

**Lista di controllo per la valutazione preliminare
(art. 6, comma 9, D.Lgs. 152/2006)**

1. Titolo del progetto

Autostrada A2 "Mediterranea" collegamento Porto Gioia Tauro Sud con autostrada A2 - 1° Lotto dal km 0+000 al km 0+900 - 2° Lotto dal km 0+900 al km 2+297"– Progetto Definitivo

2. Tipologia progettuale

| <i>Allegato alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, punto/lettera</i> | <i>Denominazione della tipologia progettuale</i> |
|--|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Allegato II, punto 10 | Autostrade e strade extraurbane principali |
| <input type="checkbox"/> Allegato II-bis, punto/lettera ____ | _____ |
| <input type="checkbox"/> Allegato III, punto/lettera ____ | _____ |
| <input type="checkbox"/> Allegato IV, punto/lettera ____ | _____ |

3. Finalità e motivazioni della proposta progettuale

Nell'ottica delle politiche di espansione e potenziamento del porto di Gioia Tauro viene progettato un nuovo collegamento diretto tra l'Autostrada del Mediterraneo A2 e l'infrastruttura portuale. In particolare, il nuovo percorso andrà a potenziare i collegamenti verso il porto creando una viabilità diretta di cui potranno beneficiare i veicoli pesanti, soprattutto quelli provenienti da sud, così da ridurre il traffico merci che vada ad impegnare lo svincolo di Rosarno e le strade urbane ed extraurbane di collegamento tra la città di Gioia Tauro ed il porto.

Lo scopo principale di tale intervento è quindi quello di realizzare un nuovo collegamento del Porto di Gioia Tauro con la SS18 e con l'autostrada A2 tramite la creazione di una nuova strada extraurbana che si sviluppi tra il Porto GT e la SS 18, consentendo un collegamento intermodale veloce con la rete stradale nazionale e con la rete TEN – T Core (Corridoio Scandinavo – Mediterraneo), costituendo quindi un rafforzamento coerente ed organico dell'ossatura portante della rete di grande viabilità della Calabria.

L'intervento è suddiviso in due lotti funzionali come di seguito descritto:

- 1° Lotto: dal km 0+000 al km 0+900 (tra lo svincolo Porto Sud e lo svincolo su SS18 compreso);
- 2° Lotto: dal km 0+900 al km 2+297 (tra lo svincolo su SS18 e lo svincolo su A2 compreso).

Il progetto è già stato sottoposto a procedura di VIA che si è conclusa con giudizio positivo sulla compatibilità ambientale nel rispetto di condizioni ambientali (Decreto MASE nr. 422 del 11/09/2023). Il provvedimento comprende l'autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'articolo 146 del decreto legislativo n. 42/2004, così come previsto all'articolo 25, comma 2-quinquies del decreto legislativo n. 152/2006, nel rispetto delle condizioni di cui al parere del Ministero della Cultura PNRR prot. 12827-P del 28 giugno 2023. La presente check-list viene presentata nell'ambito della procedura di Valutazione preliminare sulle modifiche intervenute al progetto (descritte nei paragrafi successivi) a seguito delle richieste emerse in sede di Conferenza di Servizi successiva alla procedura di Compatibilità ambientale.

4. Localizzazione del progetto

Il territorio interessato dal progetto può considerarsi coincidente con quello dell'attuale Piana di Rosarno o di Gioia, delimitato a Nord dal massiccio tabulare di Monte Poro (m 710), ad Est dal crinale delle Serre compreso fra Monte Cucco (m 958) e Monte Aria del Vento (m 1023), a Sud dalle pendici settentrionali dell'Aspromonte e ad Ovest dal Mar Tirreno.

Questo territorio è costituito da un vasto pianalto pliocenico e pleistocenico degradante verso la pianura costiera ed inciso a Nord dal bacino del fiume Mesima ed a Sud dai bacini del fiume Budello e del fiume Petrace. Il pianalto è caratterizzato da una serie di terrazzi formati a vari livelli durante le fasi interglaciali del Pleistocene e incisi da corsi d'acqua che presentano nei tronchi più bassi un fondo piatto e largo, dovuto probabilmente ad un recente innalzamento del livello del mare. Una scarpata alta circa 30 metri, divide il pianalto dalla pianura costiera, ricoperta da depositi olocenici di varia natura.



Stralcio planimetrico su ortofoto dell'intervento progettuale con individuazione dei due lotti

Come si evince dalla figura successiva, che inquadra l'area vasta di interesse progettuale, la rete stradale primaria all'interno della quale si inserisce l'intervento si poggia sull'asse Nord-Sud costituito dall'Autostrada A2 del Mediterraneo che corre parallela alla SS18, che garantisce gli spostamenti di livello locale, e che incrocia in corrispondenza dello svincolo di Rosarno la SS682 "Jonio-Tirreno" che costituisce la principale direttrice per gli spostamenti in direzione Est-Ovest. Questa strada di scorrimento veloce ha sezione stradale di tipo C. Le intersezioni sono quasi tutte a svincoli sfalsati ad eccezione di due rotatorie localizzate nella tratta tra Rosarno e Polistena.



