art. 4 comma 5 del D. Lgs. n. 557/1999, identificabili con la figura II 92/b del Codice della Strada. È peraltro di tutta evidenza che nelle condizioni normali di esercizio di un itinerario ciclabile di connessione territoriale su scala regionale/nazionale sia implicito l'utilizzo del sedime anche per gli spostamenti pedonali ⁽¹⁾, anche in considerazione che mediamente le condizioni di affollamento sono contenute; in questi contesti la separazione fra le due componenti è un'eccezione piuttosto che una regola, anche in considerazione al rapporto costi/benefici. D'altro canto, il DM517/2018 (allegato A) introduce (punto B.2) il tema della promiscuità con solo riferimento ai veicoli a motore, ma non affronta il tema dell'interferenza con i pedoni. Questo mancato chiarimento è un evidente limite/criticità della DM, probabilmente volutamente superato dalla L. n. 2/2018 che per l'appunto ha introdotto nel contesto normativo la definizione di Ciclovia.

Si è ritenuto quindi che i contenuti del DM 517/2018(allegato A), in assenza di una esplicita indicazione contraria, debbano essere considerati nelle condizioni normali di utilizzo del sedime dell'infrastruttura in forma promiscua pedoni/ciclisti: se si guarda - a titolo esemplificativo - al punto B.2.c dello stesso DM si legge: *“caratteristiche geometriche”*: tale sotto requisito è espresso in modo differenziato in funzione delle diverse tipologie con cui la ciclovia turistica può essere realizzata: *tratti in sede propria o tratti in cui la circolazione delle biciclette e dei veicoli motorizzati sia in promiscuo*”. Appare abbastanza evidente che, almeno in questo conteso, la dicitura *“in sede propria”* non possa escludere la presenza dei pedoni e fa riferimento alla sola segregazione dai veicoli motorizzati. Per questi motivi si ritiene che - in sede di valutazione ai fini della conformità agli standard qualitativi fissati dal DM 517/2018 - una ciclovia di larghezza 3,5 m possa essere qualificata con giudizio *“Ottimo”* anche in presenza di promiscuità pedonale.

Assunto quanto sopra, gli elementi dimensionali di riferimento sono i seguenti:

1. una pista ciclabile bidirezionale deve rispettare i limiti normativi di cui all'art. 7 del D.M. n. 557/1999: in particolare larghezza minima 2,50 m – riducibile per brevi tratti;
2. per un percorso ciclopedonale tali valori minimi devono essere adeguatamente incrementati (art. 4 del D.M. n. 557/1999);
3. nel caso invece la ciclovia si configuri come strada 30 extraurbana, strada F-bis, o comunque asse riservato ai veicoli non a motore, eccetto quelli autorizzati, in questo caso l'art. 2 della L. n. 2/2018 introduce una sezione minima pari a tre metri.

Quelli indicati nell'elenco precedente sono valori minimi di legge, per le piste sulle quali è prevista la circolazione solo di velocipedi a due ruote, a mente del fatto che nello sviluppo di una Ciclovia di interesse nazionale non si può non tener conto per esempio della diffusione delle *handbike* o delle bici con carrello. Quindi si ha motivo di affermare che ordinariamente non siano ammissibili percorsi ciclopedonali inferiori ai 3 metri, salvo alcuni casi in cui vi siano evidenti motivi di rapporto costi/benefici non favorevole.

La restituzione dello stato di fatto

Le planimetrie di stato di fatto sono realizzate su rielaborazione delle basi CTR regionali. Sulle planimetrie sono stati individuati gli elementi di attrattività presenti sul territorio suddivisi per categorie: emergenze naturali/paesaggistiche, emergenze culturali, elementi di fruibilità/interconnessione e intermodalità, servizi opzionali e altri servizi. Sono stati inoltre individuate le quote principali, i toponimi, le reti ciclabili esistenti di interesse nazionale e internazionale. La posizione del percorso è stata individuata tramite un tracciolino colorato e con quote progressive.

Sulla mappa sono stati individuati i tratti omogenei di sezione di rilievo, la posizione delle sezioni di rilievo, la posizione delle intersezioni individuate, la presenza di opere d'arte (passerelle esistenti).

I tratti omogenei sono stati rappresentati come tratti di colore uniforme. Ogni tratto riporta un codice alfanumerico che individua macrotratta e tratta (es CA2 per macrotratta n.2 regione Calabria) e il codice progressivo del tratto (es. T1, T2 e così via).

Sulla mappa sono stati individuati i punti su cui sono state realizzate le sezioni di rilievo (rappresentate con un cerchio verde e individuate dalla lettera S e numerazione progressiva) che rimandano alle schede di rilievo.

Le intersezioni individuate sono indicate da un quadrato di colore azzurro con codice alfanumerico progressivo a lettera I mentre le opere d'arte (individuate con un triangolo arancione) hanno numerazione alfanumerica progressiva e codice OP.

Sulle planimetrie in scala 1:5000 vengono individuati (tramite linea tratteggiata) gli ingrandimenti di mappa in scala 1:2000. 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 la Tratta, completo di caratteristiche costitutive, geometriche, funzionali e così via.

Gli assetti di progetto

Le planimetrie dello stato di progetto sono il risultato dell'implementazione delle planimetrie dello stato di fatto. Sono realizzate su rielaborazione delle basi CTR regionali. Sulle planimetrie sono stati riportati gli elementi di attrattività presenti sul territorio suddivisi per categorie individuati durante la fase di rilievo, le quote principali, i toponimi, le reti ciclabili esistenti di interesse nazionale e internazionale. La posizione del percorso è stata individuata tramite un tracciolino colorato e con quote progressive.

Sulla mappa sono stati individuati con diversi i colori i tratti a intervento di progetto costante, la posizione delle intersezioni di progetto, la presenza di opere d'arte (passerelle esistenti). La planimetria inoltre individua i tratti con progettazioni in corso o depositate per la realizzazione di opere e tracciati coincidenti col tracciato della Ciclovia della Magna Grecia.

I tratti a intervento omogeneo sono stati rappresentati come tratti di colore uniforme. Ogni tratto a sezione costante individuato in fase di rilievo riporta il codice alfanumerico di individuazione della tratta di rilievo (in nero) e informazioni di progetto (in rosso). In rosso vengono indicate alcuni dati presenti nel database di progetto associato al singolo tratto: sezione tipologica di intervento, regolamentazione di progetto applicata al tratto, codifica della larghezza della sezione di progetto. Le indicazioni di sezione tipologica rimandano all'elaborato dedicato 'Elementi tipologici – Strutturali di progetto – Sezioni tipologiche'.

Le intersezioni individuate (medesima simbologia delle planimetrie di stato di fatto) hanno numerazione alfanumerica progressiva (coincidente con le codifiche di stato di fatto) e indicazione dell'intersezione tipologica di progetto (in rosso). Come per i tratti omogenei le codifiche rimandano all'elaborato dedicato 'Elementi tipologici – Strutturali di progetto – Tipologici intersezioni'.

Sulle planimetrie in scala 1:5.000 vengono individuati (tramite linea tratteggiata) gli ingrandimenti di mappa in scala 1:2.000.

Per quanto non espressamente riportato nella presente relazione, si rimanda agli elaborati di progetto ed ai database di ogni singola Tratta; 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.

Sezioni tipologiche di progetto

Le sezioni tipologiche di progetto sono state realizzate sulla base delle sezioni correnti di rilievo e sulla base dei tracciati uniformi individuati in fase di rilievo. A partire dai tratti omogenei di rilievo sono stati individuate le tipologie d'intervento costanti individuate e rappresentate come sezioni tipologiche di progetto. Le sezioni tipologiche di progetto hanno caratteristiche morfologiche, dimensionali e

materiche costanti. Le sezioni sono state rappresentate individuando le necessità dimensionali minime richieste dalla normativa, gli interventi costruttivi da attuare, l'intensità dell'intervento.

Le sezioni tipologiche di progetto sono state raggruppate in macro-categorie che racchiudono interventi simili per caratteristiche morfologiche e di contesto. Le categorie, rinominate con lettere progressive, partono da interventi costruttivi di impatto economico ridotto fino ad arrivare alle opere più complesse. Le macrocategorie sono le seguenti:

- **A** - nessun intervento.
- **B** - modifica alle regole d'uso.
- **C** - ripristino del tappeto d'usura.
- **D** - realizzazione di pavimentazione in conglomerato bituminoso.
- **E** - allargamento di percorso ciclabile asfaltato.
- **F** - realizzazione di ciclovia su argine.
- **G** - realizzazione di ciclovia a piano campagna.
- **H** - realizzazione di ciclovia con allargamento di rilevato stradale.
- **I** - realizzazione di ciclovia in scavo.
- **L** - ciclovia con altre pavimentazioni.
- **M** - Realizzazione di ciclovia con opere d'arte
- **N** - tratti a sbalzo.
- **O** - sezioni particolari.

Le sezioni tipologiche associate ai singoli tratti sono rappresentate negli elaborati planimetrici di progetto e nel database. L'elaborato sezioni tipologiche individua graficamente e con descrizione sintetica gli interventi associati ad ogni sezione.

cfr. elaborato

SEZIONI TIPOLOGICHE

F000TIPTI01ST01_A

Elementi dimensionali, funzionali e percorribilità della sede ciclabile di progetto

- ⇒ Tutti i tratti di ciclovia della Magna Grecia di nuova progettazione, tenendo conto della normativa vigente, **hanno larghezza di 3,5 m**; misura ottimale al transito ciclopeditone bidirezionale. La pista, viste le caratteristiche dimensionali e materiche, è integralmente percorribile da mezzi di soccorso.
- ⇒ Sono stati previsti, dove necessario, interventi di adeguamento della sede stradale/ciclopeditone esistente al fine del mantenimento dello standard dimensionale della ciclovia.
- ⇒ In **ambito urbano o periurbano** si sono resi necessari puntuali interventi di allargamento del sedime della ciclovia che hanno coinvolto proprietà private. In questi tratti si rende necessario lo spostamento di muretti di proprietà e recinzioni e l'accantonamento di somme da destinare all'esproprio delle particelle interessate. Gli interventi sono limitati a garantire la piena fruibilità del tracciato per l'utenza ciclopeditone bidirezionale e la messa a norma dei tratti esistenti.
- ⇒ Nel rispetto della normativa esistente e nella tutela del cicloturista, si è scelto di realizzare la ciclovia in allargamento alla sede stradale esistente nel caso in cui la sede stradale non fosse idonea per consentire il transito in sicurezza dei cicloturisti. Pertanto si è optato per interventi di allargamento della sede stradale nel caso in cui la sede fosse ad **alto traffico o si trattasse di Strada Provinciale o di ordine superiore**. In questi casi si è proceduto con interventi di allargamento in affiancamento alla sede stradale (con o senza realizzazione di rilevato stradale) e alla posa di elemento continuo di separazione (cordolo) a protezione del traffico ciclopeditone.

- ⇒ **Nel caso in cui si percorrano tratti di strade comunali o a basso traffico** si ridurrà l'intensità di intervento operando sulla sola modifica delle regole d'uso. Verranno così definite zone interdette al traffico veicolare ad eccezione dei mezzi di manutenzione autorizzati, dei frontisti e dei mezzi di soccorso. In questo modo si è cercato di contenere il costo di realizzazione della ciclovia. Ove necessario sono stati previsti interventi di allargamento della sede in asfalto o di integrazione/miglioramento della pavimentazione usurata.
- ⇒ Alcuni tratti presentano **reti interferenti** parallele alla viabilità carrabile. In questi casi si è optato per l'allontanamento della pista ciclopeditonale dalla sede stradale eliminando in questo modo la possibile interferenza e riducendo il costo di intervento. La sezione progettuale prevede la sola realizzazione della pista ciclopeditonale senza interventi sulle opere interferenti.
- ⇒ Il tracciato insiste per gran parte su **strade a basso traffico o a traffico nullo**. In questi casi si è optato per il transito in promiscuo con traffico veicolare. Sono state ridefinite le regole d'uso di questi tracciati vietandone il transito ai mezzi motorizzati ad eccezione dei frontisti, mezzi di manutenzione autorizzati e di soccorso. Dove necessario, per il degrado della pavimentazione in asfalto, sono stati previsti interventi di rifacimento del manto d'usura o di integrazione del pacchetto carrabile in modo tale da garantire le qualità prestazionali delle pavimentazioni necessarie al transito ciclopeditonale.

Andamento altimetrico del tracciato

Nella progettazione di una ciclovia è di grande importanza l'andamento altimetrico del tracciato per garantire la percorribilità sicura e adatta a ogni tipo di ciclista. Il DM 517/2018 inserisce il tema delle pendenze tra quelli da qualificare in termini di standard tecnici di progettazione (Requisito B.3, Percorribilità; lett. a) pendenza longitudinale.

Tenendo conto dei vincoli imposti al tracciato nelle fasi preliminari, si è tenuto conto di dette indicazioni, al fine di garantire l'adeguata percorribilità e comfort all'utenza, pertanto - per quanto afferente al livello della progettazione preliminare - si ritengono sostanzialmente essere rispettati i valori indicati nel DM 517/2018 in ordine alla pendenza longitudinale, riferiti sia alla singola livelletta sia alla pendenza media di un insieme di livellette comprese in un tratto di salita o di discesa.

Per valutare questo aspetto è stato predisposto un set di elaborati grafici che riportano i profili longitudinali articolati per Tratte, restituiti a partire dai modelli digitali del terreno resi disponibili nelle diverse forme e dalle fonti di elementi plano-altimetrici discreti raccolte in via diretta o indiretta. L'insieme dei dati così raccolti è stato processato e "vestito" con una ulteriore serie di informazioni (presenza di opere d'arte, di intersezioni, ecc.).

Trattandosi di una ciclovia che si distende in un territorio costiero, l'esame del profilo altimetrico restituisce un andamento confortante, con pendenze che si mantengono per larga parte inferiore al 2%, fatti salvi gli inevitabili incrementi che si possono produrre in corrispondenza dei punti singolari quali rampe di raccordo viario, tratti di approccio alle opere d'arte, nodi morfologici complessi, sempre con valori contenuti nell'ordine del 5% e per tratti di lunghezza limitata e comunque nei limiti imposti dalla normativa sull'abbattimento delle barriere architettoniche.

In conclusione, dal punto dell'andamento altimetrico, il tracciato risulta adatto a qualsiasi tipo di utente, sia in ragione della limitata lunghezza dei tratti di pendenza più sensibile, che per l'assenza di pendenze che rendono disagiata la salita e pericolosa la discesa.

Le intersezioni a raso

Per assicurare gli standard minimi di qualità di un percorso cicloturistico risulta di fondamentale importanza la corretta gestione del superamento delle barriere artificiali o naturali che ne impediscono la continuità. Prima di tutto è necessario risolvere i nodi con la viabilità ordinaria, individuando quali intersezioni richiedono interventi per garantire la continuità della sicurezza al percorso e che tipo di interventi vanno realizzati. Per una attenta valutazione di questo complesso tema progettuale è stato predisposto un abaco di soluzioni come di seguito individuato.

cfr. elaborato	TIPOLOGICI INTERSEZIONI	F000TIPTI01TPO1_A
----------------	-------------------------	-------------------

Sulla base di una matrice che sviluppa in colonna la tipologia di strada interferente, con un grado di complessità crescente (incremento dei flussi di traffico e della classe funzionale) ed in riga le tipologie di itinerario in cui struttura la ciclovia, si sono individuati 13 tipologici di interferenza.

	tipo di strada →				
	STRADA LAMPESTRE STRADA LOCALE EXTRAURBANA SENZA O BASSO TRAFFICO	STRADA URBANA BASSO O MEDIO TRAFFICO	STRADA URBANA O EXTRAURBANA MEDIO TRAFFICO	STRADA URBANA O EXTRAURBANA ALTO TRAFFICO	INTERSEZIONE SEMAFORIZZATA
tipo di percorso ↓ PISTA CICLABILE IN SEDE PROPRIA	AA1	AA2	AA3	AA4	AA5
PERCORSO PROPRIETARIO CICLABILE E PEDONALE	AB1	AB2	AB3	AB4	AB5
PERCORSO PROPRIETARIO CICLABILE E VEICOLARE (F-bis)	AC1	AC2	AC3		

Il primo elemento di differenziazione fra le soluzioni è definito dal tipo di regolamentazione dell'itinerario ciclabile. Nel caso si percorra un tratto di ciclovia rappresentato da una pista ciclabile o percorso ciclopedonale, si avrà un attraversamento come prescritto dal codice della strada (art. 146 D.P.R. 495/1992).

Nel caso in cui la ciclovia si sviluppi invece su strada destinata prevalentemente alla percorrenza pedonale e ciclabile, caratterizzata da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole (F-bis), l'interferenza con altra viabilità, di qualsiasi tipologia, non può essere conformata ad un attraversamento ciclabile, ma trattasi di *intersezione stradale* e come tale va regolamentata. In questo caso si procederà ad assegnare il diritto di precedenza all'itinerario della ciclovia, ogni qual volta le caratteristiche dalla viabilità interferente lo consentano, in ordine a tipologia di traffico e classifica funzionale della strada, nel rispetto della ratio del comma 11 art. 40 D.L. 285/1992, che sancisce la precedenza di pedoni e cicli che utilizzano i rispettivi attraversamenti.

La seconda distinzione da effettuarsi in base alla tipologia della ciclovia è quello dato dalla differenziazione fra pista ciclabile (in sede propria) e percorso promiscuo ciclabile e pedonale. Il codice introduce il caso dell'attraversamento ciclabile in presenza di pista ciclabile in sede propria ma non prevede alcun tipo di attraversamento specifico in presenza di percorsi promiscui, da cui se ne deduce che si deve introdurre il solo attraversamento pedonale. È opinione diffusa che in questo caso il ciclista sia obbligato a scendere dalla sella e condurre la bicicletta a mano. In realtà il dettato normativo non obbliga a tale condotta, come anche riconosciuto da una recente sentenza di Cassazione.

