

IN POOL

Trasporti collettivi

In team per risparmiare su viaggio o parcheggio

Su internet nuove idee per spostamenti alternativi

Sara Visconti

Anche se con trend di sviluppo differenti nei vari Paesi, il car pooling (talvolta definito anche "autostop organizzato") è in pieno boom in quasi tutta l'Europa e sono in crescita sia le nuove iniziative, sia il numero di tragitti condivisi, sia quello degli utenti che dichiarano di aver apprezzato i vantaggi dei viaggi collettivi. Dunque, dopo una fase "pionieristica" che tuttavia non ha impedito la nascita di iniziative specifiche già rivolte a categorie ben precise di utenti (pendolari, vacanzieri, studenti, mamme con figli da portare a scuola e così via), si assiste oggi a una maturazione del mercato tale da tradursi in una specializzazione ancora maggiore. Il fenomeno si manifesta sotto forma di un aumento del traffico per determinate destinazioni o tipologie di destinazioni.

E in qualche caso si può anche intuire il motivo del particolare e crescente gradimento. Per esempio, nei numerosi portali italiani specializzati in car pooling hanno cominciato ad aumentare le richieste e le offerte di tragitti condivisi da e verso gli aeroporti. È facile comprenderne il motivo: chi vola spesso sa quanto possano essere salate le tariffe dei parcheggi aeroportuali e altrettanto bene che evitare il salasso (che a Milano Malpensa e a Roma Fiumicino può facilmente supera-

re i 30 euro al giorno) è quasi sempre impossibile: nei pressi degli aeroporti, infatti, le aree a parcheggio libero praticamente non esistono, e quando ci sono non è certo confortevole recarsi da lì all'aerostazione a piedi e viceversa, specialmente in una giornata di pioggia e con bagagli al seguito.

Condividere un'auto per recarsi all'aeroporto, quindi, oltre al consueto risparmio su carburante e autostrada, consente di suddividere tra i carpoolers (almeno in parte: dipende tutto dagli accordi tra chi cerca e chi offre il passaggio) anche le spese del comodo ma costoso parcheggio adiacente allo scalo. In più - anche se per il momento è un'iniziativa in vigore solo per l'aeroporto della Malpensa - Autostrade per l'Italia prevede, esclusivamente per i carpool-

ers, uno sconto sul pedaggio delle autostrade A8 e A9 che conducono all'aeroporto lombardo. Insomma, un ulteriore e intelligente incentivo alla condivisione dei veicoli.

La nascente specializzazione si è già spinta fino alla creazione di portali dedicati a soddisfare le esigenze di mobilità condivisa in caso di concerti, festival o manifestazioni sportive. Qui, oltre alle motivazioni economiche dettate dall'esigenza di spostarsi a costi ragionevoli e dal tentativo di ridurre gli ingorghi del traffico che inevitabilmente si accompagnano a tali eventi, assume particolare importanza anche la valenza sociale del "viaggio", costituita dalla possibilità di portarlo a termine insieme a persone accomunate dalla stessa passione per un determinato artista o una squadra sportiva.

Anche in questo caso, alcune organizzazioni più lungimiranti di altre prevedono un'incentivazione all'uso del car pooling sotto forma di sconti sull'acquisto del biglietto dello spettacolo, oppure di parcheggi riservati per chi si reca all'evento con un veicolo condiviso da tre o più persone.

La logica della condivisione, che ormai si va affermando a vari livelli, si spinge fino a invadere settori tecnicamente non riferibili in senso stretto all'automobile, ma a quest'ultima in qualche modo legati. Per esem-

pio, a quello immobiliare riguardante box e parcheggi condominiali.

Chi ha un box di proprietà ha cominciato a pensare di dividerlo, per la porzione della giornata in cui non gli serve, con qualcuno che invece ne ha necessità proprio in quegli orari. Una sorta di "affitto a ore" che in alcune zone d'Italia sta facendo capolino anche tra i possessori auto condominiali, soprattutto se ubicati in aree cittadine in cui l'offerta di parcheggi pubblici è insufficiente rispetto alla domanda e dove, di conseguenza, il valore di un box o di un ricovero privato è ancora tale da renderne proibitivo l'acquisto per molti bilanci familiari in affanno.

E a proposito di tendenze, non si può non citare quella che si fa strada nelle aziende, dove stanno per partire iniziative a opera delle grandi società di noleggio a lungo termine, e altre ideate per garantire un'efficienza mobilità anche a livello di condominio.