Grafo stradale di area vasta

La viabilità dell'area di studio è completata da un fitto reticolo di strade provinciali che collegano tra loro i comuni della piana di Gioia Tauro ed i comuni della fascia pedemontana dell'Aspromonte. In particolare, tra queste si segnalano per importanza gerarchica funzionale la SP4 tra Cinquefrondi, Polistena e Taurianova, la costruenda Pedemontana della Piana di Gioia Tauro completa nella tratta tra Cittanova e Terranova Sappo Minulio e la SP1 che è una trasversale Est-Ovest tra Taurianova e Gioia Tauro (su cui si innesta l'omonimo svincolo della A2).

Le aree interessate direttamente dalle opere permanenti sono occupate prevalentemente da oliveti, vigneti e colture erbacee. L'aspetto attuale del territorio è il risultato della millenaria pressione antropica ed in particolare dalla trasformazione dell'intera area in superfici agricole. Solo negli ambienti più scoscesi, relativi al terrazzo alluvionale che fa da limite con i depositi eolici, permangono residui degli ambienti naturali e meglio prossimo naturali mediterranei. Nei fossi di scolo si conservano alcune volte frammenti di vegetazione umida.

Nelle aree direttamente interessate dal percorso stradale la vegetazione prevalente è rappresentata da popolamenti di infestanti delle colture legnose (olivo ed altre colture aboree) e delle colture agrarie con locale presenza di vegetazione post-culturale.

La Piana di Gioia Tauro presenta un sistema insediativo piuttosto articolato e interessa complessivamente sette comuni con poco meno di 64.000 abitanti. Gioia Tauro rappresenta il polo organizzatore dell'intero territorio, che si sta specializzando soprattutto nel settore dei trasporti (porto) e delle attività commerciali; attorno a questo centro principale, gravitano i comuni di Rizziconi, S. Ferdinando e Rosarno che pur avendo una rilevante dimensione demografica, si presenta come un centro a carattere prevalentemente agricolo.

Il tutto tende a configurare un piccolo sistema urbano che tende a consolidarsi anche da un punto di vista fisico. Le peculiarità morfologiche della Piana di Gioia Tauro sono favorevoli allo sviluppo di realtà imprenditoriali in quanto, la suddetta, possiede una vocazione primaria nei settori agricolo ed agroalimentare.

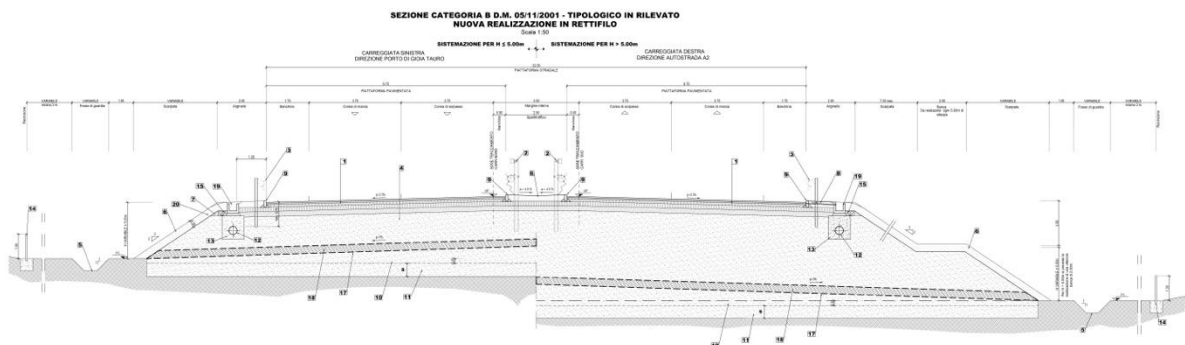
5. Caratteristiche del progetto

La nuova viabilità è divisa in due lotti, dove il Lotto 1 inizia dalla strada vicinale Colomono e termina con lo svincolo sulla strada statale S.S.18 mentre il Lotto 2 inizia dopo lo svincolo sulla S.S.18 fino al nuovo svincolo sull'Autostrada A2.

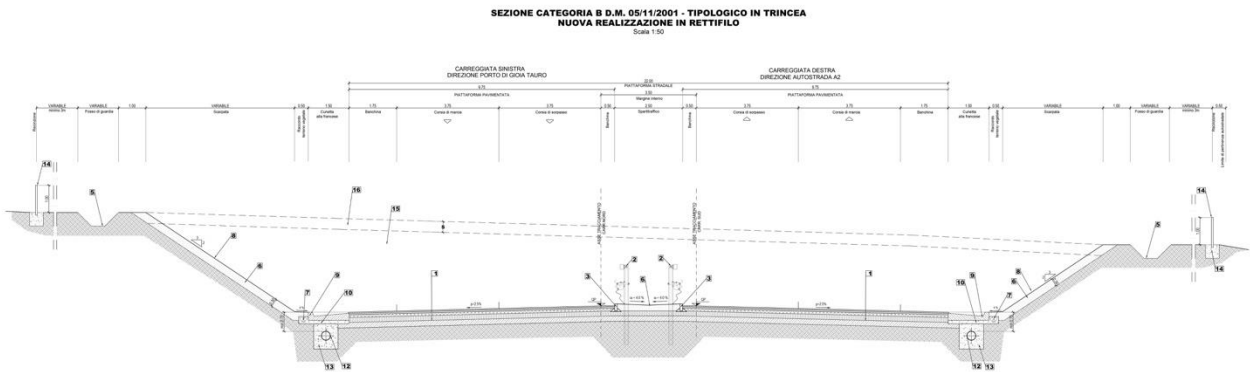
Per il superamento degli ostacoli naturali ed artificiali menzionati, si è valutato un andamento planimetrico in trincea. In particolare, questo si svilupperà come segue:

- Lotto 1 (codice UC 165) - a partire dall'intersezione con la strada vicinale Colomono la viabilità correrà in trincea, prima naturale e poi tra muri di sostegno, sottopassando la ferrovia SA-RC e la S.S.18 tramite una galleria artificiale. Lo svincolo con la SS 18, previsto in trincea, è costituito da 4 rampe dirette e due rotatorie sulla SS18
- Lotto 2 (codice UC 167) – Superato lo svincolo con la SS 18 l'andamento passerà progressivamente da trincea a rilevato. Nella parte terminale del lotto il tracciato scavalca l'Autostrada del Mediterraneo A2 tramite un viadotto e termina raccordandosi all'autostrada con le rampe di svincolo.

La strada sarà di Categoria B (DM 5/11/2001), con quattro corsie, due per senso di marcia. Di seguito si riporta la sezione tipo in rilevato. Per i dettagli sulle altre sezioni tipo si rimanda agli specifici allegati grafici (Sezioni tipo – 3 Tavv.– Scala 1:100 - Codici T00PS00TRAST01, T00PS00TRAST02, T00PS00TRAST03) ed agli elaborati grafici del Progetto definitivo già in possesso di codesto Ministero.



Sezione tipo in rilevato (Categoria B – DM 05/11/2001)



Sezione tipo in trincea (Categoria B – DM 05/11/2001)

La costruzione del lotto 1, dell'estesa complessiva di circa 1,2 km esclusi gli svincoli terminali, origina all'estremità sud dell'area portuale connettendosi alla viabilità esistente con una rotatoria adeguata al transito di mezzi pesanti. Da qui si dipartono le 4 corsie dirette all'A2 e si procede con andamento planimetrico rettilineo e poi curvo in destra e altimetricamente in salita con pendenza del 3,5% c.a. per rimanere in trincea e passare, mediante sottovia, sotto la linea ferroviaria esistente e la SS18. Al fine di migliorare l'inserimento dello svincolo in progetto e ottimizzare le opere, è prevista la deviazione della statale per un tratto di circa 650 metri all'interno del quale saranno realizzate le due rotatorie sulle quali si andranno ad innestare le rampe di svincolo.

Dallo svincolo sulla SS18 si origina il lotto 2, di circa 1,3 km esclusi gli svincoli terminali, che prosegue verso l'autostrada con un andamento rettilineo e curvo in sinistra del tracciato e si sviluppa in leggero rilevato fino al raggiungimento dell'A2, attraversata da un cavalcavia, cui si connette con un nuovo svincolo "a trombetta" che ingloba anche le viabilità di accesso alle aree di servizio.

Di seguito si riportano gli stralci progettuali su ortofoto.



Le modifiche intervenute a seguito delle specifiche richieste in Conferenza di servizi.

In fase di Conferenza di Servizi sono state richieste alcune modifiche progettuali determinate dalla necessità di risolvere due interferenze indicate da due degli Enti intervenuti in CdS: l'Autorità Portuale di Gioia Tauro ed il Comune di Gioia Tauro.

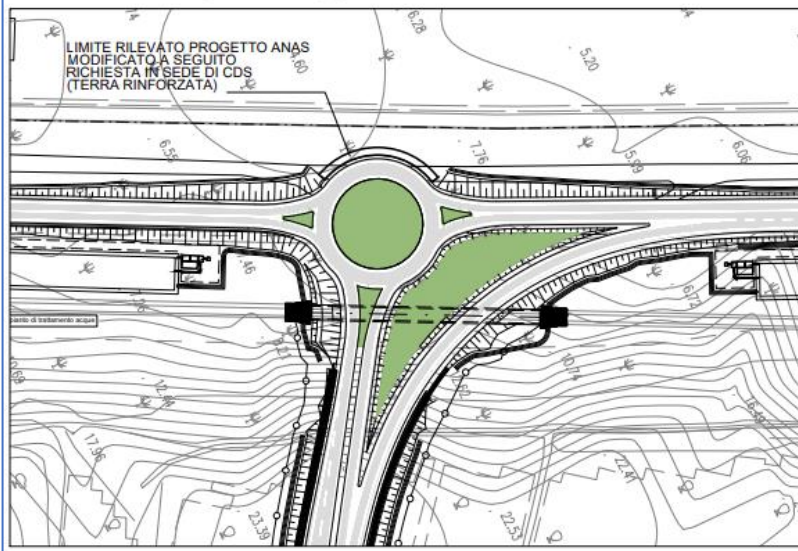
Relativamente alla prima modifica, l'Autorità Portuale ha richiesto di rendere compatibile il progetto Anas con quello della pista ciclabile della stessa Autorità Portuale. L'interferenza tra i due progetti è relativa alla scarpata del rilevato di sostegno della rotatoria di innesto alla viabilità portuale esistente (denominata asse

attrezzato o anche via Colomono) il cui ingombro non consentirebbe la realizzazione di detta pista ciclabile. La soluzione proposta lascia inalterato il tracciato stradale prevedendo l'inserimento di apposita opera di sostegno in terra armata rinverdibile tale da consentire la compatibilità dei due progetti. Si riportano di seguito due figure esplicative della modifica proposta.