Al di là degli obblighi normativi, l'assenza dell'attraversamento ciclabile determina confusione in tutti gli utenti della strada e mancata chiarezza degli obblighi reciproci, elemento che aumenta il rischio. Anche se non conforme al codice, si ritiene in favore di sicurezza (Art. 1 D.L. 285/1992) realizzare comunque un attraversamento ciclabile e pedonale secondo il dettato dell'art. 146 del Regolamento, accompagnato da qualche metro di segnaletica orizzontale per la suddivisione delle due componenti di utenza nell'approccio all'intersezione. In generale infatti il percorso ciclopedonale promiscuo non prevede la separazione delle utenze: questo è forse l'elemento rilevante che rende meno funzionale tale soluzione, a causa di una elevata interferenza non gestita fra utenze con differenziale di velocità a volte elevato (si pensi se non altro alla veloce diffusione delle bicicletta a pedalata assistita).

Per quanto attiene invece alle differenti tipologie di attraversamento determinate dalla diversa classificazione dell'asse viario interferente, in questo caso si procede con un rinforzamento dei dispositivi atti a incrementare i parametri di sicurezza del transito ciclabile. Se in presenza di strada senza o con traffico estremamente contenuto si procede alla sola realizzazione dell'attraversamento con la segnaletica orizzontale e verticale prevista dal codice della strada, nel caso di traffico basso o medio in ambito urbano l'attraversamento può essere realizzato su area stradale rialzata. Su di un asse stradale a traffico medio è necessario introdurre adeguato sistema di illuminazione dedicata, integrata da pannelli retroilluminati a led e dispositivi lampeggianti che segnalano la presenza dell'attraversamento all'utente della strada; tale intervento può essere abbinato all'inserimento di un'isola salvagente.

Con condizioni di traffico particolarmente gravose è necessario l'inserimento di un attraversamento semaforizzato a chiamata tramite pulsante, da abbinare a sensore per il riconoscimento a distanza dell'avvicinamento del pedone e/o del ciclo al fine di migliorare la fruibilità della pista da parte degli utenti. Il Codice della Strada prescrive di delimitare l'attraversamento ciclabile con una doppia fila di quadrotti da cm 50x50 (nel caso di pista contigua a un percorso pedonale è sufficiente una sola fila di quadretti in affianco alle strisce pedonali).

Al fine di ottenere elevati indici di sicurezza, si ritiene che sia fondamentale un trattamento superficiale materico e/o cromatico delle zone di approccio e della corsia in attraversamento. L'uso della colorazione per l'attraversamento permette di identificare in modo chiaro l'attraversamento sia da parte degli automobilisti sia da parte dei ciclisti. Uno studio danese ha mostrato che nelle intersezioni ciclabili dove la corsia ciclabile è stata colorata di celeste, il numero di incidenti che coinvolgono biciclette si è ridotto del 38%, e il numero di ciclisti morti o gravemente feriti è diminuito del 71%. Il codice della strada non vieta la colorazione della strada, tant'è che lo stesso Ministero delle Infrastrutture e Trasporti asserisce che nulla osta alla colorazione delle pavimentazioni stradali, in particolare se riservati a determinate categorie di utenza. Proprio in questo solco ci si è mossi, avendo proceduto a colorare solo la "corsia" di transito delle biciclette e non l'area sottostante la segnaletica orizzontale di attraversamento. Inoltre, è necessario l'utilizzo di prodotti strutturati che presentano parametri antiskid (valori di SRT) molto elevati, al fine di non ridurre (anzi incrementare) le caratteristiche di aderenza del fondo stradale.

Molte città europee utilizzano colorazioni per gli attraversamenti, con differenti scelte cromatiche: si passa dal rosso (Paesi Bassi, Germania, Svezia, Danimarca, Svizzera, Belgio e altri) al blu (Danimarca), giallo (Svizzera), e verde (Germania e Francia).

Al fine di segnalare in modo chiaro l'interferenza anche ai ciclisti, oltre che agli automobilisti, si è ritenuto opportuno estendere per alcuni metri all'interno dell'itinerario la colorazione del tappeto, al fine di segnalare agli utenti della ciclovia la necessità di approssicare l'attraversamento rallentando e valutando le condizioni del traffico.

Indirizzi generali per la moderazione del traffico e dispositivi di Traffic Calming

Sui temi della moderazione del traffico esiste ormai una vasta casistica applicativa a livello nazionale e locale, partendo dal concetto base che prevede l'integrazione delle diverse componenti di traffico attraverso la riprogettazione fisica e funzionale delle strade, al fine di migliorare le condizioni dell'ambiente urbano. Integrare significa consentire alle auto, ai pedoni, ai ciclisti e, in genere, alle utenze deboli della strada (bambini, anziani e disabili) l'utilizzo dell'intero spazio stradale (strade, marciapiedi e piazze) senza necessariamente dover canalizzare ogni specifico utente in corsie ad uso esclusivo: carreggiate per le auto, piste per le biciclette e marciapiedi per i pedoni.

A tale fine è necessario progettare le strade introducendo una serie di strumenti che da un lato creino condizioni psicologiche di attenzione e di prudenza nella guida e dall'altro lato riducano fisicamente la velocità dei veicoli (attraversamenti rialzati, cuscini berlinesi, isole centrali, restringimenti delle carreggiate, rotatorie, ecc).

Il progetto, intervenendo in taluni casi sulle regole d'uso, impone dunque specifiche disposizioni di regolamentazione del traffico - in senso più ampio - di gestione della strada intesa come spazio pubblico condiviso, aperto ai diversi profili di utenza, entro la cornice delle politiche e della programmazione locale degli interventi per la mobilità sostenibile, ove queste ricorrano. In tal senso i dispositivi andranno installati in tutte le zone 30, anche sulla base degli approfondimenti di dettaglio di competenza dei successivi livelli di approfondimento progettuale.

In questa fase sono stati individuati i possibili ambiti da assoggettare ad interventi di moderazione del traffico (le zone 30, appunto) e ai fini del pre-dimensionamento degli investimenti è stata ipotizzata la posa di un elemento ogni 250 m circa, con tipologia più idonea in base al contesto, da definire in sede di progettazione definitiva.

cf. elaborato

TIPOLOGICI DISPOSITIVI TRAFFIC CALMING

F000TIPTI01TP05_A

Soluzioni ricorrenti per gli elementi tipologici

Tutti gli elementi della progettazione concorrono alla definizione di un'immagine coordinata con l'obiettivo di conferire identità e riconoscibilità alla ciclovia. Gli interventi dovranno quindi far riferimento ad un codificato "vocabolario" di materiali, tecniche costruttive, per consentirne una lettura chiara, univoca e unitaria da parte dell'utenza.

Per migliorare la percezione dell'itinerario durante la percorrenza è importante che il fruitore possa riconoscere facilmente il tracciato ciclabile, per orientarsi e interpretare contemporaneamente i caratteri dei luoghi attraversati. In tal senso appare fondamentale la reiterazione degli interventi proposti. L'identità del tracciato non dovrà tuttavia risultare impattante per forme, materiali e cromatismi, con il contesto naturale circostante; le soluzioni studiate ricercano, infatti, un punto di

equilibrio tra esigenze di riconoscibilità del tracciato e inserimento dello stesso nel paesaggio. Il materiale prevalente è l'acciaio corten, utilizzato sia per gli elementi strutturali di progetto che per gli elementi di immagine coordinata. In particolare vengono individuate le tipologie di elementi di protezione da utilizzare lungo il tracciato sia applicati ad opere d'arte di nuova realizzazione o di ristrutturazione sia applicati a tratti di percorso.

La Ciclovia della Magna Grecia possiede inoltre una sorta di campo d'azione che travalica la linearità dell'opera diventando un bordo attivo che coinvolge, ambito dopo ambito, le peculiarità, le eccellenze, i caratteri identitari dei luoghi (e delle comunità) che attraversa. Il carattere informativo di tale infrastruttura diventa determinante almeno quanto la sua percorribilità: accessibilità fisica e accessibilità alle informazioni diventano caratteri determinanti di quella che potremmo definire una infrastruttura sociale. Sotto il profilo informativo, infatti, il paragone con una segnaletica consona ad arterie carrabili importanti (quasi una sorta di autostrada di paesaggio) appare opportuno, in logica di fruizione dell'infrastruttura anche come asse capace di disseminare dati, punti di attenzione, curiosità sui territori che attraversa. Ogni tratto dell'infrastruttura della Ciclovia della Magna Grecia è dunque da intendersi come bordo allargato a comprendere ciò che di caratterizzante (nel paesaggio, nell'urbanizzato, nel produttivo, nell'intermodale, nella componente storico-artistica) esiste in quella porzione di territorio.

Le scelte in merito ai materiali e al linguaggio architettonico inerente a tutti gli elementi fisici (volumi, arredi, opere infrastrutturali, ecc) che caratterizzeranno il tracciato della Ciclovia della Magna Grecia sono state integrate da linee di indirizzo per il progetto di superficie e di segnaletica a terra.

Superamento delle barriere architettoniche

Il progetto per le finalità e per gli interventi che propone non rientra a pieno titolo nelle disposizioni cogenti di cui alla L. 13/1989; trattandosi comunque di un sistema coordinato di interventi che intervengono sugli assetti dello spazio pubblico, si può comunque fare riferimento al campo di applicabilità del D.P.R. n. 503/1996 che ha dettato le norme in materia di edilizia pubblica e riunito l'originaria dicotomia edifici pubblici/edifici privati, fissando disposizioni più specifiche per gli spazi ed edifici pubblici ed estendendo, al contempo, a dette categorie, le prescrizioni del D.M. n. 236/1989. Più in particolare, l'articolo 4 del D.P.R. n. 503/1996 recita: *"I progetti relativi agli spazi pubblici e alle opere di urbanizzazione a prevalente fruizione pedonale devono prevedere almeno un percorso accessibile in grado di consentire (...), l'uso dei servizi, le relazioni sociali e la fruizione ambientale anche alle persone con ridotta o impedita capacità motoria o sensoriale"*.

In vista delle determinazioni più dettagliate di competenza dei successivi livelli di progettazione, è stata comunque rispettata la disposizione disciplinare di non realizzare rampe o passerelle di nuovo impianto con pendenze superiori al 8%. Per le soluzioni di dettaglio, laddove necessario, oltre che al dettato normativo - se applicabile - si farà riferimento all'ampia manualistica ormai disponibile in materia e alle diverse linee guida di fonte nazionale o locale.

Strutture ed opere d'arte

Gli interventi più impegnativi sotto il profilo progettuale e realizzativo riguardano le opere d'arte maggiori (ponti, sottopassi, ecc.) necessari per dare continuità al percorso in corrispondenza di quelle cesure lineari non risolvibili attraverso gli interventi ordinari applicabili al sedime viario. Le note che seguono riguardano gli aspetti strutturali e sono articolate sotto i diversi profili, da contemperare con gli elaborati grafici come di seguito richiamati.

Normativa di settore per gli aspetti strutturali

Si riporta un elenco delle principali normative di riferimento vigenti.

- NTC2018 - Norme tecniche per le costruzioni - D.M. 17 Gennaio 2018.
- Circ. 21/01/2019, n. 7 C.S.LL.PP.: "Istruzioni per l'applicazione delle Nuove norme tecniche per le costruzioni";
- UNI 11104:2016: "Calcestruzzo – Specificazione, prestazione, produzione e conformità" - istruzioni complementari per l'applicazione della EN 206;
- ECO_UNI EN 1990:2008: "Criteri di progettazione strutturale";
- EC1_UNI EN 1991-1-4: 2005: "Azioni sulle strutture – Parte 1-4: Azioni del vento";
- EC3_UNI EN 1993-1-1:2005: "Progettazione delle strutture di acciaio – Parte 1-1: Regole generali e regole per gli edifici";
- EC3_UNI EN 1993-1-9:2005: "Progettazione delle strutture di acciaio – Parte 1-9: Fatica";
- EC7_UNI EN 1997-1:2005: "Progettazione geotecnica – Parte 1: Regole generali";
- EC8_UNI EN 1998-5:2005: "Progettazione delle strutture per la resistenza sismica – Parte 5: Fondazioni, strutture di contenimento ed aspetti di geotecnica";
- "Linee guida per il calcestruzzo strutturale" emesse dal Servizio Tecnico Centrale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in conformità con l'Eurocodice 2-1-1:2005 e la norma UNI EN 206-1.
- Legge del 28 giugno 1991 n. 208 "Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane."
- D.M. n. 557/1999 - "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili".
- Legge 2018 n. 2/2018 recante disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica.
- Linee Guida per le Ispezioni di Ponti e Viadotti del MIT (2020)
- Raccomandazioni AICAP per gli ancoraggi nei terreni e nelle rocce (2012)

Censimento opere d'arte

Il tracciato della Ciclovía della Magna Grecia è caratterizzato dalla presenza di 585 opere di scavalco, sottopasso o attraversamento. Il censimento delle opere d'arte è stato effettuato in base ai seguenti criteri:

- anagrafica (localizzazione geografica e ente gestore);
- tipologia strutturale e stato di fatto dell'opera;
- interventi previsti

Anagrafica delle opere

Le opere d'arte della Ciclovía della Magna Grecia si suddividono in base a Macrotratte e Tratte, nelle medesime modalità in cui viene suddiviso il tracciato.

Tipologia strutturale

I ponti che si trovano lungo il tracciato sono di tipo stradale e ferroviario e presentano caratteristiche geometriche, strutturali, idrauliche, sedimi, materiali, anni di costruzione e proprietà differenti.

Con l'indicazione "**Opere d'arte**" vengono censiti:

- **Passerelle ciclopedonali**
- **Ponti**
- **Sovrappassi**

– **Sottovia scatolari**

Requisiti normativi (D.M. 557/1999 e D.M. 517/2018)

Il censimento delle opere d'arte è stato effettuato anche in base alla loro rispondenza, o adattabilità, ai requisiti minimi richiesti dalla Normativa per percorrere in sicurezza il tratto, in particolare facendo riferimento ai decreti D.M. 557/1999 e D.M. 517/2018 recante la "Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche".

Nello specifico il **D.M. n. 557/1999** riporta:

Art. 7. - Larghezza delle corsie e degli spartitraffico

1. *Tenuto conto degli ingombri dei ciclisti e dei velocipedi, nonché dello spazio per l'equilibrio e di un opportuno franco laterale libero da ostacoli, la larghezza minima della corsia ciclabile, comprese le strisce di margine, è pari ad 1,50 m; tale larghezza è riducibile ad 1,25 m nel caso in cui si tratti di due corsie contigue, dello stesso od opposto senso di marcia, per una larghezza complessiva minima pari a 2,50 m.*

2. *Per le piste ciclabili in sede propria e per quelle su corsie riservate, la larghezza della corsia ciclabile può essere eccezionalmente ridotta fino ad 1,00 m, sempreché questo valore venga protratto per una limitata lunghezza dell'itinerario ciclabile e tale circostanza sia opportunamente segnalata.*

3. *Le larghezze di cui ai commi precedenti rappresentano i minimi inderogabili per le piste sulle quali è prevista la circolazione solo di velocipedi a due ruote. Per le piste sulle quali è ammessa la circolazione di velocipedi a tre o più ruote, le suddette dimensioni devono essere opportunamente adeguate tenendo conto dei limiti dimensionali dei velocipedi fissati dall'articolo 50 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.*

4. *La larghezza dello spartitraffico fisicamente invalicabile che separa la pista ciclabile in sede propria dalla carreggiata destinata ai veicoli a motore, non deve essere inferiore a 0,50 m.*

Art. 9. - Attraversamenti ciclabili

1. *Gli attraversamenti delle carreggiate stradali effettuati con piste ciclabili devono essere realizzati con le stesse modalità degli attraversamenti pedonali, tenendo conto di comportamenti dell'utenza analoghi a quelli dei pedoni, e con i dovuti adattamenti richiesti dall'utenza ciclistica (ad esempio per la larghezza delle eventuali isole rompitratta per attraversamenti da effettuare in più tempi).*

2. *Per gli attraversamenti a raso, in aree di intersezione ad uso promiscuo con i veicoli a motore ed i pedoni, le piste ciclabili su corsia riservata devono in genere affiancarsi al lato interno degli attraversamenti pedonali, in modo tale da istituire per i ciclisti la circolazione a rotatoria con senso unico antiorario sull'intersezione medesima.*

3. *Per gli attraversamenti a livelli sfalsati riservati ai ciclisti (piste ciclabili in sede propria) va in genere preferita la soluzione in sottopasso, rispetto a quella in sovrappasso, assicurando che la pendenza longitudinale massima delle rampe non superi il 10% e vengano realizzate, nel caso di sovrappasso, **barriere protettive laterali di altezza non inferiore ad 1,50 m.***

Nella catalogazione delle **opere esistenti** si sono quindi stabiliti i seguenti **parametri** dimensionali da rispettare:

- corsia riservata bidirezionale larghezza minima L=2.00m
- barriere protettive laterali di altezza minima H=1.50m

Nella progettazione delle **opere nuove** si sono invece rispettati i **parametri**:

- corsia riservata bidirezionale larghezza minima L=3.50m
- barriere protettive laterali di altezza minima H=1.50m

Definizione interventi

In generale, si rammenta che ogni ciascuna opera, indipendentemente dal tipo di intervento previsto, sarà provvista della specifica segnaletica che contraddistingue univocamente tutto il tracciato della "ciclovia della Magna Grecia".

Per tutti gli altri interventi, una chiara sintesi di quanto previsto è data dall'elaborato tabulare *F000GENVIO1PL02_A "Ponti ed opere d'arte-planimetria di Ricognizione"* che rappresenta l'intero repertorio delle opere previste, censite dal RTP nel corso dello studio e della progettazione.

Maggiori dettagli sono disponibili, per le opere esistenti, nelle Schede Descrittive Opere D'Arte, e per le nuove opere, nell'elaborato *F000TIPTIO1TP01_A "Ponti e Opere d'Arte-Repertorio"* riportante i tipologici delle nuove opere d'arte.

Si riporta nel seguito i graficismi utilizzati per le differenti classificazioni di intervento previste per i vari ponti.

● **Pedalabili in sicurezza**

Opere già ciclabili in sicurezza distinguibili in strutture dedicate al traffico ciclabile (passerelle o sottopassi) o corsie riservate all'interno di strutture destinate anche al traffico stradale e ferroviario.

