



S.S. 106 JONICA – PLANIMETRIA GENERALE INTERVENTI

N°	Intervento	Località	Estensione	Categoria Sezione Stradale DM 1591/2001
1	Adeguamento e messa in sicurezza in tutti i sensi del km 30+00 (Stac. Innesco Anzolino) al km 32+000 (Stacolo) (compreso svincolo Cossile e Sibari) - 1° tratto	dal km 30 al km 32	20 km	B
2	SS 106 Jonica (franciso esistente) - Tratta Cotrone (Stac. Passoverchia) km 25+400 - Sibari km 32+000 - Mese in sicurezza - 2° Tratto	dal km 25 al km 32	7 km	B
3	SS 106 Jonica (franciso esistente) - Tratta Cotrone (Stac. Passoverchia) km 25+400 - Sibari km 32+000 - Mese in sicurezza - 3° Tratto (Stradale)	dal km 25 al km 32	7 km	C
4	Strada Longicosta - Mito - Crotone; Completamento Secondo SS 106; Collegamento vicino ponte di Crociani - SS 106 Jonica Mito - V Lutto	dal km 0 al km 5,5	5,5 km	C
5	SS 106 Jonica (franciso esistente) - Tratta Cotrone (Stac. Passoverchia) km 25+400 - Sibari km 32+000 - Mese in sicurezza - 3° Tratto (Stradale)	dal km 25 al km 32	7 km	C
6	Variente di Crotone dal km 24+250 al km 25+000 (Passoverchia)	dal km 24,25 al km 25	0,75 km	C
7	Manutenzione e messa in sicurezza del km 23+000 (Maroperto S. Anna) al km 24+700 (St. Pappalardo)	dal km 23 al km 24,7	1,7 km	C
8	Lavori di collegamento della SS 106 (km 0+000) alla SS 106 (viale km 2) dal km 0+000 al km 2+000 (Stac. Stradale C) per l'inglobamento della strada	Collegamento 0+000 al km 2+000	2 km	C
9	Variente di Crotone dal km 23+000 al km 22+400	dal km 23 al km 22,4	0,6 km	C
10	Lavori di realizzazione dell'atto di collegamento in via Micaela del Torone Greco tra la SS 106 VVA/5 (svincolo Greco) e la SS 106 al km 27+000 - prolungamento Loro	Collegamento in via VVA/5 al km 27	1 km	C
11	Lavori di costruzione della variante all'abitato di Felici (vicino viale 2) dal km 45+000 al km 51+000 (per un secondo svincolo funzionale completamente compatto sul	dal km 45 al km 51,7	6,7 km	B
12	Rinverto in variante su nuova sede Calabrese - Cotrone (Stac. Stradale di Sibari Greco (C) al km 17+000 della SS106) km 18 - Alla velocità di Passoverchia (B) al km 22+000 della SS106	Stradale in Variante	40 km	B+C



INFRASTRUTTURE Nel Dpcm previsti 3 miliardi, ne servono altri 4
«La Ss 106 non è nel Recovery ma verrà finanziata dallo Stato»

La Bruno Bossio racconta l'audizione dell'A.d. di Anas in commissione Trasporti



Enza Bruno Bossio, deputata del Pd

di MASSIMO CLAUDI

COSENZA - Si potrebbe ribattezzare la regina delle infrastrutture. La Ss 106 si estende per 491 km da Reggio Calabria a Taranto, percorrendo tutta la costa jonica di Calabria, Basilicata e parte di quella pugliese. Facile intuire come sia opera di rilevanza nazionale. Più che un'opera, però, in Calabria sembra un miracolo. Da anni si parla, senza successo, del suo completamento. Grane burocratiche, problemi finanziari ne hanno impedito la realizzazione. Oggi forse siamo ad un punto di svolta, sebbene l'opera non sia stata inserita nel Recovery. L'Anas infatti ha nominato commissario per la realizzazione dell'opera il suo amministratore delegato e direttore generale Massimo Simonini. Questi ha illustrato lo stato dell'arte in commissione Trasporti della Camera dei Deputati. Ne abbiamo discusso con l'onorevole Enza Bruno Bossio che di quella commissione è componente.



Un tratto della Ss 106

Perché il Recovery Plan non può finanziare la SS 106?

«In verità nella prima versione del Recovery Plan erano presenti proposte per la realizzazione e il completamento delle principali arterie italiane stradali strategiche. E tra queste anche la realizzazione degli altri lotti necessari al completamento della SS106. Bruxelles, però, ha tagliato tutte le richieste per costruire nuove strade perché è una scelta ritenuta non coerente con la linea green che caratterizza l'utilizzo dei fondi di Next Generation EU. Quindi si a ferrovie, metropolitane, piste ciclabili e manutenzioni di strade ed autostrade finalizzate soprattutto alla messa in sicurezza di viadotti e gallerie, non a nuove strade».