Tutti progetti (si vedano gli altri articoli nella pagina) in fase sperimentale eppure già pronti al via. Sono tutte idee ascrivibili al settore del car sharing, ma il cui retroterra culturale è comunque fortemente legato alla logica del car pooling. Cioè, ancora una volta, della mobilità non più strettamente individuale, ma condivisa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PER I PRIVATI

Imprese

Nelle flotte prime prove di uso comune dei veicoli

Per un equilibrio tra i mezzi «fermi» e quelli con troppi km

La condivisione degli spostamenti e dei veicoli per effettuarli è ormai un concetto abbastanza maturo da poter essere inserito in tutti i progetti di mobilità del futuro.

Parallelamente, è difficile pensare che gli agglomerati urbani, l'aria che li circonda e gli esseri viventi che la respirano potranno reggere in eterno l'offesa del traffico ai livelli odierni sommatà a quella degli altri grandi emittenti di agenti inquinanti. Ma già oggi l'esigenza di risparmiare e quella di aumentare il contenuto "green" delle flotte sono due principi che spingono le società di noleggio a lungo termine e i loro clienti a organizzare una mobilità aziendale più razionale.

Una formula di car sharing aziendale in cui ogni singolo veicolo della flotta (o di una parte di essa) è a disposizione di un "pool" composto da più utilizzatori è pronta a decollare e viene già attivamente proposta, con il nome di Alphacity, dalla società di noleggio a lungo termine Alphas. Finora questa società è quella che ha dato una struttura vera e propria al car sharing aziendale; altre semplicemente assistono le aziende clienti che sostituiscono le auto assegnate a signoli dipendenti con altre di servizio, a disposizione di chi ne ha bisogno di volta in volta per lavoro.

Il sistema Alphabet prevede che ogni utilizzatore possa noleggiare un veicolo in dotazione all'azienda per scopi sia lavorativi sia personali. Nel primo caso, la fatturazione automatizzata attribuirà ciascun periodo di noleggio al centro di costo di pertinenza; nel secondo, invece, il prezzo dell'affitto verrà addebitato in busta paga al dipendente che ne ha usufruito e il ricavato servirà a ridurre il canone che l'azienda paga al noleggiatore. Questo sistema di auto in "pool", già adottato in Germania da società come Allianz, Microsoft e Siemens, in Olanda da Tnt e nel Regno Unito da Accenture, riduce o annulla l'irrazionale (e

costosa) inefficienza provocata dalla permanenza nella flotta di veicoli scarsamente utilizzati perché assegnati a singoli driver poco "mobili" mentre altri veicoli accumulano invece percorrenze troppo elevate a opera dei grandi divoratori di chilometri. Insomma, l'obiettivo da raggiungere è più chilometri e più driver per ciascuna auto, ma meno auto in flotta, quindi una sensibile riduzione dei costi.

Resta il problema dell'auto aziendale vista come benefit: una in "pool" sarebbe molto meno attraente di quella assegnata a livello individuale e quindi potrebbe causare qualche malcontento in chi prima disponeva di un veicolo personale a tempo pieno. Inoltre, se l'idea del car sharing interno si diffondesse su larga scala, la consistenza complessiva delle flotte societarie potrebbe diminuire. Insomma, in un certo senso l'auto aziendale condivisa può essere ritenuta nemica delle società di noleggio, e la sua diffusione può rientrare nella nota strategia del «se non puoi combattere il tuo nemico, cerca di allearci con lui». Andrea Cardinali, presidente e amministratore delegato di Alphabet, ha però di Alphacity una visione diversa: «Il corporate car sharing non si sostituisce alle vetture assegnate come benefit, ma si affianca ai mezzi che l'azienda mette a disposizione. Ad esempio può sostituirsi ai taxi per gli spostamenti di breve raggio e ai veicoli in noleggio a breve termine utilizzati per quelli a lungo raggio, abbattendo i costi legati a questi spostamenti».

S. Vi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

GLI UTENTI



Anche la voce degli utenti può essere utile per orientarsi su un nuovo servizio e per indicare i margini di miglioramento. E i commenti sul car sharing online abbondano. C'è chi sottolinea ad esempio che l'auto privata la si trova sotto casa, mentre quella in car sharing no, ma c'è anche chi ha trovato il car sharing conveniente per spostarsi in zone poco servite dai trasporti pubblici, dimezzare i tempi di girare con pacchi e valigie. Tra le altre critiche, la disponibilità di auto troppo piccole e l'impossibilità di utilizzare il car sharing per andare in vacanza o a fare la spesa in un centro commerciale (per essere certi di ritrovarlo all'uscita si deve continuare a pagare il noleggio durante la sosta). Tra le proposte, un sistema di integrazione con l'abbonamento ai mezzi pubblici in modo da utilizzare l'auto "affittata" quando i primi non siano comodi o disponibili (di notte ad esempio).