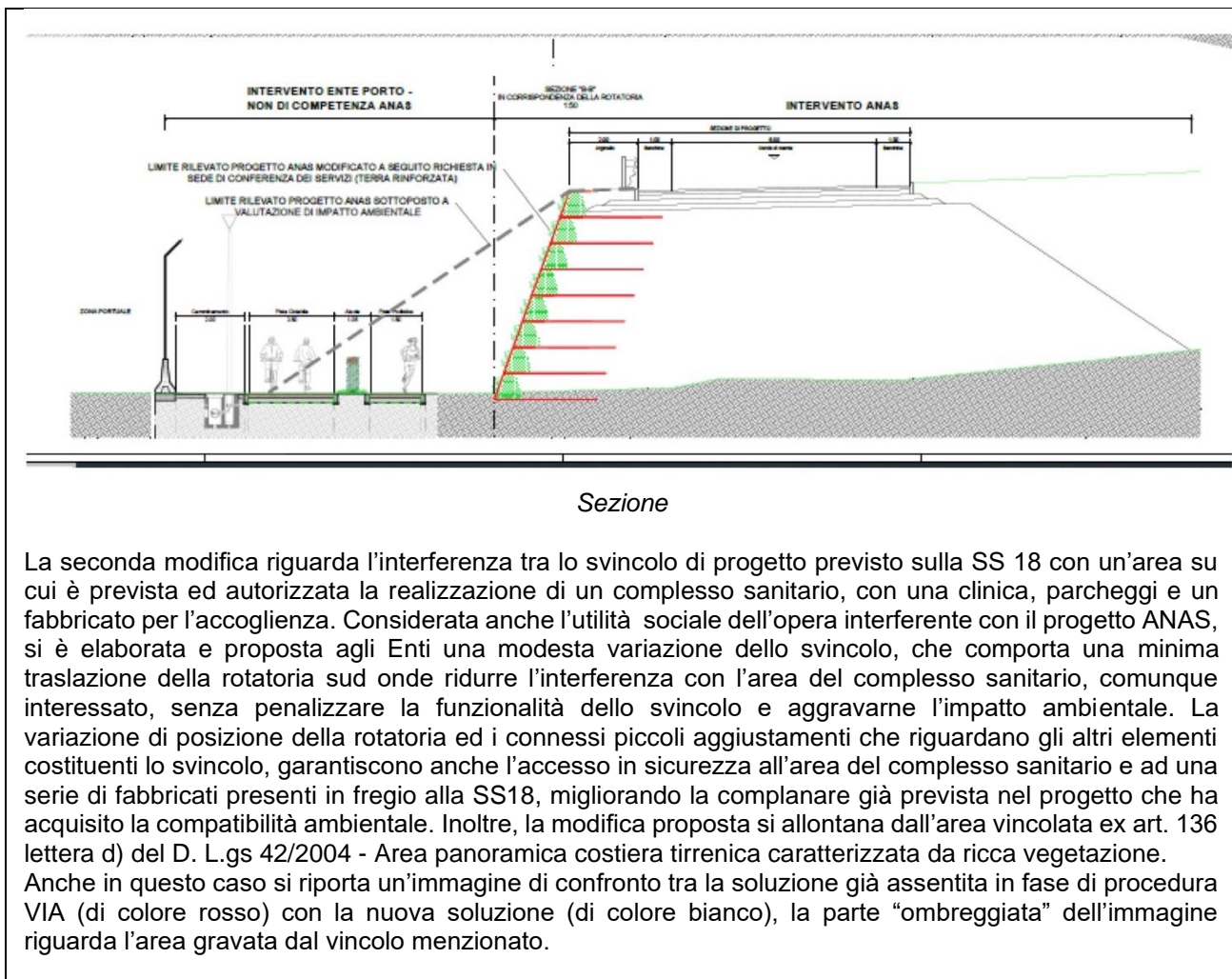
PROGETTO ROTATORIA ANAS SOTTOPOSTO A VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE



PROGETTO ROTATORIA ANAS MODIFICATO A SEGUITO RICHIESTA CONFERENZA DEI SERVIZI



Pianta



La seconda modifica riguarda l'interferenza tra lo svincolo di progetto previsto sulla SS 18 con un'area su cui è prevista ed autorizzata la realizzazione di un complesso sanitario, con una clinica, parcheggi e un fabbricato per l'accoglienza. Considerata anche l'utilità sociale dell'opera interferente con il progetto ANAS, si è elaborata e proposta agli Enti una modesta variazione dello svincolo, che comporta una minima traslazione della rotatoria sud onde ridurre l'interferenza con l'area del complesso sanitario, comunque interessato, senza penalizzare la funzionalità dello svincolo e aggravarne l'impatto ambientale. La variazione di posizione della rotatoria ed i connessi piccoli aggiustamenti che riguardano gli altri elementi costituenti lo svincolo, garantiscono anche l'accesso in sicurezza all'area del complesso sanitario e ad una serie di fabbricati presenti in fregio alla SS18, migliorando la complanare già prevista nel progetto che ha acquisito la compatibilità ambientale. Inoltre, la modifica proposta si allontana dall'area vincolata ex art. 136 lettera d) del D. L.gs 42/2004 - Area panoramica costiera tirrenica caratterizzata da ricca vegetazione. Anche in questo caso si riporta un'immagine di confronto tra la soluzione già assentita in fase di procedura VIA (di colore rosso) con la nuova soluzione (di colore bianco), la parte "ombreggiata" dell'immagine riguarda l'area gravata dal vincolo menzionato.



Le modifiche illustrate sono oggetto della Valutazione Preliminare in oggetto.

Come si può apprezzare dalle figure riportate si tratta di modifiche minime che non determinano nuovi o maggiori impatti rispetto a quanto già valutato ed assentito nell'ambito della precedente procedura VIA. Gli ambiti territoriali sono gli stessi, le occupazioni di nuove aree confrontabili ed anche dal punto di vista paesaggistico e percettivo non si hanno modifiche significative ed apprezzabili (cfr anche figure successive). In relazione alle interferenze con l'area vincolata ex art. 136 lettera d) del D. L.gs 42/2004, come già espresso in precedenza, la nuova soluzione riduce in parte le interferenze con l'area oggetto di vincolo. Anche dal punto di vista della percezione visiva dell'opera nulla cambia rispetto a quanto già valutato nella precedente procedura VIA, come si vede dalle due fotosimulazioni riportate di seguito.



Fotosimulazione soluzione progettuale valutata in procedura VIA



Fotosimulazione soluzione progettuale modificata a seguito di richieste CdS

| 6. Iter autorizzativo del progetto/opera esistente | |
|--|---|
| <i>Procedure</i> | <i>Autorità competente/ Atto / Data</i> |
| <input type="checkbox"/> Verifica di assoggettabilità a VIA | _____ |
| <input checked="" type="checkbox"/> VIA (comprensiva di autorizzazione paesaggistica) | <i>Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica con Decreto Ministeriale n.422 dell'11/09/2023</i> |
| <input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio | _____ |
| Altre autorizzazioni | |
| <input checked="" type="checkbox"/> Controlli ai sensi del D.Lgs. 35/2011 | <input checked="" type="checkbox"/> Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con trasmissione della relazione finale di controllo in data 17/11/2022 |
| <input checked="" type="checkbox"/> Verifica preventiva di interesse archeologico ex. Art.25 del D.Lgs.50/2016 | <input checked="" type="checkbox"/> Direzione generale archeologia belle arti e paesaggio soprintendenza archeologia belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Reggio Calabria e la provincia di Vibo Valentia con nulla osta del 23/08/2022 |
| <input checked="" type="checkbox"/> Analisi preliminare DNSH prevista dall' art.3 del Decreto interministeriale del 3 dicembre 2021, n.492 | <input checked="" type="checkbox"/> Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con nota prot. 21773 del 07/07/2022 |

| 7. Iter autorizzativo del progetto proposto | |
|---|--------------------------------|
| <i>Fatti salvi gli eventuali adempimenti in materia di VIA ai sensi della Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, da espletare in base agli esiti della valutazione preliminare, il progetto dovrà acquisire le seguenti autorizzazioni:</i> | |
| <i>Procedure</i> | <i>Autorità competente</i> |
| <input type="checkbox"/> Autorizzazione all'esercizio | _____ |
| Altre autorizzazioni | |
| <input type="checkbox"/> _____ | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input type="checkbox"/> _____ | <input type="checkbox"/> _____ |
| <input type="checkbox"/> _____ | <input type="checkbox"/> _____ |

8. Aree sensibili e/o vincolate

| Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate ¹ : | SI | NO | Breve descrizione ² |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|---|
| 1. Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | L'intervento di progetto si colloca, in un'area priva di aste idrografiche di rilievo, in una porzione di territorio compreso tra il bacino idrografico del F. Mesima ed il bacino idrografico del T. Budello. L'assetto morfologico pianeggiante e la litologia di quest'area compresa tra il bacino del Mesima e quello del Budello non consente l'impostazione di altre aste di drenaggio, specie per l'alta permeabilità dei terreni. |
| 2. Zone costiere e ambiente marino | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Il progetto si sviluppa trasversalmente alla linea di costa dalla quale presenta una distanza minima di circa 1.500 metri. Tra il progetto e la costa si interpone l'area portuale del Porto di Gioia Tauro. |
| 3. Zone montuose e forestali | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | L'area di progetto ricade all'interno della pianura di Gioia Tauro e Rosarno, distante oltre 15 km dalle prime propaggini montuose delle Serre. |

¹ Per le zone/aree riportate ai punti da 1 a 7, la definizione, i dati di riferimento e le relative fonti sono riportati nell' [Allegato al D.M. n. 52 del 30.3.2015](#), punto 4.3.