● **Pedalabili agendo sulla segnaletica**

Opere per cui è già previsto lo spazio per una corsia ciclabile che rispetti i limiti dimensionali come da Normativa ma che non risulta adeguatamente segnalata. In questi casi si prevede di agire sulla segnaletica verticale e orizzontale, indicando all'utenza la corretta percorrenza dell'opera in termini di direzionalità e di mezzi.

● **Pedalabili con interventi locali o di manutenzione straordinaria**

Opere per cui è previsto un passaggio ciclabile in sicurezza solo a seguito di interventi di manutenzione straordinaria sull'opera. Tali interventi sono inquadrabili come interventi "locali" ai sensi delle NTC2018 e non prevedono l'aggiunta di nuovi elementi strutturali ma solo il ripristino degli esistenti (ripristino delle pavimentazioni, adeguamento dei parapetti, manutenzione sulle solette, sui cordoli, sulla pavimentazione, sui parapetti ecc.). Anche in questi casi si prevede di agire sulla segnaletica verticale e orizzontale, indicando all'utenza la corretta percorrenza dell'opera in termini di direzionalità e di mezzi.

● **Nuove opere**

In tutti i casi in cui non risultino applicabili gli interventi previsti per le strutture esistenti o il tracciato preveda il passaggio su un tratto dove l'opera non è presente, si opta per la realizzazione di nuove strutture (passerelle o sottopassi).

- **Progettualità in corso**

Lungo il tracciato della Ciclovia della Magna Grecia sono state censite tutte le progettualità già in corso a carico di Enti terzi, specificando le rispettive fasi progettuali e l'interferenza con le opere.

Interventi su opere esistenti

Opere pedalabili in sicurezza

Le opere pedalabili in sicurezza sono distinguibili in strutture dedicate al traffico ciclabile o corsie riservate all'interno di strutture destinate anche al traffico stradale o ferroviario. Trattasi quindi di attraversamenti già segnalati come ciclabili e che non necessiterebbero di ulteriori interventi.

Tuttavia in alcuni casi si rende necessario adeguare i parapetti esistenti che non rispettano il limite dimensionale dato dalla Normativa di riferimento ($H=1.50$ m).

Opere pedalabili agendo sulle regole d'uso

In questi casi si interviene sulla segnaletica verticale e orizzontale, indicando all'utenza la corretta percorrenza dell'opera in termini di direzionalità e di mezzi.

Verranno quindi inseriti segnali stradali di prescrizione ciclabile e pedonale, segnaletica di divieto al transito carrabile, segnali di attraversamento e deviazione.

Sono presenti inoltre alcuni casi (trattati per lo più negli interventi locali poiché generalmente necessitano di interventi di ripristino e manutenzione dell'opera) in cui si può garantire il passaggio sull'opera solo tramite un **passaggio promiscuo monodirezionale o bidirezionale**.

Saranno quindi posti, alla distanza prevista dalla Norma, dei limiti di velocità per il traffico carrabile (limite 30 km/h) e nel caso di passaggio promiscuo monodirezionale verrà introdotta la segnaletica di transito a senso alternato o semaforico qualora la visibilità risultasse limitata.

Opere pedalabili con interventi locali o di manutenzione straordinaria

La maggior parte delle opere lungo il tracciato della Ciclovia della Magna Grecia è inquadrabile nella categoria di interventi locali o di manutenzione straordinaria.

Trattasi di ponti in cui è presente lo spazio minimo per il passaggio ciclabile in corrispondenza dei marciapiedi o più frequentemente sulle quali è possibile il passaggio promiscuo all'interno della carreggiata.

L'opera tuttavia non risulta pedalabile in sicurezza se non tramite interventi di ripristino, manutenzione o adeguamento di alcune parti strutturali e non strutturali.

Tali interventi sono inquadrabili come interventi locali ai sensi delle NTC 2018 poiché non modificano in alcun modo lo schema strutturale dell'opera né ne riducono la capacità o ne modificano la rigidezza.

Gli interventi di manutenzione straordinaria prevista non prevedono né ampliamenti né aumenti di carichi tali da dover comportare interventi di adeguamento sismico.

Le **criticità più comuni** incontrate in fase di rilievo si possono così elencare:

- deterioramento cordoli in c.a.;
- mancanza di pavimentazione;
- ammaloramento della pavimentazione;
- ammaloramento, inadeguatezza o assenza delle barriere;

A tale categoria di intervento si associano sempre anche gli interventi sulla segnaletica orizzontale e verticale.

➔ **Realizzazione nuovi parapetti**

- demolizione eventuali barriere esistenti;
- Realizzazione nuovi parapetti in acciaio zincato S275 H=1.50 m;
- rivestimento parapetti in lamiera stirata.

➔ **Nuove barriere antilancio**

- barriere antilancio in acciaio zincato S275 H=2.50 m;
- rivestimento barriera in lamiera stirata in acciaio zincato.

➔ **Nuove barriere bordo ponte**

- demolizione barriere esistenti;
- posa H3/H2 Bordo Ponte.

➔ **Nuova pavimentazione stradale**

- scarifica pavimentazione per 10 cm;
- posa guaina impermeabilizzante;
- binder spessore cm 7;
- usura spessore cm 3.

➔ **Rifacimento cordolo in c.a.**

- demolizione cordolo esistente;
- fresatura pavimentazione stradale larghezza 1.50 m;
- idrodemolizione della soletta in c.a. spessore di 4 cm;
- passivazione dell'armatura esistente e posa nuova armatura;
- getto soletta in c.a. 4 cm e cordolo, cls C32/40;
- impermeabilizzazione;
- binder spessore cm 7;
- usura spessore cm 3.

Si precisa che nelle schede descrittive delle opere d'arte sono stati inseriti degli elementi grafici semplificati (cordoli insormontabili, protezioni, ecc.) per rappresentare la separazione fisica, ad esempio, tra la piattaforma stradale e l'infrastruttura ciclabile di progetto, posta a lato della stessa.

Nei casi di viabilità promiscua ed in particolare in ambito extraurbano, si mantiene la medesima sezione adottata nei tratti precedenti l'opera stessa, con soluzione di continuità.

Si rimanda alle fasi di progettazione successive per più approfondite verifiche di compatibilità stradale e di rispondenza ai livelli minimi di sicurezza.

Si sottolinea che le **NTC 2018** obbligano infatti ad effettuare la Valutazione di Sicurezza dell'opera, e successivo intervento di Adeguamento sismico, qualora ricorrano le condizioni:

"§ 8.3. Valutazione della Sicurezza - (...) La valutazione della sicurezza deve effettuarsi quando ricorra anche una sola delle seguenti situazioni:

- riduzione evidente della capacità resistente e/o deformativa della struttura o di alcune sue parti dovuta a: significativo degrado e decadimento delle caratteristiche meccaniche dei materiali, deformazioni significative conseguenti anche a problemi in fondazione; danneggiamenti prodotti da azioni ambientali (sisma, vento, neve e temperatura), da azioni eccezionali (urti, incendi, esplosioni) o da situazioni di funzionamento ed uso anomali;
- provati gravi errori di progetto o di costruzione;
- cambio della destinazione d'uso della costruzione o di parti di essa, con variazione significativa dei carichi variabili e/o passaggio ad una classe d'uso superiore;
- **esecuzione di interventi non dichiaratamente strutturali, qualora essi interagiscano, anche solo in parte, con elementi aventi funzione strutturale e, in modo consistente, ne riducano la capacità e/o ne modifichino la rigidità;**
- ogni qualvolta si eseguano gli interventi strutturali di cui al § 8.4 ;
- opere realizzate in assenza o difformità dal titolo abitativo, ove necessario al momento della costruzione, o in difformità alle norme tecniche per le costruzioni vigenti al momento della costruzione.

§ 8.4.3. Intervento di Adeguamento - L'intervento di adeguamento della costruzione è obbligatorio quando si intenda:

- a) sopraelevare la costruzione;
- b) ampliare la costruzione mediante opere ad essa strutturalmente connesse e tali da alterarne significativamente la risposta;**
- c) apportare variazioni di destinazione d'uso che comportino incrementi dei carichi globali verticali in fondazione superiori al 10%, valutati secondo la combinazione caratteristica di cui alla equazione 2.5.2 del § 2.5.3, includendo i soli carichi gravitazionali. Resta comunque fermo l'obbligo di procedere alla verifica locale delle singole parti e/o elementi della struttura, anche se interessano porzioni limitate della costruzione;
- d) effettuare interventi strutturali volti a trasformare la costruzione mediante un insieme sistematico di opere che portino ad un sistema strutturale diverso dal precedente; nel caso degli edifici, effettuare interventi strutturali che trasformano il sistema strutturale mediante l'impiego di nuovi elementi verticali portanti su cui grava almeno il 50% dei carichi gravitazionali complessivi riferiti ai singoli piani.
- e) apportare modifiche di classe d'uso che conducano a costruzioni di classe III ad uso scolastico o di classe IV.
- f) In ogni caso, il progetto dovrà essere riferito all'intera costruzione e dovrà riportare le verifiche dell'intera struttura post-intervento, secondo le indicazioni del presente capitolo. (...)"

Naturalmente, ove si siano individuate tracce di ammaloramento delle strutture che potrebbero non essere ripristinate con semplicità tramite interventi di manutenzione superficiale come quelli sopra descritti, è stato previsto che l'ente gestore provveda alla disamina approfondita delle opere. Tale processo dovrà essere effettuato a partire dall'esecuzione di un'ispezione visiva con annessa valutazione della sicurezza da parte di un ispettore di ponti, viadotti e passerelle certificato di livello II o superiore corredata dall'esecuzione di mirate indagini atte a definire le caratteristiche meccaniche e geometriche di ciascun elemento almeno ad un Livello di Conoscenza 2 ai sensi delle NTC 2018. Solo in seguito a questa attività sarà possibile valutare l'effettivo intervento di manutenzione o ripristino da realizzare.

Un elenco basilare ma non esaustivo delle prove e indagini che potrebbe essere necessario effettuare include:

- Esame visivo VT;

- Prelievo e ripristino di campioni di materiale con successiva esecuzione delle prove di laboratorio opportune (compressione di provini cilindrici, pullout, trazione...);
- Prove di carbonatazione;
- Esecuzione di prove SonReb
- Esecuzione di prove sclerometriche;
- Esecuzione di prove magnetometriche;
- Esecuzione di esame con Georadar;
- Esecuzione di analisi con termocamera.

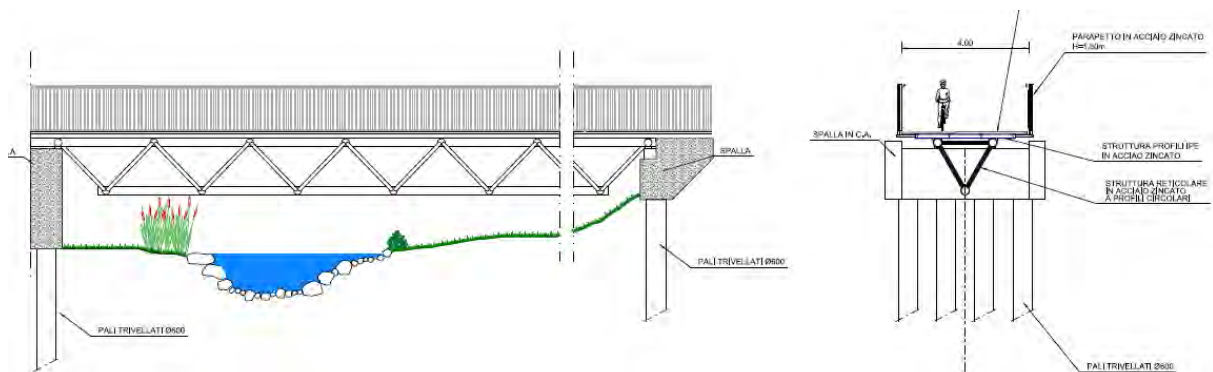
Nuove opere

Le nuove opere si compongono sia di nuovi ponti sia di nuovi sottopassi scatolari.

Le nuove passerelle sono progettate con una carreggiata netta bidirezionale di almeno 3.50 metri e si suddividono in tipologici a seconda della luce e delle campate. In totale si prevedono 84 opere di nuova realizzazione.

➔ Impalcato Tipologico A - Singola campata $L_{max}=18m$

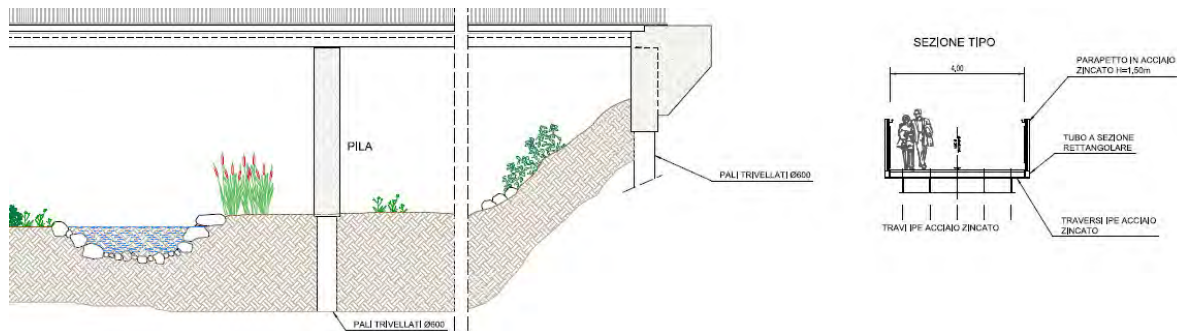
Ponte ad elementi modulari prefabbricati in acciaio zincato o autoprotetto, avente struttura a travata reticolare inferiore in semplice appoggio sostenente traversi in acciaio e soletta in lastre di c.a. prefabbricate. I parapetti, costituiti da tubolari metallici, si intestano lateralmente all'impalcato. Le spalle e le pile, realizzate in c.a. C32/40, poggeranno su fondazioni profonde di sezione circolare ($\phi 600$). La struttura portante situata inferiormente all'impalcato ne minimizza l'impatto visivo ed è strutturata con elementi modulari che ben si prestano ad un rapido assemblaggio oltre che ad andamenti del tracciato non rettilinei.



- carpenteria in acciaio zincato S355;
- pavimentazione con lamiera grecata H75 $sp=1,0mm$ e getto soletta in c.a. H10 cm C32/40 XC4, oppure autoportante prefabbricata in c.a. di analoghe caratteristiche;
- guaina impermeabilizzante;
- tappeto cm 4;
- parapetti in acciaio zincato S275 H=1.50;
- spalle e pile in c.a. C32/40 XC4/XS1 su fondazioni profonde.

➔ Impalcato Tipologico B - Singola o più campate $L_{max}=25m$

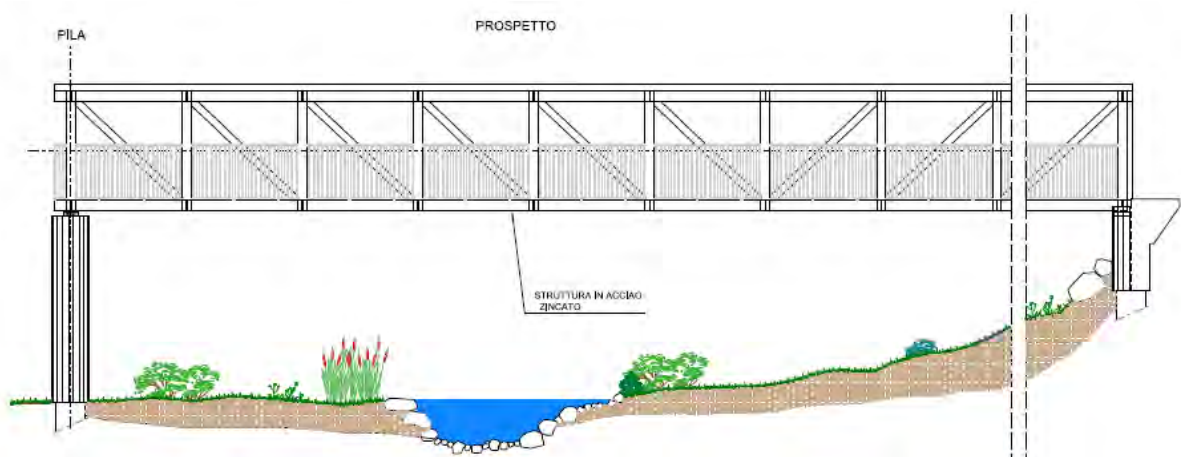
La passerella è costituita da una struttura portante di 5 travi IPE in acciaio zincato o autoprotetto, connesse da traversi in acciaio posti ad interasse regolare. I parapetti, costituiti da tubolari metallici, si intestano lateralmente all'impalcato. Le spalle e le pile, realizzate in c.a. C32/40, poggeranno su fondazioni profonde di sezione circolare ($\phi 600$). La struttura, prevista con schema statico in semplice appoggio è particolarmente adatta a garantire il massimo franco idraulico.

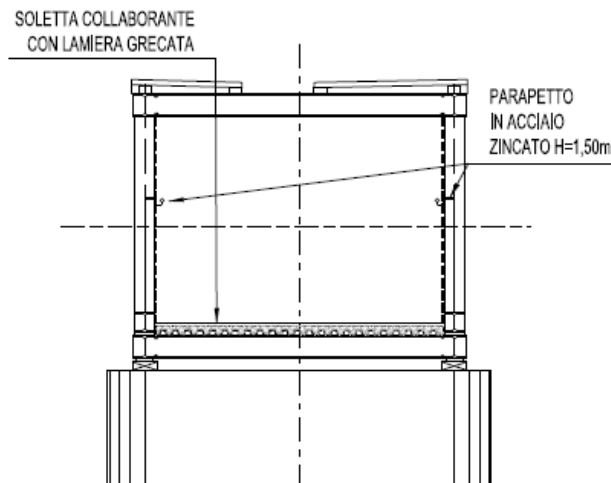


- carpenteria in acciaio zincato S355;
- pavimentazione con lamiera grecata H75 sp=1,0mm e getto soletta in c.a. H10 cm C32/40 XC4, oppure autoportante prefabbricata in c.a. di analoghe caratteristiche;
- guaina impermeabilizzante;
- tappeto cm 4;
- parapetti in acciaio zincato S275 H=1.50;
- spalle e pile in c.a. C32/40 XC4/XS1 su fondazioni profonde.