Però l'Anas ha nominato un commissario per la Ss 106. Cosa sono questi commissari e che funzioni avranno?

«Aver inserito la SS106 come opera strategica all'interno del DPCM sulle infrastrutture italiane da commissariare, credo che sia un segno di grande attenzione del Governo sull'esigenza di realizzare non solo il III megalotto ma completare l'intera arteria stradale di cui, come sappiamo, manca fondamentalmente il tratto calabrese. Aver nominato commissario l'AD di Anas, Massimo Simonini, è come aver voluto sancire una esposizione e un impegno diretto della responsabilità di Anas e del Governo nella realizzazione ma, soprattutto nella accelerazione dei progetti e dei lavori».

Mi pare di aver capito che Simonini, in audizione, ha detto che mancano 2,2 miliardi. Oltre il Recovery lo Stato avrà le risorse sufficienti?

«Nel DPCM è già previsto un investimento di 3 miliardi che comprende anche la spesa per il III Megalotto. Ma sappiamo bene che non bastano. Sono molte le tratte ancora da progettare e realizzare. È necessario un maggior fabbisogno, stimato in almeno 7 miliardi. Un fatto importante è avvenuto nell'audizione dell'altro ieri in Commissione Trasporti, quando l'AD Simonini ha convenuto sulla richiesta avanzata da me e dalla collega Barbutto del M5stelle, di inserire nel prossimo Contratto di Programma MIT-ANAS, che prenderà avvio nel 2021, il finanziamento per il completamento di tutti i tratti calabresi della SS106. Nel Contrat-

to di Programma le fonti di finanziamento possono essere diverse, sia statali che europee, a partire dall'impiego dei fondi FSC, FERS, PON. Mi pare, dunque, che nella programmazione europea e nazionale il Sud sia ritenuto una priorità strategica. Del resto lo stesso Recovery Plan prevede già che gli investimenti nel Sud vadano oltre la percentuale del 34% che rappresenta la soglia per l'equilibrio tra le diverse aree territoriali del Paese. La scelta deve invece essere quella di colmare, nei prossimi anni, il divario territoriale, facendo recuperare a tutto il Sud, e in particolare alla Calabria, il gap infrastrutturale che l'ha penalizzato da oltre trent'anni. È inevitabile, a questo punto, che i livelli della programmazione europea e nazionale siano oggi più di ieri necessariamente complementari e integrati. Una linea che sarà certamente ribadita e magari rafforzata con la nascita del nuovo Governo guidato da Draghi. Il tema allora non sarà tanto quello della disponibilità quantitativa delle risorse finanziarie per il Sud ma quello della qualità della progettazione esecutiva e della immediata cantierabilità per affermare la capacità di una spesa efficace».

Cosa manca alla SS 106?

«Manca il progetto strategico complessivo che inserisca le diverse tratte - da quella ionica reggina ancora da progettare, ai due megalotti da Sibari a Crotone da rivedere, oltre che gli interventi, da rendere operativi, relativi alla parte che da Crotone e da Soverato va verso sud. Per questo l'inserimento nel prossimo Contratto di Programma non deve essere solo accelerazione dei lavori e garanzia dei finanziamenti, ma soprattutto organicità e completezza del progetto compless-

ivo (vedi cartina in alto pagina, ndr)».

L'altra opera strategica per la Calabria è la ferrovia. Cosa si farà sul versante jonica e completamento strategico con la SS 106 e in generale con la tanto discussa alta velocità.

«Il gap infrastrutturale calabrese non è solo stradale ma soprattutto ferroviario. Gli investimenti in Alta Velocità in questi ultimi 15 anni hanno riguardato, non a caso, solo la Torino-Milano-Roma-Napoli-Salerno. Basta guardare gli investimenti di RFI di questi anni. Altro che 34%! Oggi è il tempo di ricomporre il Paese con il completamento dell'Alta Velocità fino a Reggio Calabria, e con l'attraversamento stabile dello Stretto, fino a Palermo. Non posso dunque che essere soddisfatta anche qui delle dichiarazioni dell'AD di RFI Vera Fiorani, anche lei commissaria straordinaria dell'opera, che ha confermato l'inserimento dell'Alta Velocità SAR nel Recovery Plan per un investimento complessivo di 10 miliardi, di cui circa 1,8 da rendicontare entro il 2026. Naturalmente anche in questo caso l'investimento complessivo va inserito nel nuovo contratto di Programma RFI-MIT, all'interno della cornice dello studio di fattibilità (già finanziato con il Decreto Rilancio) che sarà presentato entro questo mese di febbraio. Dunque un progetto strategico complessivo, intermodale, che parte da Gioia Tauro e attraverso l'Alta Velocità e Alta Capacità, consentirà il passaggio dei containers dalle gallerie finalmente modificate, e con il raddoppio della galleria Santomarco, porterà le merci verso Sibari e l'Adriatico e le persone, con il nuovo tracciato dell'Alta Velocità, verso Salerno, Milano, Torino».