² Specificare la denominazione della zona/area e la distanza dall'area di progetto, nel caso di risposta affermativa (ricade totalmente/parzialmente); nel caso di risposta negativa (non ricade neppure parzialmente) fornire comunque una breve descrizione ed indicare se è localizzata in un raggio di 15 km dall'area di progetto

| 8. Aree sensibili e/o vincolate | | | |
|--|-------------------------------------|-------------------------------------|---|
| <i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i> | <i>SI</i> | <i>NO</i> | <i>Breve descrizione²</i> |
| 4. Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | A larga scala, nel territorio in esame, sono presenti siti appartenenti alla Rete Natura 2000 tuttavia esterni ai 5 km dalle aree interessate dal progetto. Il sito Rete Natura 2000 più vicino alle aree di progetto risulta essere la ZSC "Costa Viola e Monte S. Elia" (IT 9350158) ad una distanza di circa 9 km verso sud. |
| 5. Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | |
| 6. Zone a forte densità demografica | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Il progetto si sviluppa all'interno di aree a vocazione agricola. Il centro abitato più vicino risulta essere l'abitato di Gioia Tauro posto a circa 3 km di distanza verso sud. |
| 7. Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | La fascia di territorio compresa tra la linea di costa e la SS 18 "Tirrena inferiore". Viene interessata dalla porzione iniziale di progetto dalla rotatoria su via Colomono allo svincolo sulla SS 18. |
| 8. Territori con produzioni agricole di particolare qualità e tipicità (art. 21 D.Lgs. 228/2001) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | La Piana di Gioia Tauro-Rosarno rappresenta un comprensorio olivicolo ed agrumicolo di grande importanza per l'intera Regione |

| 8. Aree sensibili e/o vincolate | | | |
|---|-------------------------------------|-------------------------------------|--|
| <i>Indicare se il progetto ricade totalmente/parzialmente o non ricade neppure parzialmente all'interno delle zone/aree di seguito riportate¹:</i> | <i>SI</i> | <i>NO</i> | <i>Breve descrizione²</i> |
| 9. Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Non sono segnalati siti contaminati o potenzialmente contaminati e le indagini ed i sopralluoghi effettuati non hanno evidenziato tali potenzialità |
| 10. Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923) | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Le aree di interesse progettuale non risultano vincolate ai sensi del R.D.L. 30/12/1923 n° 3267 |
| 11. Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni | <input type="checkbox"/> | <input checked="" type="checkbox"/> | Le aree di interesse progettuale non risultano interferire con aree su cui insistono perimetrazioni PAI e/O PGRA |
| 12. Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006) ³ | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Il territorio comunale di Gioia Tauro è classificato in Zona sismica 1 |
| 13. Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.) | <input checked="" type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | Il tracciato di progetto è limitrofo al perimetro dell'area portuale del Porto di Gioia Tauro, interferisce (con attraversamento in galleria artificiale) con la Linea Ferroviaria Tirrenica meridionale Battipaglia-Reggio Calabria, interferisce (con attraversamento in galleria artificiale) con la SS 18 Tirrenica inferiore, si innesta sull'Autostrada A2 "Mediterranea" con svincolo a livelli sfalsati. |

³ Nella casella "SI", inserire la Zona e l'eventuale Sottozona sismica

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

| Domande | Sì/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché? | |
|--|--|--|---|--|
| 1. La costruzione, l'esercizio o la dismissione del progetto comporteranno azioni che modificheranno fisicamente l'ambiente interessato (topografia, uso del suolo, corpi idrici, ecc.)? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> Come già descritto in precedenza le modifiche intervenute al progetto già oggetto di VIA a seguito di specifiche richieste di CdS non determinano sostanziali modifiche fisiche all'ambiente. Si tratta di piccole modifiche puntali. | | <i>Perché:</i> Le modifiche apportate al progetto non determinano variazione degli impatti già valutati o nuovi impatti che non siano stati già valutati. | |
| 2. La costruzione o l'esercizio del progetto comporteranno l'utilizzo di risorse naturali come territorio, acqua, materiali o energia, con particolare riferimento a quelle non rinnovabili o scarsamente disponibili? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> Le modifiche apportate al progetto non determinano significative variazioni nel consumo di territorio, acqua e materiali | | <i>Perché:</i> Non sono previste sostanziali variazioni negli ingombri, negli scavi e nel consumo di materie prime. | |
| 3. Il progetto comporterà l'utilizzo, lo stoccaggio, il trasporto, la movimentazione o la produzione di sostanze o materiali che potrebbero essere nocivi per la salute umana o per l'ambiente, o che possono destare preoccupazioni sui rischi, reali o percepiti, per la salute umana? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> Non è previsto l'impiego di materiali o sostanze nocive. | | <i>Perché:</i> Le modifiche progettuali oggetto di valutazione non determinano l'utilizzo di materiali o sostanze pericolose, né variazioni in relazione a quanto già assentito in sede di procedura VIA. | |
| 4. Il progetto comporterà la produzione di rifiuti solidi durante la costruzione, l'esercizio o la dismissione? | <input checked="" type="checkbox"/> Sì | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> In fase di realizzazione saranno prodotti materiali da destinare a impianto di recupero o da riutilizzare in loco comunque già valutati nell'ambito della procedura VIA.. | | <i>Perché:</i> Le modifiche progettuali oggetto di valutazione non determinano significative variazioni in relazione al bilancio materie rispetto a quanto già valutato ed assentito in sede di procedura VIA. | |