➔ **Impalcato Tipologico C - Singola o più campate Lmax=50m**

La passerella, suddivisa in moduli regolari, è costituita da una struttura scatolare reticolare in acciaio estesa per una o più campate di luce massima 50.00 m. La sezione corrente ha dimensioni di 3.50 x 3.00 m. Le spalle e le pile, realizzate in c.a. C32/40, poggeranno su fondazioni profonde di sezione circolare ($\phi 800$). I parapetti, costituiti da tubolari metallici, si intestano lateralmente all'impalcato. La struttura è completata da una copertura in lamiera stirata in grado di proteggere dal maltempo.





- carpenteria in acciaio zincato S355;
- pavimentazione con lamiera grecata H75 sp=1,0mm e getto soletta in c.a. H10 cm C32/40 XC4, oppure autoportante prefabbricata in c.a. di analoghe caratteristiche;
- guaina impermeabilizzante;
- tappeto cm 4;
- parapetti in acciaio zincato S275 H=1.50;
- copertura in lamiera stirata;
- spalle e pile in c.a. C32/40 XC4/XS1 su fondazioni profonde.

Riferimenti in materia di attraversamenti idraulici

Gli interventi relativi al superamento delle interferenze tra la ciclovia e i reticoli idrografici (naturali e artificiali) che richiedono la realizzazione di nuove opere possono richiedere specifici approfondimenti in materia di compatibilità idraulica. Le NTC2018 (affrontano il tema al paragrafo 5.1.2.3, con le indicazioni attuative per gli studi idrologici e idraulici di dettaglio, con le indicazioni di metodo per gli approfondimenti, da commisurare rispetto al livello della progettazione, all'importanza dell'opera, alle modalità di realizzazione e di esercizio; in relazione al ruolo funzionale previsto per le nuove opere, possono trovare applicazione le disposizioni in materia di altezza libera da assicurare rispetto alla viabilità da sovrappassare o rispetto ai corsi d'acqua classificati navigabili.

L'applicazione delle richiamate prescrizioni contenute nell'aggiornamento delle NTC, dovrà attuarsi in combinato con le disposizioni esplicative (Circolare n. 617-02.02.2009 relativamente alla compatibilità idraulica, di recente sostituita dalla Circolare n. 7 n. 21.01.2019, con riguardo al par. C5.1.2.3).

Criteri di dimensionamento delle opere civili: materiali strutturali

Conglomerato cementizio C32/40, per gli elementi strutturali

Si adotta il legame costitutivo σ - ϵ parabol-rettangolo (a) ai sensi del 4.1.2.1.2.1 delle NTC 2018.

Classe di consistenza S4, classe di esposizione XC4/XS1 o XC2 a seconda dell'effettiva esposizione, rapporto $a/c < 0.50$; $D_{max} < 32$ mm, $c > 40$ mm.

Resistenza cubica caratteristica: $R_{ck} = 40 \text{ N/mm}^2$

Resistenza cilindrica caratteristica: $f_{ck} = 33.2 \text{ N/mm}^2$

Resistenza di progetto: $f_{cd} = \frac{\alpha_c f_{ck}}{\gamma_c} = \frac{0.85 \cdot 25}{1.5} = 14.166 \text{ N/mm}^2$

Modulo elastico: $E_c = 33000 \text{ N/mm}^2$

Peso per unità di volume (armato): $\gamma = 25 \text{ KN/m}^3$

Acciaio B450C per barre ad aderenza migliorata

Si adotta il legame costitutivo σ - ε elastico-perfettamente plastico (b) ai sensi del 4.1.2.1.2.2 delle NTC 2018.

Tensione caratteristica di snervamento: $f_{yk} = 450 \text{ N/mm}^2$

Tensione di snervamento di progetto: $f_{yd} = \frac{f_{yk}}{\gamma_s} = \frac{450}{1.15} = 391.3 \text{ N/mm}^2$

Tensione caratteristica di rottura: $f_{tk} = 540 \text{ N/mm}^2$

Modulo elastico: $E_s = 210000 \text{ MPa}$

Acciaio zincato per carpenterie e parapetti S275

Si adotta il legame costitutivo σ - ε elastico-perfettamente plastico.

Tensione caratteristica di snervamento per spessori < 40 mm: $f_{yk} = 275 \text{ N/mm}^2$

Tensione di snervamento di progetto: $f_{yd} = \frac{f_{yk}}{\gamma_M} = \frac{275}{1.05} = 261.9 \text{ N/mm}^2$

Modulo elastico: $E_s = 210000 \text{ MPa}$

Peso per unità di volume: $\gamma = 78.5 \text{ KN/m}^3$

Acciaio zincato per carpenterie S355

Si adotta il legame costitutivo σ - ε elastico-perfettamente plastico.

Tensione caratteristica di snervamento per spessori < 40 mm: $f_{yk} = 355 \text{ N/mm}^2$

Tensione di snervamento di progetto: $f_{yd} = \frac{f_{yk}}{\gamma_M} = \frac{355}{1.05} = 338.1 \text{ N/mm}^2$

Modulo elastico: $E_s = 210000 \text{ MPa}$

Peso per unità di volume: $\gamma = 78.5 \text{ KN/m}^3$

Criteria di dimensionamento delle opere civili: analisi dei carichi previsti

G1: Peso proprio dei materiali da costruzione e dei terreni

I pesi specifici attribuiti ai materiali strutturali ed ai terreni considerati sono stati considerati come carichi permanenti strutturali ovvero compiutamente definiti in funzione delle specifiche casistiche incontrate.

G1: Spinta del terreno in condizioni statiche sulle opere di sostegno

In condizioni statiche, la spinta del terreno sulle opere di sostegno è valutata secondo la teoria di Rankine a partire dal coefficiente di spinta attiva:

$$K_a = \tan^2(45 - \varphi/2)$$

G1: Spinta del terreno in condizioni statiche sulle strutture rigide e sugli scatolari

La struttura chiusa dello scatolare consente di affermare che il manufatto è soggetto a deformazioni molto contenute e pertanto si considera sui piedritti la spinta del terreno in condizioni di riposo, utilizzando il coefficiente di spinta:

$$K_0 = 1 - \text{sen } \phi'$$

La pressione del terreno agente alle profondità degli assi baricentrici delle solette vale:

$$g_{3,a} = K_0 * [\gamma_t * SP2/2 + \gamma_p * R][kN/m]$$

$$g_{3,b} = g_{3,a} + K_0 * \gamma_t * [B + \frac{1}{2} (SP2 + SP3)][kN/m]$$

G2: Peso proprio della pavimentazione stradale

Il peso permanente portato attribuito alla pavimentazione stradale è stimato in:

$$g_2 = 3.0 \text{ kN/m}^2$$

G2: Peso proprio di altri sovraccarichi permanenti portati

Il peso permanente portato attribuito alla pavimentazione stradale è stimato in:

$$g_2 = 3.0 \text{ kN/m}^2$$

Qv0: Carichi dovuti al transito dei pedoni e dei ciclisti sulle passerelle

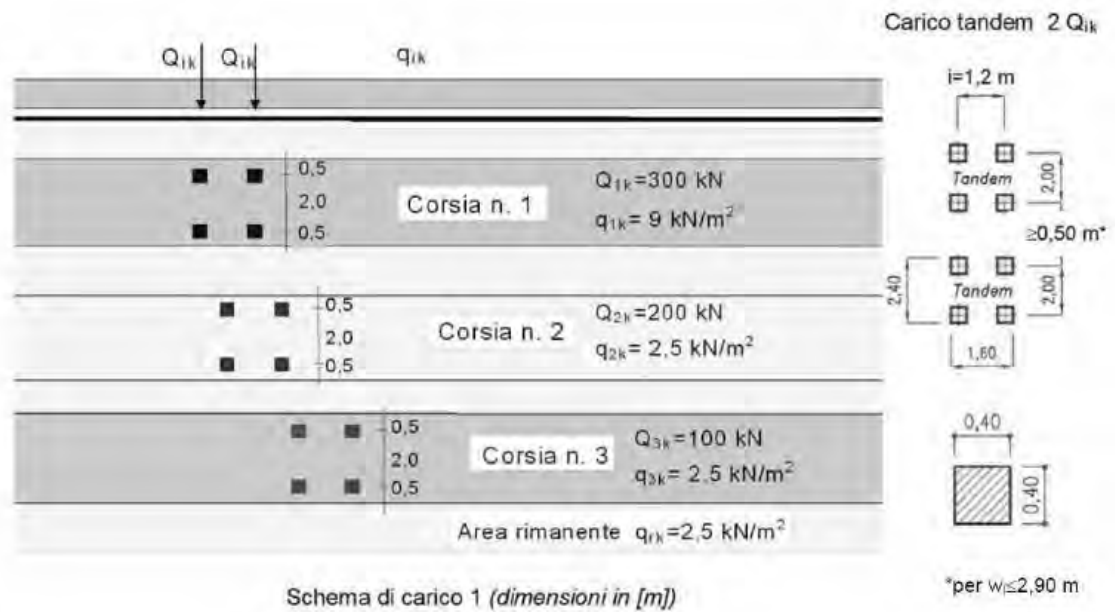
Come specificato al capitolo 5 delle NTC 2018, il carico accidentale dovuto alla presenza della folla su ponti e passerelle pedonali è pari a 5.0 kN/m².

Qv1: Carichi dovuti al transito dei veicoli a monte delle opere di sostegno

Altri sovraccarichi permanenti portati sono stati valutati in funzione dello spessore e della densità relativa dei materiali coinvolti.

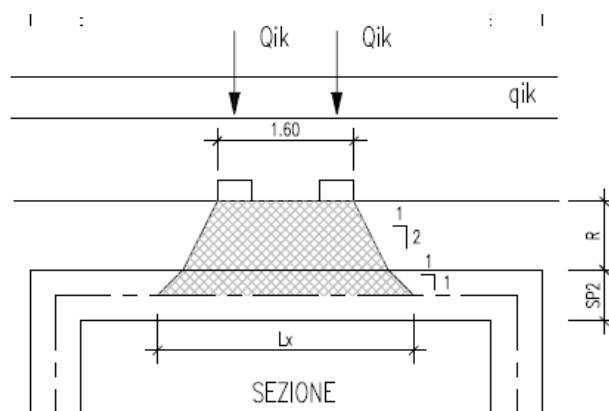
Qv2: Carichi dovuti al transito dei veicoli sopra gli scatolari in c.a.

In campata, invece, si considerano 1 o 2 colonne dello schema di carico mobile 1 ripartito per diffusione dalla superficie stradale all'asse della soletta superiore.



Carichi mobili da traffico [Schema di carico 1 – NTC 2018]

Si ipotizza una diffusione di 1:2 all'interno del ricoprimento e 1:1 nella soletta di calcestruzzo.



Geometria e diffusione dei carichi mobili

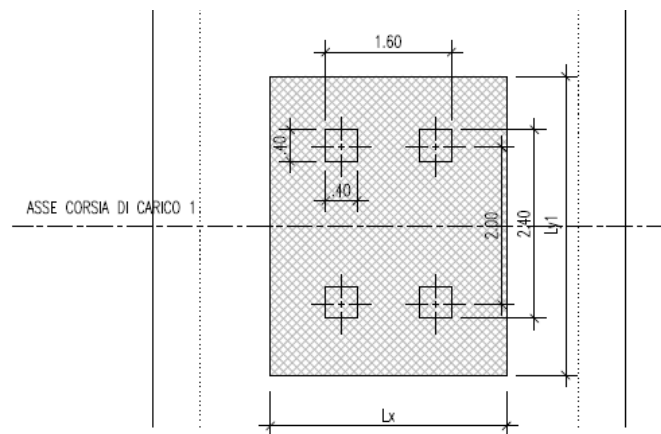
La larghezza dell'impronta di carico nella direzione trasversale allo scatolare vale (vedi Figura 5 5):

$$L_x = 1,60 + R + SP2[m]$$

Nell'altra direzione, parallela all'asse dello scatolare:

Per una colonna di carico:

$$L_{y1} = 2,40 + R + SP2[m]$$



Impronta di carico corrispondente ad un carico tandem

Oltre al carico tandem ripartito si applica il carico uniformemente ripartito su tutta la soletta e pari a:

$$q_{1k} = 9 \text{ kN/m}^2$$

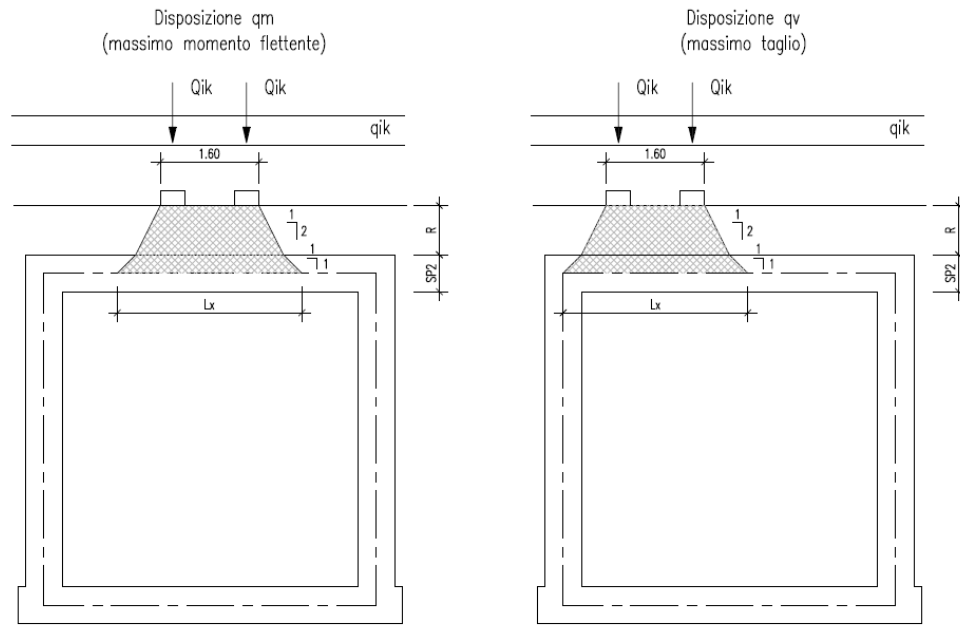
Entrambe le azioni sono comprensive del coefficiente dinamico.

Se il carico ripartito totale, dato dalla somma di $q + q_{1k}$, risulta inferiore al carico convenzionale applicato a lato dello scatolare, si applicherà quest'ultimo anche sulla soletta dello scatolare. Questo caso può verificarsi generalmente per spessori di ricoprimento elevati che garantiscono un'elevata superficie di diffusione del carico tandem.

Nel caso in cui L_x sia minore della larghezza dello scatolare, misurata dagli assi dei piedritti (A+SP1), il carico q , agente sulla soletta superiore, sarà applicato in due posizioni diverse:

“ q_m ” : Carico q centrato nella mezzeria della soletta superiore, per la determinazione del massimo momento in campata.

“ q_v ” : Carico q in adiacenza al piedritto sinistro, per la determinazione del massimo taglio sulla soletta.

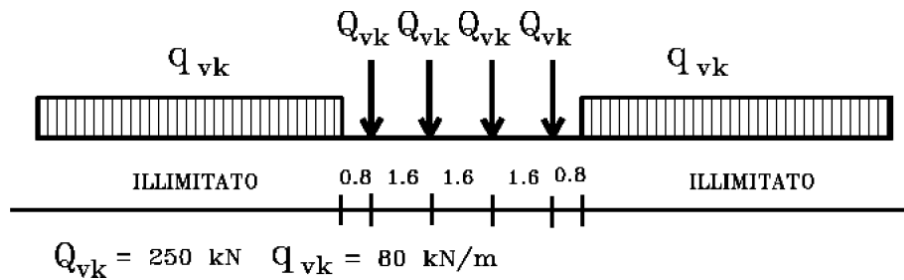


Disposizioni del carico mobile Q_{ik}

Qv2: Carichi dovuti al transito dei treni sopra gli scatolari in c.a.

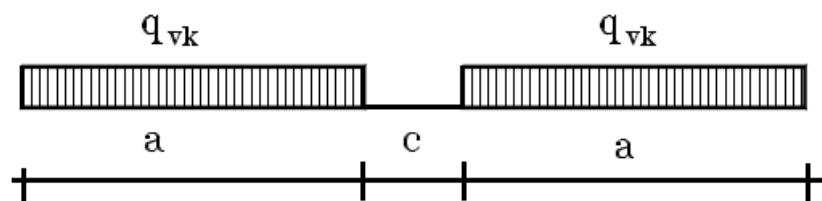
I carichi mobili verticali ferroviari sono definiti per mezzo di due treni di carico:

LM71 rappresentativo del traffico normale, è costituito da quattro assi da 250kN disposti ad interasse 1,60m e un carico distribuito di 80 kN/m in entrambe le direzioni, a partire da 0,80m dagli assi d'estremità e per una lunghezza illimitata;



Schema di carico LM71 secondo NTC 2018

SW/2 rappresentativo del traffico pesante, è costituito da un carico distribuito di 150 kN/m su tratti di lunghezza 25m intervallati da tratti scarichi di lunghezza $c = 7 \text{ m}$.



Schema di carico SW/2 secondo NTC 2018

Qs: Carico da Neve

Il carico da neve è calcolato con la seguente espressione (Cap. 3.4 NTC 2018):

$$q_{sk} = 1.39 * \left(1 + \left(\frac{a_s}{728}\right)^2\right) = 9.89 \text{ kN/m}^2$$

è il carico previsto per la zona I ad altitudini > 200 m s.l.m. (al suolo).