Ma il limite di frequente sottolineato è il fatto che il servizio è offerto all'interno del perimetro comunale mentre la città metropolitana va oltre i confini del comune. Altro aspetto su cui stanno lavorando i gestori è che molti utilizzano il car sharing per tornare a casa dal lavoro, così la sera può essere difficile trovare un mezzo in centro. E infine - commenta qualcuno - visto che meno tempo si utilizza meno si paga, come evitare il rischio che qualcuno vada troppo veloce per risparmiare?

PUNTI CRITICI

Tutti i rischi del «rent fai-da-te»

Maurizio Caprino

Sembra tutto facile: per condividere l'uso della propria auto o del proprio box, basta dichiarare la disponibilità su internet. Ma proprio questa facilità potrebbe portare guai: fa dimenticare i vincoli imposti dal Codice della strada. Si può arrivare anche alla confisca del veicolo. Non solo: trasportare qualcuno nell'ambito di un'attività o consentirgli di guidare la propria auto potrebbe portare anche a dover pagare i danni di tasca propria, in caso d'incidente. E si può arrivare ad avere guai col fisco.

Ciò non significa che si debba rinunciare a priori alla condivisione: a volte basta prendere qualche cautela. Ecco i rischi e possibili rimedi.

Il Codice della strada nasconde varie insidie. La più intuitiva è quella dell'incerto affidamento: prima di far guidare il proprio veicolo a una persona (anche conosciuta), si dovrebbe sempre verificare se ha la patente. Non solo nel senso che l'abbia conseguita, ma anche nel senso che non gli sia stata sospesa o revocata. Così occorre sempre chiedergli il documento. La sanzione pecuniaria per l'incerto affidamento è lieve: 41 euro. Ma si accompagna al fermo amministrativo per 30 giorni.

I rischi aumentano se il guidatore viene trovato in stato di ebbrezza grave (tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi/litro) o sotto l'effetto di droghe: in entrambi i casi, è prevista la confisca del mezzo. L'unico modo per evitarla è dimostrare che la circolazione è avvenuta contro la volontà del proprietario. E, quando si condivide il veicolo, l'unico modo è mettere per iscritto il divieto di utilizzo dopo aver assunto alcol o droga. Non a caso, gli operatori del car sharing hanno inserito clausole di questo tipo, nei contratti che fanno firmare ai loro clienti.

Sull'alcol bisogna anche fare

attenzione se guida il proprietario: quando egli dà passaggi non occasionali («di cortesia»), potrebbe essere considerato come autista professionale e quindi soggetto all'alcol zero.

Poi bisogna considerare che, quando si percepisce denaro per aver dato passaggi o fatto guidare il proprio veicolo, si può incorrere negli illeciti di «uso diverso da quello indicato nella carta di circolazione» (84 euro di multa, più sospensione della carta di circolazione da

Un progetto per il condominio

IL TEST
Il Politecnico di Milano, in collaborazione con Fondazione Politecnica e il cofinanziamento della Regione Lombardia, ha terminato da poco la sperimentazione del progetto Green Move. Il test, che tra l'altro ha attirato l'attenzione degli operatori del mercato immobiliare alla ricerca di novità in grado di stimolare le compravendite, è avvenuto in due condomini milanesi, i cui residenti hanno potuto noleggiare per circa quattro mesi altrettante vetture elettriche (Citroën C-Zero e Fiat Panda Van). «I risultati - secondo il coordinatore Alberto Colomi - hanno confermato che si tratta di un'iniziativa interessante, considerato anche il fatto che molti inquilini avevano già un'auto di proprietà e il ridotto numero dei veicoli connessi in uso».

LA RISPOSTA
Il condominio è stato scelto come luogo di sperimentazione perché è un piccolo mondo più inquadabile di un'intera città e durante il test sono stati introdotti cambi tariffari per monitorare la risposta degli utenti. Ad esempio, quando si è scelto di applicare una tariffa

o a sei mesi). Se si trasporta qualcuno a pagamento, si può essere considerati tassisti abusivi (multa da 1.761 a 7.045 euro, sospensione patente da quattro a 12 mesi e confisca).