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

| Domande | Sì/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché? | |
|--|---|-----------------------------|--|--|
| 5. Il progetto genererà emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell'atmosfera? | <input checked="" type="checkbox"/> Sì | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <p><i>Descrizione:</i> Durante la realizzazione dell'intervento si prevedono attività con movimentazione di materiali che potranno generare polveri. Durante l'esercizio dell'infrastruttura stradale sono previste emissioni in atmosfera dei mezzi circolanti, comunque già valutati nell'ambito della procedura VIA.</p> | | <p><i>Perché:</i> Le modifiche progettuali oggetto di valutazione non determinano variazioni in relazione agli impatti generati in atmosfera rispetto a quanto già valutato ed assentito in sede di procedura VIA.</p> | |
| 6. Il progetto genererà rumori, vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, emissioni luminose o termiche? | <input checked="" type="checkbox"/> Sì | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <p><i>Descrizione:</i> Durante la realizzazione dell'intervento si prevedono attività che potranno generare emissioni acustiche e vibrazioni. Durante l'esercizio dell'infrastruttura stradale sono previste emissioni acustiche dei mezzi circolanti, comunque già valutati nell'ambito della procedura VIA.</p> | | <p><i>Perché:</i> Le modifiche progettuali oggetto di valutazione non determinano variazioni in relazione agli impatti generati da emissioni sia in fase di cantiere che in fase di esercizio rispetto a quanto già valutato ed assentito in sede di procedura VIA.</p> | |
| 7. Il progetto comporterà rischi di contaminazione del terreno o dell'acqua a causa di rilasci di inquinanti sul suolo o in acque superficiali, acque sotterranee, acque costiere o in mare? | <input checked="" type="checkbox"/> Sì | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <p><i>Descrizione:</i> Così come già espresso in fase di procedura VIA, il rischio è rappresentato da eventuali sversamenti accidentali in fase di costruzione.</p> | | <p><i>Perché:</i> Le modifiche progettuali oggetto di valutazione non determinano variazioni in relazione ai potenziali impatti generati da eventuali sversamenti accidentali sia in fase di cantiere che in fase di esercizio rispetto a quanto già valutato ed assentito in sede di procedura VIA.</p> | |

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

| Domande | Sì/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché? | |
|--|---|--|---|--|
| 8. Durante la costruzione o l'esercizio del progetto sono prevedibili rischi di incidenti che potrebbero interessare la salute umana o l'ambiente? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <p><i>Descrizione:</i> Durante la fase di costruzione, così come in qualsiasi cantiere, il rischio è riconducibile alla eventuale casualità di un evento incidentale involontario. Durante la fase di esercizio, i rischi di incidenti sono pari a quelli di qualsiasi altra infrastruttura stradale costruita a norma.</p> | | <p><i>Perché:</i> Le modifiche progettuali oggetto di valutazione non determinano variazioni in relazione ai potenziali rischi di incidente sia in fase di cantiere che in fase di esercizio rispetto a quanto già valutato ed assentito in sede di procedura VIA. Le modifiche infatti rispettano le normative vigenti per la realizzazione di infrastrutture stradali.</p> | |
| 9. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone protette da normativa internazionale, nazionale o locale per il loro valore ecologico, paesaggistico, storico-culturale od altro che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input checked="" type="checkbox"/> Sì | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <p><i>Descrizione:</i> Parte degli interventi progettuali previsti ricadono, così come indicato nella tabella 8, in aree vincolate paesaggisticamente.</p> | | <p><i>Perché:</i> Le modifiche progettuali oggetto di valutazione non determinano variazioni in relazione agli impatti paesaggistici ed ai livelli di percezione visiva delle opere rispetto a quanto già valutato ed assentito in sede di procedura VIA, anche in relazione all'Autorizzazione paesaggistica. Le modifiche intervenute sullo svincolo sulla SS 18 portano anzi ad una diminuzione delle interferenze delle due rotatorie di progetto con le aree vincolate in quanto le stesse subiscono una traslazione verso est, allontanandosi quindi in parte dalle aree vincolate.</p> | |
| 10. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono altre zone/aree sensibili dal punto di vista ecologico, non incluse nella Tabella 8 quali ad esempio aree utilizzate da specie di | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