Qw: Carico da Vento

Come specificato al capitolo 3 delle NTC 2018, il carico accidentale dovuto all'azione del vento è determinato a partire dalla formula:

$$p = q_b \cdot C_e \cdot C_p \cdot C_d$$

Analisi delle sollecitazioni in caso di sisma

L'accelerazione massima attesa al sito a_{max} si ricava dal valore dell'accelerazione orizzontale massima del sito a_g su suolo rigido con la seguente relazione:

$$a_{max} = a_g \times S_S \times S_T$$

Dove:

S_S coefficiente di amplificazione stratigrafica indicato nella Tab. 3.2.II delle NTC 2018 relativo a ciascuna classe di sottosuolo

S_T coefficiente di amplificazione topografica indicato nella Tab. 3.2.III delle NTC 2018.

L'effettivo spettro di risposta di ciascuna opera è valutato a partire dal periodo proprio della struttura tramite l'utilizzo del software Spettri NTC v. 1.0.3.

Azione sismica sulle opere di sostegno

L'azione sismica del terreno sulle opere di sostegno è valutata considerando un coefficiente di spinta attiva ridotto secondo la teoria di Mononobe e Okabe:

$$k_0 = \frac{\sin^2(\psi + \varphi - \theta)}{\cos \theta \cdot \sin^2 \psi \cdot \sin(\psi - \theta - \delta) \cdot \left[1 - \frac{\sqrt{\sin(\varphi + \delta) \cdot \sin(\varphi - \beta - \theta)}}{\sqrt{\sin(\psi - \theta - \delta) \cdot \sin(\psi + \beta)}}\right]^2}$$

I coefficienti sismici d'inerzia K_h e K_v sono direttamente proporzionali al coefficiente di riduzione dell'accelerazione massima attesa β_m , il cui valore è stabilito dalla norma al paragrafo 7.11.6.2.1.

La legge stabilisce un valore $\beta_m = 0.38$ per le strutture libere di subire spostamenti relativi rispetto al terreno, il valore unitario per le strutture non libere e valori intermedi per strutture parzialmente

vincolate prendendo a riferimento il diagramma di figura 7.11.3. Ad esempio, con uno spostamento di circa 3.5 cm il citato diagramma fornisce un valore pari a 0.66, valore consigliato anche dall'Eurocodice 8.

Questo valore vale per tutte le verifiche ad eccezione di quella al ribaltamento, per la quale il coefficiente β_m deve essere aumentato del 50% fino al valore unitario.

Stante i due valori di β_m previsti dalla legge, nasce la necessità di prevedere due schede, la scheda 5 valida per la verifica al ribaltamento e la scheda 6 valida per tutte le altre verifiche. In entrambe le schede sono esposte le verifiche STR e il coefficiente β_m scelto con riferimento alle condizioni di vincolo effettivamente previste.

Nelle verifiche della stabilità della struttura durante il sisma il calcolo tiene conto che tutte le masse della struttura e della terra che sovrasta la platea fino alla sezione R-S siano soggette a forze inerziali. Pertanto tutte le forze d'inerzia sono prese in conto, quelle a monte della sezione R-S come maggior spinta della terra per effetto della formula di Mononobe-Okabe e quelle a valle di R-S computandole in base alla massa di ogni parte di struttura. Le masse sono calcolate in base alle dimensioni geometriche di ogni parte. Le forze d'inerzia sono ottenute dal prodotto delle masse per il rispettivo coefficiente sismico ed esposte nella tabella Spinte, pesi e momenti.

Azione sismica sugli scatolari

Sullo scatolare, in luogo della sua maggiore rigidità nei confronti delle deformazioni, le azioni sismiche sono valutate secondo la teoria di Wood. Il coefficiente β_m è assunto unitario per strutture non in grado di subire spostamenti.

Il peso della soletta superiore totale e uniformemente distribuito vale rispettivamente:

$$W_s = \gamma_c * SP2 * (A + 2 * SP1) [kN]$$

$$w_s = W_s / (A + SP1) [kN/m]$$

Le forze sismiche orizzontali uniformemente distribuite sulla soletta valgono:

$$f_{hs} = k_H * w_s [kN/m]$$

Analogamente per i piedritti, essendo:

$$W_p = \gamma_c * SP1 * B [kN]$$

$$w_p = W_p / (B + SP2/2 + SP3/2) [kN/m]$$

Le forze sismiche orizzontali uniformemente distribuite sui piedritti valgono:

$$f_{hp} = k_H * w_p [kN/m]$$

Azione sismica sul ricoprimento degli scatolari

L'azione sismica sul ricoprimento verrà calcolata considerando l'intera altezza del ricoprimento $R^*=R$.

Il peso, totale e uniformemente distribuito, del ricoprimento $R^*=R$ sulla soletta superiore vale rispettivamente:

$$W_R^* = g_2 * (A + 2 * SP1)[kN]$$

$$w_R^* = W_R^*/(A + SP1)[kN/m]$$

La forza sismica orizzontale uniformemente distribuita sulla soletta risulta:

$$f_{hR}^* = k_H * w_R^*[kN/m]$$

Incremento della spinta del terreno sugli scatolari

L'incremento dinamico di spinta del terreno per strutture rigide con pareti verticali, può essere calcolato con la formula di Wood:

$$\Delta P_d = a_{max} * \gamma_t * (B + SP2 + SP3)^2[kN]$$

Tale azione si considera agente indipendentemente dall'altezza del ricoprimento (R) e risulta distribuita uniformemente sul piedritto, in modo che la risultante sia applicata a metà altezza del piedritto.

I valori di tale pressione al nodo superiore ed inferiore di ciascun piedritto sono:

$$p_{ts1} = p_{ts2} = \Delta P_d / [B + \frac{1}{2} (SP2 + SP3)][kN/m]$$

Criteria di dimensionamento delle opere civili: combinazione delle azioni

Le azioni caratteristiche determinate nell'analisi dei carichi, vengono combinate nel modello al fine di ottenere le sollecitazioni di progetto per effettuare le successive verifiche di resistenza agli SLU e SLE.

La formulazione generale delle combinazioni è definita al § 2.5.3 delle NTC 2018:

Combinazione fondamentale SLU:

$$E + G_1 + G_2 + P + \psi_{21} \cdot Q_{k1} + \psi_{22} \cdot Q_{k2} + \dots$$

Combinazione caratteristica (rara) SLE:

$$E + G_1 + G_2 + P + \psi_{21} \cdot Q_{k1} + \psi_{22} \cdot Q_{k2} + \dots$$

Combinazione frequente SLE:

$$E + G_1 + G_2 + P + \psi_{21} \cdot Q_{k1} + \psi_{22} \cdot Q_{k2} + \dots$$

Combinazione quasi permanente SLE:

$$E + G_1 + G_2 + P + \psi_{21} \cdot Q_{k1} + \psi_{22} \cdot Q_{k2} + \dots$$

Combinazione sismica SLV:

$$E + G_1 + G_2 + P + \psi_{21} \cdot Q_{k1} + \psi_{22} \cdot Q_{k2} + \dots$$

Combinazione eccezionale A:

$$E + G_1 + G_2 + A_d + \psi_{21} \cdot Q_{k1} + \psi_{22} \cdot Q_{k2} + \dots$$

Per le verifiche strutturali (STR-statiche) si è utilizzata la Combinazione 1 dell'Approccio 1: (A1+M1+R1), nella quale i coefficienti sui parametri di resistenza del terreno (M1) e sulla resistenza globale del sistema (R1) sono unitari, mentre le azioni sono amplificate attraverso i coefficienti A1 riportati di seguito (NTC 2018).

Tab. 5.1.V – Coefficienti parziali di sicurezza per le combinazioni di carico agli SLU

		Coefficiente	EQU ⁽¹⁾	A1	A2
Azioni permanenti g_1 e g_3	favorevoli	γ_{G1} e γ_{G3}	0,90	1,00	1,00
	sfavorevoli		1,10	1,35	1,00
Azioni permanenti non strutturali ⁽²⁾ g_2	favorevoli	γ_{G2}	0,00	0,00	0,00
	sfavorevoli		1,50	1,50	1,30
Azioni variabili da traffico	favorevoli	γ_Q	0,00	0,00	0,00
	sfavorevoli		1,35	1,35	1,15
Azioni variabili	favorevoli	γ_{Qi}	0,00	0,00	0,00
	sfavorevoli		1,50	1,50	1,30
Distorsioni e presollecitazioni di progetto	favorevoli	γ_{t1}	0,90	1,00	1,00
	sfavorevoli		1,00 ⁽³⁾	1,00 ⁽³⁾	1,00
Ritiro e viscosità, Cedimenti vincolari	favorevoli	γ_{t2} - γ_{t3} - γ_{t4}	0,00	0,00	0,00
	sfavorevoli		1,20	1,20	1,00

⁽¹⁾ Equilibrio che non coinvolga i parametri di deformabilità e resistenza del terreno; altrimenti si applicano i valori della colonna A2.

⁽²⁾ Nel caso in cui l'intensità dei carichi permanenti non strutturali, o di una parte di essi (ad esempio carichi permanenti portati), sia ben definita in fase di progetto, per detti carichi o per la parte di essi nota si potranno adottare gli stessi coefficienti validi per le azioni permanenti.

⁽³⁾ 1,30 per instabilità in strutture con precompressione esterna.

⁽⁴⁾ 1,20 per effetti locali

Tab. 5.1.V NTC 2018

Tabella 6.2.II – Coefficienti parziali per i parametri geotecnici del terreno

PARAMETRO	GRANDEZZA ALLA QUALE APPLICARE IL COEFFICIENTE PARZIALE	COEFFICIENTE PARZIALE	(M1)	(M2)
Tangente dell'angolo di resistenza al taglio	$\tan \phi'_k$	γ_M γ_ϕ	1,0	1,25
Coesione efficace	c'_k	γ_c	1,0	1,25
Resistenza non drenata	c_{sk}	γ_{cu}	1,0	1,4
Peso dell'unità di volume	γ	γ_γ	1,0	1,0

Tab. 6.2.II NTC 2018

Tab. 6.2.III – Coefficienti parziali sulle azioni per le verifiche nei confronti di stati limite di sollevamento

	Effetto	Coefficiente Parziale γ_1 (o γ_{t1})	Sollevamento (UPL)
Carichi permanenti G_1	Favorevole	γ_{G1}	0,9
	Sfavorevole		1,1
Carichi permanenti G_2 ⁽¹⁾	Favorevole	γ_{G2}	0,8
	Sfavorevole		1,5
Azioni variabili Q	Favorevole	γ_{Q1}	0,0
	Sfavorevole		1,5

⁽¹⁾ Per i carichi permanenti G_2 si applica quanto indicato alla Tabella 2.6.1. Per la spinta delle terre si fa riferimento ai coefficienti γ_{t1} .

Tab. 6.2.III NTC 2018

Per le verifiche in condizioni sismiche SLV, come descritto al § 7.11 delle NTC 2018, tutti i fattori di amplificazione o abbattimento γ sono assunti unitari.

Di seguito si riportano inoltre i coefficienti di combinazione ψ previsti dalle NTC 2018.

Tab. 5.1.VI - Coefficienti ψ per le azioni variabili per ponti stradali e pedonali

Azioni	Gruppo di azioni (Tab. 5.1.IV)	Coefficiente ψ_0 di combinazione	Coefficiente ψ_1 (valori frequenti)	Coefficiente ψ_2 (valori quasi permanenti)
Azioni da traffico (Tab. 5.1.IV)	Schema 1 (carichi tandem)	0,75	0,75	0,0
	Schemi 1, 5 e 6 (carichi distribuiti)	0,40	0,40	0,0
	Schemi 3 e 4 (carichi concentrati)	0,40	0,40	0,0
	Schema 2	0,0	0,75	0,0
	2	0,0	0,0	0,0
	3	0,0	0,0	0,0
	4 (folla)	—	0,75	0,0
	5	0,0	0,0	0,0
Vento	a ponte scarico SLU e SLE	0,6	0,2	0,0
	in esecuzione	0,8	0,0	0,0
	a ponte carico SLU e SLE	0,6	0,0	0,0
Neve	SLU e SLE	0,0	0,0	0,0
	in esecuzione	0,8	0,6	0,5
Temperatura	SLU e SLE	0,6	0,6	0,5

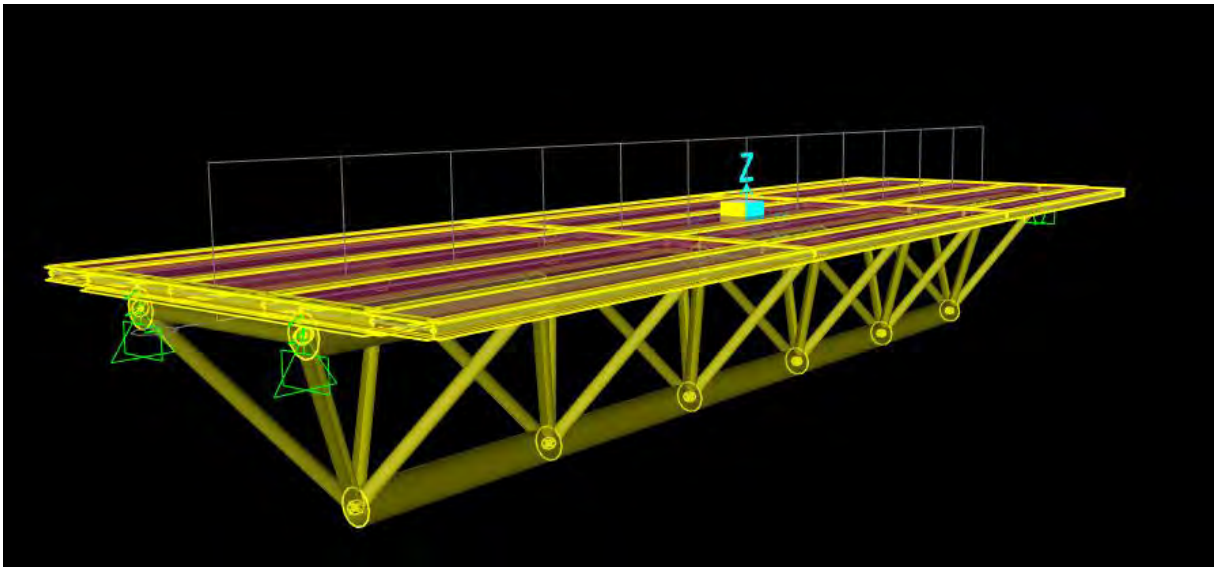
Per le opere di luce maggiore di 300 m è possibile modificare i coefficienti indicati in tabella previa autorizzazione del Servizio tecnico centrale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, sentito lo stesso Consiglio.

Tab. 5.1.V NTC 2018

Criteria di dimensionamento delle opere civili: verifica delle strutture

Le verifiche strutturali sugli elementi progettati sono state effettuate tramite software agli elementi finiti (SAP2000 e Midas Civil) in grado di calcolare con precisione il comportamento delle opere ed effettuare le verifiche in modo automatico sugli elementi di calcestruzzo ed acciaio ai sensi delle normative vigenti (NTC ed Euro Codici).

A puro scopo rappresentativo e per brevità si riporta un immagine del modello agli elementi finiti realizzato per la verifica dell'impalcato di Tipo A:



Modello agli elementi finiti dell'Impalcato tipo A

Le altre verifiche sono state effettuate tramite fogli di calcolo automatici sviluppati secondo le attualmente condivise formulazioni tecniche.

Per la resistenza a sfilamento di micropali e tiranti il riferimento è la teoria di Bustamante e Doix:

$$R_{b,d} = \frac{\pi \cdot L_b \cdot D_s \cdot q_s}{\xi_4 \cdot \gamma_r}$$

Dove:

L_b è la lunghezza del bulbo di fondazione

$D_s = D_f \cdot \alpha_d$ è il diametro equivalente del bulbo di fondazione

q_s è la resistenza attritativa terreno-fondazione

ξ_4 è un coefficiente di sicurezza funzione dei profili stratigrafici disponibili;

γ_r è il coefficiente di sicurezza previsto per tiranti di ancoraggio permanenti.

La capacità portante delle altre opere di fondazione è stimata sulla resistenza per attrito laterale degli elementi profondi e sulle formulazioni trinomie di Terzaghi:

$$N_{Rd} = B' \cdot L' \cdot q_{lim} = B' \cdot L' \cdot \left(c \cdot N_c \cdot s_c \cdot i_c + q \cdot N_q \cdot s_q \cdot i_q + \frac{1}{2} \cdot \gamma \cdot B' \cdot N_\gamma \cdot s_\gamma \cdot i_\gamma \right)$$

Dove:

B' e L' sono i valori ridotti delle dimensioni del plinto in funzione dell'eccentricità del carico dovuta al momento flettente;

N_c, N_q e N_γ sono i fattori di capacità portante valutati secondo le formulazioni di Vesic (1975);

s_c, s_q e s_γ sono i fattori di forma valutati secondo le formulazioni di De Beer (1967);

i_c, i_q e i_γ sono i fattori di inclinazione del carico valutati secondo le formulazioni di Vesic (1970).

Impianti

Criteria generali per l'infrastrutturazione impiantistica della ciclovía

Il criterio generale per la definizione dell'equipaggiamento impiantistico della ciclovía aderisce ai criteri di base adottati per l'intero progetto sotto il profilo:

- della **semplicità**, applicando soluzioni minimali per garantire la continuità funzionale (il cd. "tracciato di innesco"), rimandando al futuro eventuali integrazioni e dotazioni;
- dell'**economicità**, si adottano soluzioni progettuali fondate su criteri di economicità, massima efficienza con soluzioni tecniche semplici e replicabili lungo tutto il percorso.

Sulla base di tali principi informativi, si assume come determinazione derivata dalla presente fase di studio, che l'infrastruttura in oggetto non vada dotata di alcun supporto impiantistico intensivo disposto sul "continuo" del tracciato, fatte salve le necessarie dotazioni in corrispondenza di specifici luoghi attrezzati o punti critici. È il caso dei sottopassi oggetto di intervento, che potranno richiedere l'installazione di impianti di illuminazione o di sollevamento e allontanamento delle acque meteoriche o il caso di intersezione da proteggere con impianti semaforici o ancora il caso di luoghi potenzialmente soggetti a fenomeni di rischio, da equipaggiare con impianti semaforici o di allerta.

In tal senso la dotazione impiantistica può concorrere al rispetto dei criteri - Requisiti di pianificazione e degli standard tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche (SNCT) - fissati dal DM 517/2018, con riguardo alla fornitura di servizi opzionali (Criterio A.3), dell'attrattività (Criterio B.1), della sicurezza (Criterio B.2), della percorribilità (Criterio B.3) e dei servizi (Criterio B.5).