Ai vincoli "nascosti" del Codice della strada deve stare attento anche chi riceve in uso il veicolo dal proprietario. Bisogna infatti essere certi che sul mezzo non gravi un fermo amministrativo, che può scattare sia per gravi infrazioni sia - soprattutto - per debiti legati a sanzioni e tributi non

oraria elevata gli utilizzi sono stati di breve durata caratteristici delle "commissioni di quartiere"; invece quando è stata imposta una tariffa inferiore con l'aggiunta di quella a chilometro, il periodo di noleggio è divenuto medio-lungo, tipico della "gita fuori porta". La quota fissa mensile ha generato invece un numero esiguo di noleggi, confermandosi ostacolo alla diffusione di questo tipo di mobilità.

IDETTAGLI
Green Move è un progetto di car sharing flessibile, aperto e distribuito, pensato per soddisfare esigenze di mobilità a livello condominiale, aziendale, di quartiere o comunale, con i veicoli e le colonnine di ricarica appartenenti ai gestori, ma con un unico ente di coordinamento. Il progetto non prevede l'utilizzo di veicoli nuovi realizzati ad hoc, ma la loro standardizzazione mediante l'installazione di un piccolo cruscotto elettronico (il Green e-box) e l'adozione di opportune docking station di ricarica collocate nelle stazioni di deposito.

pagati ("ganascie fiscali"). La multa (di cui si è responsabili in solido col proprietario) va da 770 a 3.086 euro e nel secondo caso scende a 530 se si paga entro cinque giorni. Il proprietario poi subisce la confisca.

Dal punto di vista assicurativo, la cosa più importante è controllare se la polizza ha una clausola "guida esclusiva". Questa clausola consente di guidare il veicolo solo alla persona indicata nella polizza, salvo casi di forza maggiore che vanno dimostrati (per esempio, se durante un viaggio il conducente abituale si sente male o comunque non è in condizione di guidare); in caso d'incidente, la compagnia pagherà i danni (la polizza è comunque attiva), ma poi andrà a rivalersi su chi ha affidato la guida a una persona non prevista dal contratto.

Il problema va considerato anche per un altro motivo: la "guida esclusiva" comporta uno sconto sulla polizza, quindi è piuttosto gettonato da chi bada al risparmio. Cioè dalle stesse persone potenzialmente più interessate dalle formule di condivisione.

In caso di trasporto non occasionale di passeggeri, poi, è da vedere come si comporta la compagnia se lo scopre e vanno risarciti i danni ai trasportati: potrebbe applicare l'aggravamento del rischio (articolo 1808 del Codice civile), che gli consente di ridurre il risarcimento proporzionalmente al livello di rischio tacito, fino a rifiutare di pagare, nei casi più gravi.

L'incerto affidamento ha conseguenze anche assicurative, perché potrebbe anch'esso portare alla rivalsa. Dal punto di vista fiscale, il problema può sorgere quando si percepisce un corrispettivo: potrebbe bastare questo per far scattare la qualifica di imprenditore e far sorgere gli obblighi tributari connessi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ANAS S.p.A.

DIREZIONE GENERALE

AVVISO AL PUBBLICO

AVVIO DELLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE
AVVIO DEL PROCEDIMENTO PER L'APPROVAZIONE DEL VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO
E PER LA DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITÀ

L'ANAS S.p.A. con sede legale in Via Manzambano, 10 - 00185 Roma, nella qualità di soggetto aggiudicatore dell'intervento "SS 106 Jonica", tratto dall'innesto con la SS 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000), Megalotto 3", premesse che:

- l'intervento "SS 106 Jonica", tratto dall'innesto con la SS 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000), Megalotto 3" è compreso nel Primo Programma di infrastrutture strategiche, redatto d'intesa con tutte le regioni e approvato dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) con Delibera n. 121 del 21 dicembre 2001, tra le articolazioni della voce "Sistemi Stradali ed Autostradali" - "Corridoio ionico, tratta calabrese Taranto-Sibari-Reggio Calabria";
- il progetto preliminare dell'opera è stato approvato, ai sensi dell'art. 165 del D.Lgs. 163/2006, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero della Infrastruttura e dei Trasporti, dal CIPE con la Deliberazione n. 103 del 28 settembre 2007 registrata alla Corte dei Conti in data 20 marzo 2008 e pubblicata sulla G.U.R.I. n. 123 del 13 maggio 2008 avente per oggetto "Programma delle Infrastrutture Strategiche (Legge n. 443/2001), SS 106 Jonica - Lavori di costruzione 3" Megalotto Dall'innesto con la SS 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000) Approvazione del Progetto Preliminare, (CUP C31H04000120005)", anche ai fini dell'attestazione della compatibilità ambientale e dell'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ed è stata conseguentemente perfezionata, ad ogni fine edilizio ed urbanistico, l'Intesa Stato - Regione sulla localizzazione dell'opera (nota n.20/219 del 20 settembre 2007, a firma del Presidente del Consiglio della Regione Calabria, con cui è stato espresso il consenso, sentiti i Comuni nel cui territorio si realizza l'opera);
- con la città delibera del 28 settembre 2007, è stato individuato il limite di spesa dell'opera pari a 1.234.754.242,86 euro nonché il limite di spesa del 1° stralcio funzionale dell'importo di 690.779.074,92 euro;
- con successiva delibera 30/2006 del 27 marzo 2008 - pubblicata sulla G.U.R.I. n. 239 del 11 ottobre 2008 - il CIPE ha assegnato un finanziamento per la realizzazione del 1° stralcio funzionale quantificato in 536.332.847,14 euro;
- il presente progetto definitivo (CUP F32C05000080011) predisposto conformemente all'art.93 co. 4 e all'Allegato XXI del D.Lgs.163/2006 e s.m.i., è stato sviluppato in coerenza con detto preliminare approvato dal CIPE, con modifiche ed integrazioni connesse al recepimento delle prescrizioni disposte dal CIPE stesso sul progetto preliminare ed alle ottimizzazioni e approfondimenti della presente fase progettuale;
- le procedure di approvazione e di finanziamento sono regolate dal Decreto Legislativo 12.04.2006 n. 163 e s.m. e l.;
- ai sensi degli artt. 165, 166, 167, 183 e 185 del D.Lgs.163/2006 e s.m.i., comunica di aver presentato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, al Ministero per i Beni e le Attività Culturali ed alla Regione Calabria la richiesta di compatibilità ambientale del progetto definitivo per la parte in variante, ai sensi degli artt. 167, comma 5, e 183 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., e contestualmente, dell'avvio del procedimento per l'approvazione del progetto, per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e per la dichiarazione di pubblica utilità relativamente alle aree interessate ai lavori in oggetto, ai sensi degli artt. 166 e 167, comma 5, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i..

Il progetto è localizzato in Regione Calabria nel territorio dei seguenti Comuni: Albionda, Amendolara, Cassano allo Jonio, Cerchiera di Calabria, Francavilla Marittima, Roseto Capo Spulico, Trebisacce, Villapiana, tutti ricadenti in Provincia di Crotone.

L'intervento concerne la realizzazione di lavori di adeguamento con sezione del tipo B delle norme di cui al Decreto Ministeriale 5 novembre 2001 di un tratto di 38 km circa della SS 106 Jonica compreso tra l'innesto della SS 534 "di Cammarata e degli Stombi" e Roseto Capo Spulico.

La strada, è classificata di categoria B extraurbana principale, ai sensi del decreto ministeriale 5 novembre 2001 e presenta una doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia di 3,75 m ciascuna, banchina destra di larghezza m 1,75, banchina sinistra di larghezza m 0,5 e spartitraffico centrale di larghezza minima pari a m 2,5.

Il progetto dell'intero tratto di 38 km della SS 106 Jonica, con un tratto di 30 km di innesto con la città SS 534, con posizionamento e direzione coincidente con il megalotto immediatamente contiguo e termina al km 400+000 della medesima SS 106 Jonica, con innesto a raso, in località Roseto Capo Spulico ed è caratterizzato da un primo tratto di 18 km circa nella piana di Sibari, lungo il quale i principali ostacoli da superare sono di carattere antropico, e da un secondo tratto di 19,5 km circa che attraversa un territorio geologicamente e morfologicamente più complesso, lungo il quale sono presenti numerose gallerie.

Il tracciato è composto da 24,7 chilometri di trincea e rilevati, da 6,5 chilometri di viadotti, da 4,8 chilometri di gallerie naturali e da 1,5 chilometri di gallerie artificiali.

Nel tratto sono previsti 5 vincoli (Sibari, Cassano allo Jonio, Cerchiera di Calabria-Francavilla, Trebisacce, Albionda, Roseto) e viene facilitato il collegamento tra la città SS 106 Jonica e il casello autostradale di Spezzano/Sibari della autostrada Salerno - Reggio Calabria, localizzato a 14 chilometri circa dall'inizio del lotto in esame.