Oltre a quanto riportato nei successivi sottoparagrafi, si rimanda al seguente elaborato che contiene il repertorio delle soluzioni tipologiche applicabili nei diversi casi e laddove necessario.

Illuminotecnica per la ciclovía

In Italia non è previsto obbligo normativo per il gestore o il proprietario di una infrastruttura lineare di trasporto a dotarla di un sistema di illuminazione è le scelte legate a questo tipo di impiantistica comportano la necessità di istituire uno o più livelli di concertazione in ordine appunto alle competenze gestionali ciclovía e sulle infrastrutture viabili intersecate, con riferimento a tutti i fattori che concorrono a garantire un adeguato livello di sicurezza dell'utenza che utilizza detta infrastruttura siano essi autoveicoli, motocicli come pure velocipedi o pedoni.

Qualora si intenda dotare una infrastruttura lineare di un sistema di illuminazione - al momento non prevista dal presente studio - questa andrà dapprima classificata nella categoria illuminotecnica secondo quanto previsto dalle Norme UNI 13201:2016 e poi progettato il sistema nel suo complesso secondo il procedimento descritto nella UNI 11248:2016 e dovrà rispondere prestazionalmente a tutte le norme UNI e CEI applicabili al caso in esame. Il tutto dovrà essere conforme alle Leggi Regionali applicabili in materia di illuminazione e di protezione dall'inquinamento luminoso nonché alle norme UNI e CEI applicabili.

La Norma UNI EN 13201-2 del settembre 2004, che recepisce la norma EN 13201-2 – Road Lighting –Part 2: Performance requirements (del novembre 2003, con correzioni introdotte il 3 dicembre 2003),

definisce, per mezzo di requisiti fotometrici, le classi di impianti di illuminazione per l'illuminazione delle strade indirizzata alle esigenze di visione degli utenti e considera gli aspetti ambientali dell'illuminazione stradale. In essa sono contenute tabelle con le classi illuminotecniche definendone le caratteristiche previste per le differenti tipologie di strade, tra le quali, identificate in Classe S, le strade pedonali e ciclabili.

Classe di illuminazione	Illuminamento orizzontale		Abbagliamento debilitante
	E medio [lux] (minimo mantenuto)	E minimo [lux] (mantenuto)	TI [%] (max)
S1	15	5	15
S2	10	3	15
S3	7,5	1,5	15
S4	5	1	20
S5	3	0,6	20
S6	2	0,6	20
S7	non determinato	non determinato	-

Particolare rilevanza ai fini della sicurezza assume lo studio delle cosiddette "zone di conflitto" che sono rappresentate dalle intersezioni tra più infrastrutture dello stesso tipo (incroci stradali, ecc.) oppure dove convergono infrastrutture di tipo diverso (strade, ciclabili, marciapiedi, ecc.).

Anche se l'infrastruttura lineare oggetto di studio nel corso del suo sviluppo incontra molteplici interferenze con strade di ogni ordine tipo, ciclabili e passaggi pedonali, in questa fase si ritiene di non definire specifici approfondimenti progettuali in ordine alle soluzioni per l'illuminazione lungo il percorso per tre ordini di motivi.

- **Criteri alla base del Progetto:** il progetto fa riferimento, come si è detto, a un più generale concetto di "infrastruttura leggera", caratterizzata anche da un basso livello (o nullo) equipaggiamento impiantistico.
- **Aree di valore naturalistico:** gran parte del tracciato si snoda in un ambito estremamente sensibile da un punto di vista ambientale e dove quindi l'introduzione dell'illuminazione notturna andrebbe a turbare equilibri naturalistici consolidati.
- **Zone di conflitto:** lo studio approfondito va demandato alle successive fasi progettuali in cui, di concerto con i Comuni interessati e gli Enti proprietari delle infrastrutture, si potranno valutare:
 - le previsioni dei Piani Illuminotecnici Comunali (qualora esistenti e cogenti);
 - i flussi di ciascuna utenza che effettivamente interessano la zona alle varie ore del giorno (eventualmente facendo uso anche di modelli previsionali);
 - tutte le altre caratteristiche peculiari che consentano fare una corretta Valutazione del Rischio così come richiesto dalla UNI 11248 e determinare il corretto livello prestazionale di illuminazione se necessario.

Una volta esperite le fasi di confronto con i Soggetti cointeressati alla gestione delle infrastrutture viarie interessate e condivisa la volontà di predisporre laddove necessario le componenti impiantistiche relative all'illuminazione pubblica, queste dovranno aderire ai seguenti principi informativi.

- La necessità di garantire livelli di illuminazione in riferimento alle classificazioni effettuate. Le caratteristiche indicate dovranno essere ottenute considerando l'effettivo posizionamento degli apparecchi illuminanti tenendo conto degli arretramenti degli stessi e del puntamento effettuato. L'impianto sarà quindi progettato per rispettare le leggi più restrittive in fatto di inquinamento luminoso eliminando le dispersioni del flusso luminoso verso l'alto con la sola esclusione dei faretti di illuminazione delle emergenze ambientali o di contesto.
- L'accensione dei carichi sarà realizzata mediante dispositivi automatici che saranno collegati al quadro generale e limiteranno le accensioni al livello di luminosità richiesto.
- Tutte le parti attive dei componenti elettrici devono essere protette mediante isolamento o mediante barriere o involucri per impedire i contatti diretti. Le lampade degli apparecchi di illuminazione saranno adeguatamente protette da manomissioni o contatti accidentali.
- Non devono diventare accessibili se non dopo aver rimosso un involucro o una barriera per mezzo di un attrezzo, a meno che l'apparecchio non si trovi ad una altezza superiore a 2,8 m.
- I componenti elettrici saranno meglio specificati nelle successive fasi di sviluppo progettuale, ma devono avere, per costruzione o per installazione, almeno il grado di protezione IP33. Per gli apparecchi di illuminazione il grado di protezione IP23 è sufficiente quando il rischio di inquinamento ambientale sia trascurabile, e se gli apparecchi di illuminazione sono posti a più di 2,50 m al di sopra del livello del suolo. Le prescrizioni relative alla costruzione e alla sicurezza degli apparecchi di illuminazione sono indicate nella serie di norme CEI EN 60598. L'installatore dovrà verificare l'esistenza delle certificazioni richieste.
- Salvo più precise e dettagliate indicazioni in fase di progetto definitivo ed esecutivo, sarà ammessa una caduta di tensione fino al 5% della tensione nominale dell'impianto, mentre dovranno essere sottoposte a verifica le caratteristiche meccaniche dei corpi illuminanti (materiale, dimensioni, protezione dalle corrosioni, ipotesi di carico, ecc.).
- Per l'illuminazione dei vari luoghi componenti il percorso si dovrà riuscire ad ottenere una illuminazione uniforme e confortevole che permetta di vedere gli ostacoli e le persone senza però creare disturbo alle stesse. Per questo motivo i calcoli di verifica non saranno realizzati per garantire la sola illuminazione orizzontale ma dovranno verificare anche la componente verticale garantendo un idoneo grado di uniformità, una resa colori elevata, e un basso indice di abbagliamento. La tipologia dei corpi illuminanti dovrà quindi garantire tali caratteristiche.

Smaltimento delle acque di piattaforma

Per progettare il sistema idraulico di raccolta e allontanamento delle acque di origine meteorica che interessano la piattaforma ciclabile, le scarpate adiacenti e le piattaforme stradali che vengono interessate quando sono in adiacenza, gli elementi deputati al drenaggio della superficie in progetto sono principalmente fossi di guardia, cunette alla francese e collettori di diametro variabile.

Le acque meteoriche e di scolo dei terreni (non inquinate) provenienti dai versanti naturali e dalle scarpate stradali sono direttamente convogliate, tramite i fossi di guardia, ai recettori superficiali ubicati in posizione favorevole in relazione all'andamento delle pendenze del terreno.

Le soluzioni tecniche previste per garantire la continuità delle opere di scolo della sede stradale e le canalizzazioni, esistenti e non, disposte per intercettare, convogliare ed avviare ai recapiti finali le relative portate originatesi dal complesso delle superfici drenanti, dovranno rispettare i seguenti criteri progettuali:

- Mantenimento della sicurezza sul piano viario anche in caso di apporti meteorici eccezionali;
- Protezione dall'erosione del tracciato di progetto quando interessato dal deflusso di acque, canalizzate e non;
- Protezione dall'erosione e mantenimento della sicurezza a valle dei recapiti della rete di drenaggio.

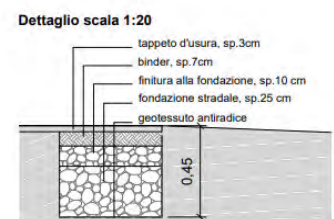
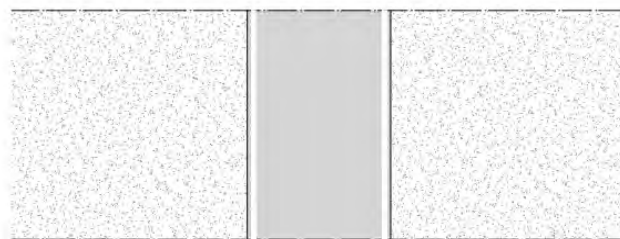
Sono individuabili quattro situazioni distinte all'interno del tracciato della nuova ciclovia, da trattare con soluzioni specifiche, come di seguito dettagliato.

Tracciato ciclabile in sede propria

Potranno essere realizzati fossi di guardia lato campagna (orientativamente di 50x50 cm) in affiancamento al tracciato ciclabile, quando le pendenze del terreno lo richiedono. Ovvero dal lato di monte, quando questo presenta scarpate rilevanti, per evitare il sormonto del tracciato stesso da parte delle acque meteoriche, o dal lato di valle per la continuità delle opere di allontanamento delle acque. Il fosso di guardia convoglierà l'acqua fino ai primi recettori disponibili, ma nelle situazioni in cui il recettore finale è distante, si provvederà ad invasare le acque raccolte in appositi bacini permeabili (con dimensioni calcolate in funzione delle leggi pluviometriche, idrauliche e di permeabilità dei terreni) realizzati in terra che consentano, terminato l'evento meteorico, di rilasciare per filtrazione le acque raccolte nel terreno naturale.

Sezione ricavata da ampliamento della carreggiata stradale

Ai lati della carreggiata stradale delle strade esistenti interessate dalla prossimità con la nuova ciclovia, saranno previsti cordoli in calcestruzzo o altri elementi separatori dal tracciato in progetto. Le opere di allontanamento idrico predisposte per la carreggiata stradale consentiranno l'allontanamento anche dal tracciato ciclopedonale e per garantire la continuità di opera delle stesse i cordoli di calcestruzzo saranno integrati con pezzi speciali in corten (a bocca di lupo) per lo scolo delle acque ogni 30 m nei tratti in rettilineo e ogni 15 metri nei tratti in curva.



Percorso in affiancamento alla sede stradale o sfalsato rispetto alla sede carrabile

Potrà essere realizzata una cunetta in calcestruzzo nei tratti in cui l'acqua raggiunge la ciclovia dalla carreggiata stradale, ovvero nei tratti in curva in cui il percorso di progetto si trova all'interno della curva stessa. La cunetta in cls convoglierà l'acqua fino ai primi recettori disponibili. Nelle situazioni in cui il recettore finale è più distante o in cui si prevede anche il tombamento di fossi di guardia adesso esistenti con tubazioni in PVC di diametro variabile, la cunetta verrà interrotta da un sistema caditoia-pozzetto che consente il convogliamento dell'acqua transitante nella zanella in calcestruzzo alla tubazione sottostante.

Casi particolari e situazioni di sensibilità ambientale locale

Esistono poi i casi particolari rappresentati dai sottovia di nuova realizzazione che consentono all'infrastruttura di superare le barriere antropiche, in questo caso si eviterà - laddove possibile e se tecnicamente ragionevole - il ricorso ad impianti di sollevamento e si cercherà sempre di raccogliere le acque di piattaforma ed invasarle in appositi bacini permeabili o in pozzi drenanti.

Le soluzioni proposte saranno concordate preliminarmente, durante le successive fasi di progettazione, con i Consorzi di Bonifica o altri Enti preposti alla tutela delle matrici ambientali (ambiente idrico e ciclo delle acque, suolo e sottosuolo).

Particolare attenzione progettuale sarà rivolta alle situazioni che prevedono l'intervento in sommità o in affiancamento agli argini (maestri o consortili) al fine di regimare correttamente le acque di superficie e di evitare fenomeni di erosione o infiltrazione che possono incidere sulla stabilità del corpo arginale.

Nei tratti che interessano l'argine fluviale (maestro o secondario) si è data priorità al mantenimento dell'integrità dell'opera idraulica (seguendo in ciò le raccomandazioni preliminari di AIPO e delle altre Autorità competenti). In questi casi (sezioni tipologiche G, I, L) non sono state previste particolari opere di regimazione idraulica (canalette, pozzetti, etc.) per preservare la superficie dell'argine; le acque provenienti da superfici asfaltate - nel rispetto dello stato di fatto - verranno allontanate tramite idonea pendenza trasversale della carreggiata per poi essere disperse nello strato superficiale del terreno.

Per i tratti di tipologia O, trattandosi di percorsi urbani ricavati su parte della carreggiata esistente, senza incremento di superficie impermeabile, le nuove opere utilizzeranno le caditoie esistenti mentre la fascia spartitraffico sarà interrotta ad intervalli regolari per consentire lo smaltimento delle acque stradali o sarà integrata da pozzetti di raccolta collegati alle caditoie esistenti.

Per le sezioni tipologiche H8 e M1 si fa presente che esse riguardano pochi e brevissimi tratti di progetto, rispettivamente 0,3km totali per la s.t. H8 e 0,1 km per la s.t. M1 e che le acque di piattaforma saranno collettate nei sistemi di raccolta esistenti prossimi ai tratti in questione.

Sicurezza della circolazione e segnaletica

Aspetti generali

La segnaletica prevista sarà realizzata in maniera riconoscibile, funzionale, chiara e univoca. Con riguardo alle componenti e delle singole articolazioni funzionali l'opera ciclabile in progetto sarà provvista della segnaletica stradale verticale ed orizzontale, riconoscibile, -, dopo ogni interruzione e dopo ogni intersezione, che ne evidenzia l'uso specialistico, l'esistenza di ostacoli e particolarità, l'eventuale promiscuità con altre tipologie di utenti nonché la prossimità dei cambi di direzione e degli incroci.

Secondo quanto prescritto in materia D.M. n. 557/1999, le piste ciclabili devono essere provviste della specifica segnaletica verticale all'inizio e alla fine del loro percorso, dopo ogni interruzione e dopo ogni intersezione (art. 10, co. 1). Inoltre, devono essere provviste di appositi simboli e scritte orizzontali che ne distinguano l'uso specialistico. Analogamente deve essere segnalato, con apposite frecce direzionali sulla pavimentazione, ogni cambio di direzione della pista (art. 10 co. 2).



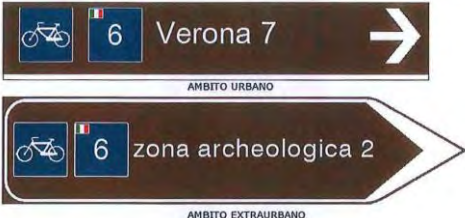
Il progetto è corredato da uno specifico elaborato relativo alla tipizzazione della segnaletica da impiegare, come di seguito individuato.

cfr. elaborato	TIPOLOGICI SEGNALETICA STRADALE	F000TIPTI01TP04_A
----------------	---------------------------------	-------------------

Identità visiva

La segnaletica deve essere facilmente identificabile e deve possedere una propria identità visiva che consenta l'immediata riconoscibilità da parte sia dell'utenza motorizzata sia dell'utenza ciclabile. Gli elementi critici (incroci con veicoli, presenza di vegetazione latitante), per i quali vigono opportune regole di comportamento, saranno segnalati lungo l'itinerario. Più in generale oltre al rispetto delle prescrizioni di norma in materia di segnaletica, secondo quanto prescritto dalla Direttiva MIT 375/2017 un itinerario inserito nel SNCT deve essere riconoscibile attraverso una specifica segnaletica che consenta l'individuazione del singolo percorso e ne identifichi il carattere nazionale.

Oltre alle prescrizioni di legge, occorre pertanto rispettare le prescrizioni contenute nella richiamata Direttiva, laddove vengono fissati gli standard tecnici di progettazione da rispettare riguardo alla segnaletica e riconoscibilità delle Ciclovie (Criterio B.4).

		
<i>Segnale di identificazione per ciclovie appartenenti al SNCT</i>	<i>Pannelli integrativi per segnali di identificazione delle ciclovie</i>	<i>Segnali di direzione ambito urbano ed extraurbano</i>

L'esatta ubicazione, il numero e la tipologia dei cartelli da installare saranno dettagliati e definiti con precisione nelle successive fasi di progetto esecutivo, anche in accordo con le amministrazioni interessate e con gli altri portatori di interessi collettivi coinvolti nell'attuazione del Progetto.

Più in generale, gli elementi della progettazione dovranno concorrere alla definizione di un'immagine coordinata con l'obiettivo di conferire identità e riconoscibilità alla ciclovie.

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

COMPATIBILITÀ DEGLI INTERVENTI CON IL CONTESTO

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 in ordine alle varianti parziali agli strumenti urbanistici vigenti, da adottare contestualmente all'approvazione delle successive fasi di

progetto. Per gli aspetti di fattibilità urbanistica e compatibilità territoriale si rimanda agli elaborati specifici:

cfr. elaborato	STUDIO PRELIMINARE DI INSERIMENTO URBANISTICO E VINCOLI	F000GENUR01COnn_A
	STUDIO PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE	F000TAMEG01ET04_A

Verifica preventiva dell'interesse archeologico

Per le opere sottoposte all'attuazione del D.Lgs. n. 50/2016, è obbligatoria l'applicazione dell'art. 25 dello stesso Decreto, ai fini di una verifica preventiva dell'interesse archeologico sulle aree interessate alle opere da attuare. Tale verifica preventiva consente di accertare, prima di iniziare i lavori, la sussistenza di giacimenti archeologici ancora conservati nel sottosuolo e di evitarne la distruzione con la realizzazione delle opere in progetto. L'applicazione dell'iter procedurale previsto dall'art. 25 permette alla Stazione Appaltante di conoscere preventivamente il rischio archeologico dell'area su cui è in progetto l'intervento e di prevedere in conseguenza eventuali variazioni progettuali, difficilmente attuabili in corso d'opera, in attuazione del disposto dell'art. 20 del D.Lgs. n. 42/2004 e smi secondo il quale *"i beni culturali non possono essere distrutti, deteriorati, danneggiati o adibiti ad usi non compatibili con il loro carattere storico o artistico oppure tali da recare pregiudizio alla loro conservazione"*.

La normativa vigente in materia di valutazione del rischio archeologico prende avvio dall'art. 28 del Codice dei Beni Culturali e trova attuazione dunque attraverso il richiamato art. 25 del D. Lgs. 50/2016. Le linee guida indicate nella normativa prevedono per la fase preliminare un'indagine archeologica che presti particolare attenzione ai dati di archivio e bibliografici reperibili, all'esito delle ricognizioni volte all'osservazione dei terreni, alla lettura della geomorfologia del territorio, nonché, per le opere a rete, alle fotointerpretazioni.

Gli esiti delle valutazioni preventive effettuate nei termini prescritti, sono riportati in un set di elaborati redatti con riferimento alle unità amministrative provinciali, corrispondenti agli ambiti di competenza degli Uffici periferici del MiBAC (Soprintendenze Archeologiche).

cfr. elaborato	RELAZIONE ARCHEOLOGICA PRELIMINARE	F000ARHARnnREnn_A
	CARTA DELLE PRESENZE ARCHEOLOGICHE	F000ARHARnnSCnn_A
	CARTA DEL POTENZIALE ARCHEOLOGICO	F000ARHARnnSCnn_A

ELEMENTI GESTIONALI PER L'ATTUAZIONE DEL PROGETTO

Ricognizione e soluzione delle interferenze

La presente nota descrittiva è resa conformemente all'art.27 del D.Lgs. n. 50/2016 in applicazione delle disposizioni di cui ai commi 3 e 4. Alla luce di tali indicazioni gli enti gestori di reti o opere destinate al pubblico servizio devono rispettare il programma di risoluzione delle interferenze che dovrà essere poi elaborato ed approvato unitamente al progetto definitivo.

In fase di progetto di fattibilità tecnica ed economica, a seguito dei sopralluoghi e dei rilievi effettuate, sono stati preliminarmente valutati:

- il posizionamento dell'area di cantiere rispetto a sistemi o nodi viari critici (strade ad alta densità di traffico, incroci, ecc);
- la presenza, nelle immediate vicinanze dell'area di cantiere di parchi pubblici, attrezzature sportive, scuole, mercati, edifici pubblici, aeroporti, stazioni o altre attività aperte al pubblico, ecc.;
- la possibilità interferenze riscontrabili nella fase di realizzazione, riconducibili alla presenza di dotazioni impiantistiche interne ed esterne alle opere oggettivamente o potenzialmente interferenti.

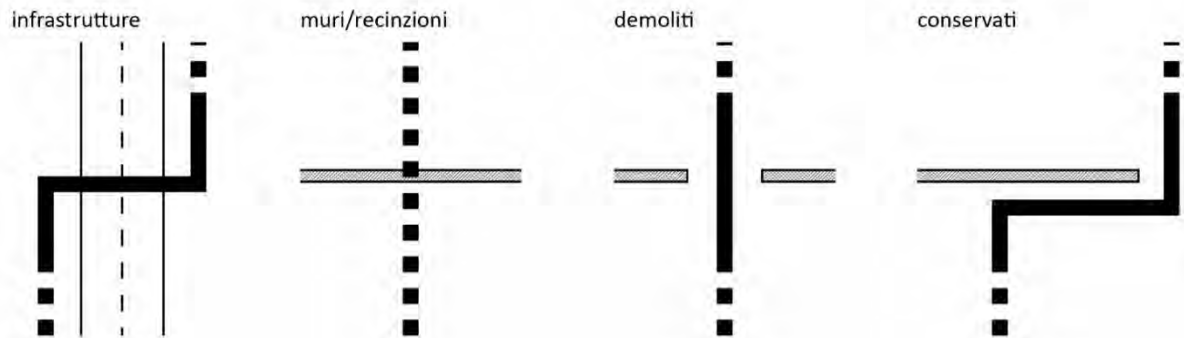
Sono individuati come interferenze tutti gli elementi antropici ed artificiali che contribuiscono alla definizione del paesaggio: per alcuni di questi si prevede la rimozione in quanto costituiscono intralcio o incompatibilità con il progetto, costituendo delle vere e proprie barriere (es. recinzioni metalliche), per altri non si prevede alcun intervento in quanto la loro permanenza costituisce memoria storica o elemento strutturante per l'intervento.

A partire da quanto emerso nel corso dei sopralluoghi e dei rilievi sulle planimetrie (di stato di fatto e di progetto) sono stati riportati gli elementi discreti che possono costituire vincolo e che dovranno trovare maggiore precisazione nelle successive fasi della progettazione

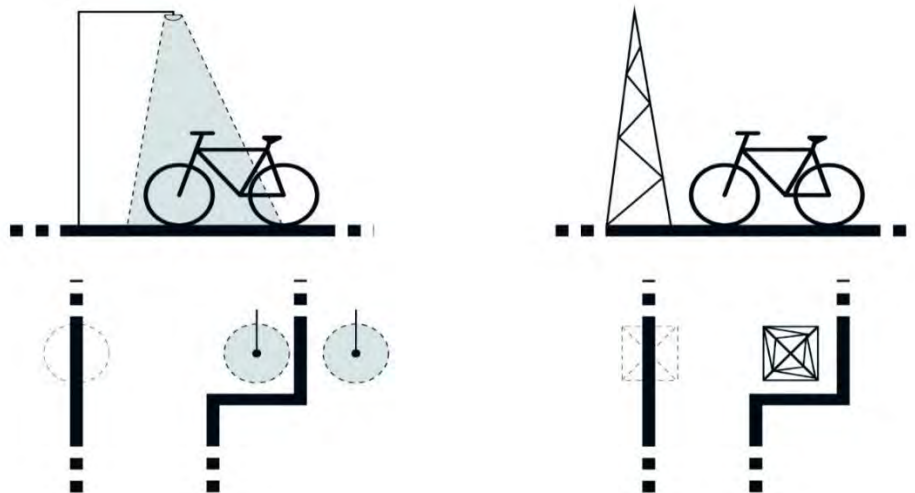
Per quanto rilevato in questa fase progettuale le interferenze potenziali comprendono anche elementi esistenti nel tracciato di progetto che non costituiscono ostacolo alla realizzazione ed allo sviluppo del progetto. Sarà in fase esecutiva che i manufatti e le opere d'arte saranno individuate e censite in funzione della loro sovrapposizione all'interno delle aree di cantiere o in zone interessate dal passaggio di personale e mezzi, siano esse aree in soprasuolo o in sottopasso. Le aree di cantiere verranno individuate limitando quanto più possibile le interferenze e minimizzando per quanto possibile gli impatti dovuti alle attività di cantiere.

Le linee interferenze riscontrabili nella fase di realizzazione delle opere in progetto possono essere ricondotte alle seguenti tipologie:

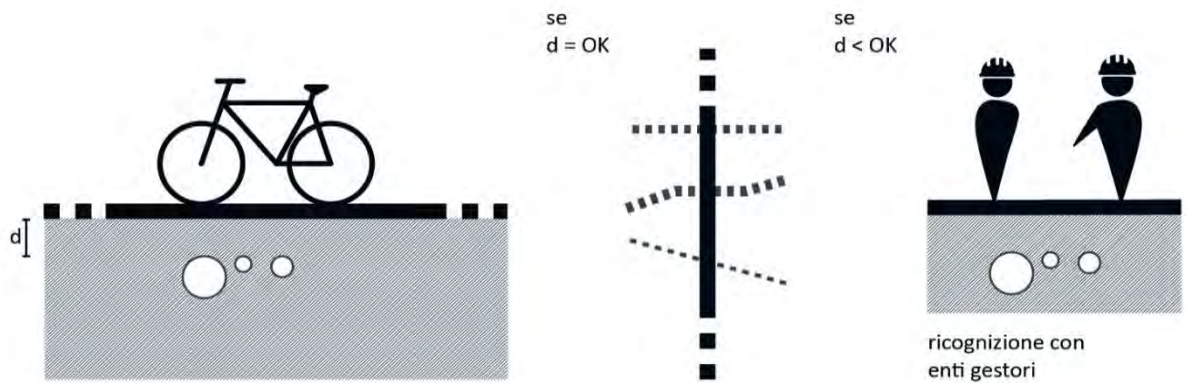
- Interferenze di superficie, comprendenti tutti gli elementi che si trovano nel tracciato. Le opere di progetto, che presentano un esteso sviluppo lineare, intercettano innanzitutto il sistema viabilistico e stradale di livello superiore, che viene risolto con l'adozione di soluzioni tecnico-progettuali per la realizzazione di attraversamenti ciclopedonali secondo soluzioni di larga diffusione e normalmente adottate in casi simili. Ulteriori elementi possono essere muri, recinzioni, canali, marciapiedi, elementi appartenenti alla ferrovia. Alcuni di questi andranno in demolizione, altri verranno conservati in parte ed altri ancora verranno conservati come memoria storica.



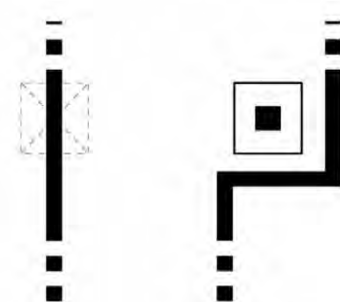
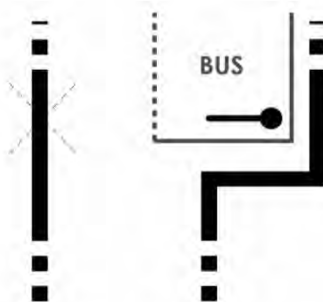
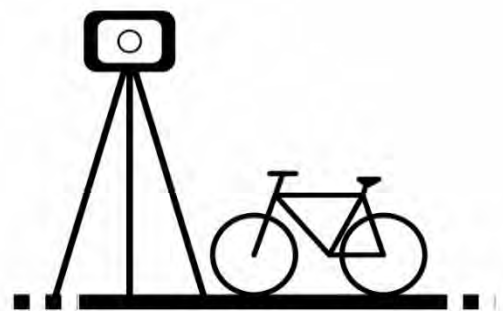
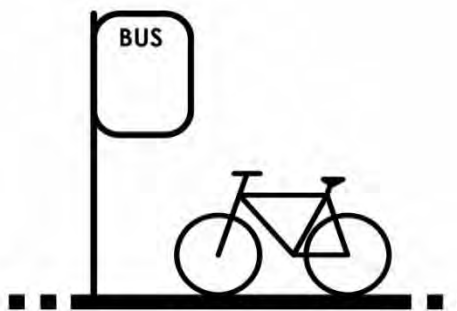
- Interferenze con reti aeree (elettriche e telefoniche e illuminazione pubblica) che richiedono la ridefinizione del tracciato e della morfologia dei manufatti, anche in accordo con modalità tecniche ed esecutive da concordare con i Soggetti gestori.



- Interferenze con reti sotterranee (acquedotti, fognature, gasdotti) sia nel senso di sviluppo delle opere che in senso perpendicolare, che generalmente non generano particolari problematiche progettuali in quanto collocate a quote inferiori a quelle di normale lavorazione; a seguito di ricognizione con tecnici degli enti gestori saranno assunte le prescrizioni operative in caso di puntuali interferenze tra le opere in progetto e le citate reti interrante.



- Interferenze con pensiline per la fermata dei mezzi pubblici: in tali circostanze si è previsto lo spostamento delle stesse o la deviazione del tracciato ciclopedonale in modo da non interferire con le stesse.
- Interferenza con installazioni per la misura della velocità e rilevazione del traffico o semplici cartelli stradali o pubblicitari: laddove interferenti con il percorso lo stesso viene deviato o – in alternativa – è previsto lo spostamento delle installazioni.



Eventuali problematiche ed aspetti concernenti le interferenze al momento non rilevabili in situ e non deducibili dalla documentazione a disposizione verranno, se presenti, dibattute in sede di conferenza di servizi alla presenza dei Soggetti gestori preposti nel corso delle successive fasi di approfondimento progettuale.

In tali fasi sarà necessario elaborare le ipotesi di cantierizzazione, basandosi sulle evidenze rilevate in fase di prefattibilità da implementarsi in fase di progetto definitivo, anche attraverso approfonditi

sopralluoghi coadiuvati da rilievi di dettaglio, richiedendo ove necessario assistenza agli Enti gestori dei sottoservizi, al fine di individuare precisamente e in dettaglio l'effettivo posizionamento e dimensione delle aree di cantiere, organizzandole funzionalmente in base alle esigenze. Si dovrà, inoltre, procedere alla specifica individuazione degli eventuali sottoservizi interferenti con le aree di cantiere. La campagna di rilievo da effettuare in fase esecutiva dovrà individuare la presenza eventuale di reti di approvvigionamento idrico, reti di raccolta e smaltimento acque (fognature e collettori), reti di distribuzione dell'energia elettrica, reti di telecomunicazione, ostacoli e barriere alla libera fruibilità costituiti da muri e/o recinzioni, presenza di elementi puntuali d'ostacolo alla fruizione o altri elementi particolari. Ogni elemento infrastrutturale interferente dovrà poi essere individuato all'interno degli stralci cartografici di dettaglio, integrando le informazioni in modo da completare la conoscenza dei luoghi e da poter rendere operative le aree di cantiere. Contestualmente gli Enti gestori interessati dovranno essere contattati per avere conferma dell'idoneità delle risoluzioni considerate. Sarà, in ultimo, cura del Direttore Lavori e dei professionisti preposti alla Sicurezza elaborare metodologie discrezionali utili all'efficientamento dell'area ai fini della cantierizzazione e realizzazione operativa.

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).

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.

cfr. elaborato

PIANO PARTICELLARE DELLE AREE - TRATTA_0n

FNNnTRAES01PC01_A

Cantierizzazione delle opere

Il cantiere e le prime indicazioni per la stesura dei piani di sicurezza

Le opere non presentano particolari problematiche in merito agli aspetti legati alla sicurezza. Le lavorazioni che richiedono maggiori cautele sono quelle relative alle opere d'arte maggiori, ai movimenti terra, alla costruzione della ciclovia lungo le strade più trafficate, agli interventi in fregio agli ambiti fluviali e lagunari, alle eventuali opere in alveo.

Già l'attuale progettazione indica - per le opere più impegnative come ad esempio i ponti - le possibili soluzioni realizzative, improntate alla riduzione dei rischi per i lavoratori. Laddove è prevista l'esecuzione di opere che richiedono particolari cautele o approntamenti, questi saranno affrontati nelle successive fasi progettuali, in particolare nella fase di progettazione esecutiva, con la redazione del

Piano di Sicurezza e Coordinamento e del Fascicolo dell'Opera. Per ogni approfondimento si rimanda allo specifico elaborato come di seguito richiamato.

cfr. elaborato

PRIME INDICAZIONI E MISURE PER LA SICUREZZA

F000SICSI01SI01_A

Gestione delle materie

Regime normativo per le terre e rocce da scavo

Con il termine terre e rocce da scavo si fa riferimento al suolo scavato derivante da attività finalizzate alla realizzazione di un'opera tra cui:

- scavi in genere (sbancamento, fondazioni, trincee);
- perforazione, trivellazione, palificazione, consolidamento;
- opere infrastrutturali in generale (galleria, strade, ecc.);
- rimozione e livellamento di opere in terra.

A seconda della loro caratterizzazione, provenienza e destinazione si applicano regimi normativi diversi:

- Art.185 c.1 lett. c) D. Lgs 152/2006 : terre e rocce allo stato naturale riutilizzate nello stesso sito di produzione;
- D.P.R. n. 120/2017: terre e rocce da scavo che hanno requisiti tali da poter essere trattati come sottoprodotti e che, in quanto tali, possono essere riutilizzate nell'ambito della stessa opera per la quale sono state generate, di una diversa opera - in sostituzione dei materiali di cava - o in processi produttivi. Il riutilizzo in impianti industriali è possibile solo nel caso in cui il processo industriale di destinazione sia orientato alla produzione di prodotti merceologicamente ben distinti dalle terre e rocce e ne comporti la sostanziale modifica chimico-fisica;
- D. Lgs. n. 152/2006 parte IV: terre e rocce da scavo che, non rientrando in nessuna delle categorie di cui sopra devono essere smaltite come rifiuti.

La disciplina delle terre e rocce da scavo come sottoprodotto contenuta nel DPR 13 giugno 2017 n. 120 "*Riordino e semplificazione della disciplina sulla gestione delle terre e rocce da scavo*" detta tra l'altro le condizioni che devono essere rispettate affinché le terre e rocce da scavo possano essere qualificate come sottoprodotto. Tra le principali:

- che siano utilizzabili senza trattamenti diversi dalla normale pratica industriale e, allo stesso tempo,
- che soddisfino i requisiti di qualità ambientale previsti ovvero non presentino concentrazioni di inquinanti superiori ai limiti previsti nella Tab. 1 All. 5 Titolo V parte IV del D.Lgs. n. 152/2006 con riferimento alla specifica destinazione d'uso del sito di produzione e del sito di destinazione (art. 10 c.1); possono invece contenere calcestruzzo, bentonite, polivinilcloruro - PVC, vetroresina, miscele cementizie e additivi per scavo meccanizzato.
- che non costituiscano fonte di contaminazione diretta o indiretta per le acque sotterranee, ad esempio in contesti idrogeologici particolari quali condizioni di falda affiorante, substrati rocciosi fessurati e inghiottitoi naturali,

Generalità sulla gestione delle terre e rocce da scavo

In attuazione di quanto previsto dall'art. 8 della L. n. 164/2014, di conversione con modifiche del D.L. n. 133/2014, è stato approvato il D.P.R. 13 giugno 2017 n. 120, che sostituisce e riunisce in un'unica normativa tutta la gestione delle terre e rocce da scavo come sottoprodotti. Il D.P.R. n. 120/2017, pur introducendo alcune novità, mantiene sostanzialmente l'impostazione della normativa precedente, distinguendo due diverse casistiche:

- applicazione (come previsto dal Capo II della norma, dall'art. 8 all'art. 19) di una procedura simile a quella prevista dal Regolamento di cui al DM 161/2012 per i materiali da scavo derivanti da opere sottoposte a VIA o ad AIA con produzione maggiore di 6.000 mc, anche se il Piano di Utilizzo non richiede più una autorizzazione esplicita;
- applicazione di una procedura semplificata, simile a quella dell'ex art. 41bis, per tutti i cantieri inferiori a 6.000 mc (compresi quelli che riguardano opere sottoposte a VIA o ad AIA) e per i siti di grandi dimensioni non sottoposti a VIA o AIA.