Sulla scorta di nuovi elementi emersi nel corso delle indagini predeultive alla progettazione definitiva, è stato sviluppato il Progetto Definitivo sulla base del tracciato del Progetto Preliminare, esaminando le risultate tecniche ed economiche relative alla progettazione dell'intervento.

Alla luce dei conseguenti provvedimenti progettuali resi necessari a seguito dei risultati e dei riscontri emersi dalle indagini, studi, ed approfondimenti eseguiti nella fase di redazione del Progetto Definitivo, che hanno evidenziato criticità di natura geologica, nel senso più ampio del termine, e quindi ricomprendente atmosfere esplosive, scadenti caratteristiche geotecniche ed ambienti aggressivi, che vengono esaltate in presenza di strutture interrate, si è ritenuto di adottare dapprima una variante alternativa alla tratta compresa tra il km 18+700 ed il km 31+800 dell'opera, e successivamente un'ulteriore variante, sempre al fine di contenere lo sviluppo dei tratti in sotterraneo, relativa alla galleria Roseto, che ricade nella successiva tratta compresa tra il km 31+800 ed il limite settentrionale della commessa.

Pertanto il tratto in variante è quello ricadente nel territorio dei seguenti Comuni: Trebisacce, Albionda, Amendolara, Roseto Capo Spulico.

Ai sensi dell'art. 165 e 167 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale comprende la valutazione di incidenza di cui all'articolo 5 del D.P.R.357/1997 e s.m.i. in quanto il progetto interseca con:

- il sito SIC Fiumara Saraceno Codice Natura 2000: IT9310042
- il sito SIC Fiumara Avena Codice Natura 2000: IT9310043
- la zona ZPS Alto Ionio Cosentino Codice Natura 2000: IT9310304

Mentre i siti ubicati geograficamente vicini all'area di progetto sono:

- SIC Gole del Raganello Codice Natura 2000: IT9310017
- SIC Casoni di Sibari Codice Natura 2000: IT9310052
- SIC Foce del Fiume Crati Codice Natura 2000: IT9310044

Lo studio di impatto ambientale comprensivo della valutazione di incidenza e la sintesi non tecnica, sono depositati per la pubblica consultazione presso:

- Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare - Direzione Generale per le valutazioni ambientali, Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma
- Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo - Direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea, Via di San Michele, 22 - 00153 Roma
- Regione Calabria. Dipartimento Politiche dell'Ambiente. Settore n. 3 - Servizio n. 7 - Valutazione di Impatto Ambientale, Autorità Regionale Ambientale (ARA), Viale Isonzo, 414 - 88303 Catanzaro.

La documentazione depositata è consultabile sul sito web del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare all'indirizzo www.va.minambiente.it.

Ai sensi dell'art.183, comma 4 del D.Lgs.163/2006, come modificato dall'art. 34, comma 4, legge n.221 del 2012, entro il termine di 30 (trenta) giorni dalla data di pubblicazione del presente avviso, chiunque abbia interesse può prendere visione del progetto e del relativo studio ambientale, presentare in forma scritta proprie osservazioni, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi, indirizzandoli al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare; l'invio delle osservazioni può essere effettuato anche mediante posta elettronica certificata al seguente indirizzo: DGSalvaguardiaAmbientale@PEC.minambiente.it.

Ai sensi dell'art. 165 e 167 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., nell'ambito delle procedure finalizzate all'attività espropriativa di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, relativamente alla sola parte in variante, e della dichiarazione di pubblica utilità, relativamente all'intero intervento, nel termine perentorio di 60 (sessanta) giorni decorrenti dalla data del presente avviso, i privati interessati dalle attività espropriative possono presentare osservazioni al soggetto aggiudicatore indirizzandole al Responsabile del Procedimento Ing. Maurizio Aramini ANAS S.p.A. Direzione Centrale Progettazione - Via Manzambano, 10 - 00185 ROMA.

A tal fine gli elaborati del solo progetto definitivo sono depositati anche presso la stazione staccata di ANAS SpA Compartimento per la Viabilità della Calabria con sede in Contrada Liguiri, Via Pasquale Rossi, 87100 Cosenza; dove potranno essere visionati nei giorni e negli orari di ricevimento al pubblico:

- LUNEDÌ - GIOVEDÌ dalle ore 9:30 alle ore 12:30 e dalle ore 15:00 alle ore 16:00
- VENERDÌ dalle ore 9:30 alle ore 12:30

IL DIRETTORE CENTRALE
Ing. Ugo Dibernardo