La nuova norma prevede che il proponente o il produttore attesti il rispetto dei requisiti di cui all'articolo 4 del richiamato DPR, che consentono di considerare i materiali da scavo come sottoprodotti e non rifiuti, mediante una "autocertificazione" (dichiarazione sostitutiva di atto di notorietà, ai sensi del DPR 445/2000) da presentare all'Arpa territorialmente competente e al Comune del luogo di produzione (all'autorità competente nel caso di "cantieri di grandi dimensioni") utilizzando il modello di cui all'Allegato 6 del DPR stesso.

Bilancio di produzione di materiale da scavo e/o di rifiuti

Come si è detto, non rientrano nella definizione di rifiuto le terre e rocce da scavo destinate ad effettivo riutilizzo diretto, materie che pertanto sono escluse dall'applicazione di tale normativa e dell'intera disciplina sui rifiuti, a condizione però che non provengano da siti inquinati e da bonifiche, come nel caso in oggetto, ed abbiano comunque limiti di accettabilità inferiori a quelli stabiliti dalle norme vigenti, nonché il materiale venga avviato a reimpiego senza trasformazioni preliminari e secondo le modalità previste dalle autorità amministrative competenti. Le destinazioni previste per l'utilizzo delle terre e rocce da scavo sono i rinterri, i riempimenti, le rimodellazioni e i rilevati nell'ambito del cantiere.

Nel presente progetto, per le terre e rocce da scavo, sono previste tutte le misure volte a favorirne in via prioritaria il reimpiego diretto, mentre il materiale da scavo non utilizzato direttamente in situ, dovrà essere avviato, secondo le modalità autorizzative già richiamate, ad altre attività di valorizzazione e/o a discarica.

I materiali non pericolosi derivanti dalle operazioni di demolizione della viabilità attualmente esistente, effettivamente avviati al riutilizzo diretto all'interno dello stesso cantiere, previa selezione, vagliatura e riduzione volumetrica, non rientrano nella classificazione di rifiuti.

Nelle fasi realizzative dovranno essere adottate tutte le misure atte a favorire la riduzione di rifiuti da smaltire in discarica, attraverso operazioni di reimpiego, previa verifica della compatibilità tecnica al riutilizzo in relazione alla tipologia dei lavori previsti. Al fine di limitare la produzione dei rifiuti inerti si dovrà:

- favorire in ogni caso, ove possibile, lo stoccaggio selettivo dei residui e la conseguente suddivisione dei rifiuti in categorie merceologiche omogenee;
- favorire, direttamente nel luogo di produzione, una prima cernita dei materiali residui in gruppi di materiali omogenei puliti;
- prevedere, ove possibile, precise modalità di riutilizzo in cantiere dei materiali residui, per il loro reimpiego nelle attività di costruzione;

- conferire i rifiuti inerti presso i diversi impianti di gestione presenti sul territorio comunale e/o provinciale e regolarmente autorizzati ai sensi della vigente normativa.

Il conferimento in discarica dovrà avvenire con le modalità previste dalla normativa vigente esclusivamente nei casi in cui non risulti possibile riutilizzare e/o recuperare i materiali da scavo e demolizione. Dall'attività di scavo saranno prodotti dei materiali riutilizzati come reinterro e/o risagomatura dell'attuale piano di campagna o che saranno conferiti in discarica, la cui quantità effettiva ed individuazione sarà valutata nel corso delle fasi progettuali successive ed esecuzione dei lavori in cui sarà avviato conferimento presso autorizzato impianto per il recupero di rifiuti non pericolosi. Al termine dei lavori dovranno essere comunicate agli enti competenti le effettive produzioni di rifiuti e la loro destinazione (riutilizzo, recupero, smaltimento, trasporto).

Localizzazione e gestione delle aree di cantiere da adibire a deposito temporaneo

Le superfici dedicate al deposito temporaneo dovranno, in via preferenziale, essere individuate in aree di impianto già adibite a piazzale allo scopo di evitare l'eventuale contaminazione dei suoli. Le aree di deposito saranno poste planimetricamente in zone tali da minimizzare i percorsi dei mezzi interni al cantiere e dei mezzi trasportatori a destino finale per le operazioni di carico, in modo da evitare interferenze con le attività di cantiere.

Le aree di deposito dovranno essere provvista di opportuni sistemi di isolamento delle aree esterne, quali cordoli di contenimento, e pendenze del fondo appropriato, volte al contenimento di eventuali acque di percolazione. Le acque di percolazione eventualmente prodotte dovranno essere inviate alla rete di drenaggio delle acque meteoriche dilavanti prevista nel progetto.

Ove si preveda lo stoccaggio del materiale direttamente sul piano di appoggio dell'area di deposito, senza l'utilizzo di contenitori, si dovrà provvedere alla separazione del materiale dal fondo con opportuno materiale impermeabilizzante selezionato in funzione della tipologia di materiale stoccato e del grado di contaminazione dello stesso.

Elementi di pianificazione e gestione operativa delle terre e rocce da scavo

⇒ Campo di applicazione specifico per le disposizioni di cui al D.P.R. 120/2017

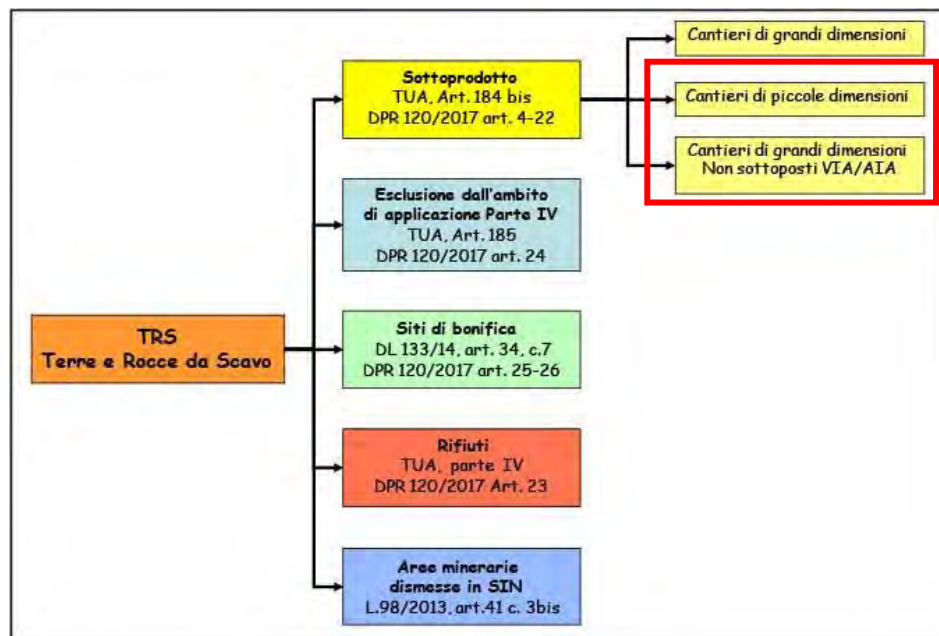
In questa fase, considerato che il progetto sarà realizzato per lotti di intervento strettamente correlati alle risorse di volta in volta finanziate, non è possibile definire le dimensioni del singolo intervento attuativo, pertanto il PFTE può solo tracciare una metodologia di gestione che andrà approfondita e meglio specificata nelle successive fasi attuative.

In linea generale e per come è attualmente articolato il progetto, ai fini dell'applicazione della disciplina di settore, si fa riferimento alle disposizioni per cantieri in cui "*sono prodotte terre e rocce da scavo in quantità superiori a seimila metri cubi, calcolati dalle sezioni di progetto, nel corso di attività o di opere non soggette a procedure di valutazione di impatto ambientale o ad autorizzazione integrata ambientale di cui alla Parte II del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152*", in conformità alle definizioni di cui al comma 1, lett. v) del D.P.R. n. 120/2017. Ciò si assume come riferimento considerando l'estensione dell'infrastruttura e l'ipotetico sviluppo dei lotti funzionali, ricorrendo la pre-condizione in ordine alla non assoggettabilità a VIA dell'opera nel suo complesso.

Sull'individuazione delle fattispecie applicative del DPR in parola, incidono - più realisticamente - le possibili modalità di attuazione del progetto, che vedono il concorso di moltissimi Soggetti istituzionali a cui può conseguire una più minuta frammentazione dei lotti funzionali, pervenendo così alla realizzazioni di stralci di minore impegno cantieristico, secondo le definizioni di cui di cui al comma 1, lett. t) del DPR stesso (cantiere in cui sono prodotte terre e rocce da scavo in quantità non superiori a seimila metri cubi).

⇒ Elementi procedurali

Il riferimento operativo principale per l'applicazione della disciplina per l'utilizzo delle terre e rocce da scavo è fornito dalle specifiche Linee guida emanate dal Consiglio del Sistema Nazionale per la Protezione dell'Ambiente (SNPA), con Delibera n. 54/2019 (nel seguito LG-SNPA), come richiamate nella documentazione messa a disposizione dalle ARPA regionali interessate.



Schema di riferimento per la qualifica e gestione delle terre e rocce da scavo
(Linee Guida SNPA).

Secondo l'art. 22 del D.P.R. n. 120/2017 le terre e rocce da scavo generate in cantieri di grandi dimensioni non sottoposti a VIA o AIA, per essere qualificate sottoprodotti devono rispettare i requisiti di cui all'articolo 4 - Criteri per qualificare le terre e rocce da scavo come sottoprodotti - nonché i requisiti ambientali indicati nell'articolo 20 dello stesso D.P.R. Il produttore attesta il rispetto dei requisiti richiesti mediante la predisposizione e la trasmissione della dichiarazione di utilizzo di cui all'articolo 21 - Dichiarazione di utilizzo per i cantieri di piccole dimensioni.

⇒ Il tema del riutilizzo

Al fine di verificare la disciplina corretta da applicare per la gestione delle terre e rocce da scavo, è preliminarmente necessario determinare se si intende utilizzare le stesse nello stesso sito di produzione oppure in sito differente.

L'utilizzo nello stesso sito è normato dall'art. 185, lett. c), del D.lgs. 152/2006 e dall'art. 24 del nuovo D.P.R. 120/2017 (*recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*) che disciplina la gestione delle terre come **“non rifiuto”**.

In un'ottica di agevolazione del riutilizzo del materiale escavato nello stesso sito di produzione, anche l'Italia ha accolto, all'art. 185, del D.L.vo 152/2006 come modificato dal D.L.vo 205/2010, a far data dal 27 dicembre 2015, le modifiche di derivazione europea (Direttiva 2008/98/Ce) che hanno riguardato in particolare il c. 1, lett. b) e c), il quale dispone **“1. Non rientrano nel campo di applicazione della parte quarta del presente decreto:**

1. *b) il terreno (in situ), inclusi il suolo contaminato non scavato e gli edifici collegati permanentemente al terreno, fermo restando quanto previsto dagli artt. 239 e ss. relativamente alla bonifica di siti contaminati;*
2. *c) il suolo non contaminato e altro materiale allo stato naturale escavato nel corso di attività di costruzione, ove sia certo che esso verrà riutilizzato a fini di costruzione allo stato naturale e nello stesso sito in cui è stato escavato”.*

Torna utile notare che il riferimento non è al “cantiere”, ma al “sito”, per la definizione del quale si è dovuto attendere il D.M. 161/2012 – *Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo* – oggi abrogato dall'art. 31, comma 1, del D.P.R. n. 120/2017, il quale definisce **“sito: area o porzione di territorio geograficamente definita e determinata, intesa nelle sue componenti ambientali (suolo, sottosuolo e acque sotterranee, ivi incluso l'eventuale riporto) dove avviene lo scavo o l'utilizzo del materiale”** (art. 1, comma 1, lett. l).

Una volta definita la natura del cantiere, le sue dimensioni ed i livelli autorizzativi, nonché la tipologia di materiale da trattare, sarà eventualmente sviluppato il piano di utilizzo conformemente alle disposizioni di legge.

⇒ Il tema della caratterizzazione ambientale

Ai fini dell'operatività delle disposizioni normative, risulta centrale il tema della caratterizzazione ambientale delle terre e rocce da scavo. Per le parti di intervento che si attivano sotto la forma di cantieri di grandi dimensioni - ancorché non sottoposti a procedure di VIA o AIA - può risultare opportuno che ai fini delle procedure di campionamento, della caratterizzazione chimico fisica e dell'accertamento delle caratteristiche di qualità ambientale si applichino le procedure indicate dagli Allegati 2 e 4 al D.P.R., in relazione alla complessità delle opere e la quantità di materiale potenzialmente scavato (par. 3.2 LG-SNPA); detti Allegati indicano rispettivamente le procedure di campionamento in fase di progettazione e le procedure di caratterizzazione chimico-fisiche e accertamento delle qualità ambientali.

Le stesse Linee Guida specificano le modalità con le quali procedere alla caratterizzazione delle terre e rocce da scavo per la loro qualifica come sottoprodotti (par. 3.3). Gli aspetti essenziali ai fini della

verifica dei requisiti di qualità ambientale riguardano la numerosità dei punti d'indagine e dei campioni da prelevare e le modalità di formazione dei campioni da inviare ad analisi.

⇒ Indicazioni operative ed elementi di pianificazione

Con riferimento all'inquadramento normativo sopra richiamato e tenendo conto degli eventuali condizionamenti locali imposti dal contesto ambientale (aree protette, zone sensibili, ecc.) tutti i prodotti degli scavi e delle demolizioni derivanti dalle lavorazioni presenti in progetto saranno oggetto di caratterizzazione e saranno riutilizzate nell'ambito dei rinterri previsti. In linea generale sarà privilegiato il riutilizzo e saranno minimizzati i quantitativi di materiale da conferire in discarica; tali obiettivi saranno perseguiti tramite le seguenti strategie:

- Rinterro degli scavi eseguiti;
- Realizzazione di dune o rilevati;
- Spargimento e costipazione del terreno scavato per opere di rimodellazione superficiale.

La complessa tematica riguardante le terre e rocce da scavo può dare luogo a diverse fattispecie applicative, in ordine alla non comune estensione e articolazione dell'opera e alla molteplicità di situazioni attuative e realizzative a cui si potrà andare incontro. Anche se non espressamente richiesto nel caso in esame, nei successivi livelli di progettazione, ai fini della piena ed efficace esecutività delle opere, potrebbe essere necessario inquadrare i diversi passaggi gestionali e amministrativi sotto le forme del Piano di utilizzo di cui all'art. 9 del D.P.R. n. 120/2017, con i contenuti di cui all'Allegato 5 allo stesso DPR. Nel dettaglio il piano di utilizzo indica:

- l'ubicazione dei siti di produzione delle terre e rocce da scavo con l'indicazione dei relativi volumi in banco suddivisi nelle diverse litologie;
- l'ubicazione dei siti di destinazione e l'individuazione dei cicli produttivi di destinazione delle terre e rocce da scavo qualificate sottoprodotti, con l'indicazione dei relativi volumi di utilizzo suddivisi nelle diverse tipologie e sulla base della provenienza dai vari siti di produzione. I siti e i cicli produttivi di destinazione possono essere alternativi tra loro;
- le operazioni di normale pratica industriale finalizzate a migliorare le caratteristiche merceologiche, tecniche e prestazionali delle terre e rocce da scavo per il loro utilizzo, con riferimento a quanto indicato all'allegato 3;
- le modalità di esecuzione e le risultanze della caratterizzazione ambientale delle terre e rocce da scavo eseguita in fase progettuale in conformità alle previsioni degli allegati 1, 2 e 4, precisando in particolare:
 - I risultati dell'indagine conoscitiva dell'area di intervento;
 - le modalità di campionamento;
 - la necessità o meno di ulteriori approfondimenti in corso d'opera e i relativi criteri generali da seguire.
- l'ubicazione degli eventuali siti di deposito intermedio in attesa di utilizzo, anche alternativi tra loro, con l'indicazione della classe di destinazione d'uso urbanistica e i tempi del deposito per ciascun sito;

i percorsi previsti per il trasporto delle terre e rocce da scavo tra le diverse aree impiegate nel processo di gestione (siti di produzione, aree di caratterizzazione, siti di deposito intermedio, siti di destinazione e processi industriali di impiego), nonché delle modalità di trasporto previste.

Indicazioni relative ad accessibilità, utilizzo, manutenzione delle opere

Le opere sono state progettate con particolare riguardo all'accessibilità, al loro utilizzo ed alla corretta gestione e manutenzione.

- Accessibilità: gli interventi sono stati progettati con espresso riferimento alla loro accessibilità, in relazione ovviamente al tipo di utenza prevista.
- Utilizzo delle opere: le destinazioni d'uso delle opere rispondono ai criteri richiesti.
- Manutenzione: compatibilmente con il livello di approfondimento progettuale è possibile assicurare che tutte le opere (soluzioni funzionali, tipologie costruttive, materiali utilizzati) sono state progettate con particolare attenzione alla loro durabilità, alla facilità di manutenzione ed al contenimento dei costi di manutenzione.

Gli aspetti operativi relativi alla gestione e manutenzione saranno comunque oggetto di approfondimento tecnico nelle fasi successive del progetto.