| <i>Domande</i> | <i>Si/No/? Breve descrizione</i> | | <i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i> | |
|--|--|--|---|--|
| fauna o di flora protette, importanti o sensibili per la riproduzione, nidificazione, alimentazione, sosta, svernamento, migrazione, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <i>Descrizione:</i> Le aree interessate direttamente dalle opere permanenti sono occupate prevalentemente da oliveti, vigneti e colture erbacee. Anche nell'area vasta, nella quale ricade l'intervento, non sono state individuate comunità naturali di potenziale interesse per il presente studio. | | <i>Perché:</i> Le modifiche progettuali oggetto di valutazione non determinano variazioni in relazione agli impatti sulla biodiversità rispetto a quanto già valutato ed assentito in sede di procedura VIA. Le opere modificate infatti non determinano maggiori o nuovi impatti sulla vegetazione che, come detto, è prevalentemente di ambito agricolo (oliveti ed agrumeti). | |
| 11. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti corpi idrici superficiali e/o sotterranei che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> L'intervento di progetto si colloca, in un'area priva di aste idrografiche di rilievo. Nel corso della campagna di indagini condotta nell'anno 2022 non è stata rilevata la presenza di falda fino alla profondità di 20-30 m dal p.c. (massima profondità delle indagini geognostiche) | | <i>Perché:</i> Le modifiche progettuali oggetto di valutazione non determinano variazioni in relazione agli impatti sull'ambiente idrico rispetto a quanto già valutato ed assentito in sede di procedura VIA. Le modifiche progettuali infatti non influenzano la regimazione delle acque di piattaforma ed il loro trattamento e smaltimento non determinando maggiori o nuovi impatti rispetto a quanto già valutato. | |
| 12. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti vie di trasporto suscettibili di elevati | <input checked="" type="checkbox"/> Si | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Si | <input checked="" type="checkbox"/> No |

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

| <i>Domande</i> | <i>Si/No/? Breve descrizione</i> | <i>Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Si/No/? – Perché?</i> | |
|--|--|---|--|
| livelli di traffico o che causano problemi ambientali, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <p><i>Descrizione:</i> La rete stradale primaria all'interno della quale si inserisce l'intervento si poggia sull'asse Nord-Sud costituito dall'Autostrada A2 del Mediterraneo. Parallelamente alla A2 si sviluppa la SS18, che garantisce gli spostamenti di livello locale ed incrocia in corrispondenza dello svincolo di Rosarno la SS682 "Jonio-Tirreno" che costituisce a sua volta la principale direttrice per gli spostamenti in direzione Est-Ovest.</p> | <p><i>Perché:</i> Le modifiche progettuali oggetto di valutazione non determinano variazioni in relazione agli impatti sul traffico rispetto a quanto già valutato ed assentito in sede di procedura VIA. Le modifiche alla rotonda iniziale lato Porto ed alle due rotonde dello svincolo sulla SS18 infatti non determinano variazioni di alcun genere rispetto a quanto già valutato.</p> | |
| 13. Il progetto è localizzato in un'area ad elevata intervisibilità e/o in aree ad elevata fruizione pubblica? | <p><input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Descrizione:</i> Dagli studi effettuati e riportati nel SIA analizzato in fase di procedura VIA emerge che i territori compresi tra lo svincolo Strada vicinale Colomono e lo svincolo SS18 hanno livelli di visibilità pressoché nulli-bassi poiché sono caratterizzati da quinte morfologiche che riducono le condizioni visuali delle opere.</p> | <p><input type="checkbox"/> Si <input checked="" type="checkbox"/> No</p> <p><i>Perché:</i> Le modifiche progettuali oggetto di valutazione non determinano variazioni in relazione agli impatti sulla percezione dell'opera rispetto a quanto già valutato ed assentito in sede di procedura VIA. Le modifiche alla rotonda iniziale lato Porto ed alle due rotonde dello svincolo sulla SS18 infatti non determinano variazioni di alcun genere rispetto a quanto già valutato, come si evince anche dal raffronto tra la fotosimulazione della soluzione iniziale e quella della soluzione modificata riportate nel capitolo 5 della presente check-list.</p> | |

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

| Domande | Sì/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché? | |
|--|---|--|--|--|
| 14. Il progetto è localizzato in un'area ancora non urbanizzata dove vi sarà perdita di suolo non antropizzato? | <input checked="" type="checkbox"/> Sì | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> Le aree interessate direttamente dalle opere permanenti dell'intero progetto sono occupate prevalentemente da colture agricole (oliveti, vigneti e colture erbacee). | | <i>Perché:</i> Le modifiche progettuali oggetto di valutazione non determinano variazioni in relazione agli impatti sul suolo rispetto a quanto già valutato ed assentito in sede di procedura VIA. Le modifiche progettuali infatti non determinano significative variazioni nel consumo di suolo rispetto a quanto già valutato. | |
| 15. Nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono piani/programmi approvati inerenti l'uso del suolo che potrebbero essere interessati dalla realizzazione del progetto? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> In relazione all'uso pianificato del suolo l'intervento interessa prevalentemente aree agricole. | | <i>Perché:</i> Le modifiche progettuali oggetto di valutazione non determinano variazione di coerenza dell'intervento con gli usi programmati del suolo. Il tracciato infatti interesserà in prevalenza sempre aree agricole (tipo E1 e tipo E2). | |
| 16. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe ci sono zone densamente abitate o antropizzate che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <input checked="" type="checkbox"/> Sì | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> Il progetto si sviluppa all'interno di aree a vocazione agricola. Il centro abitato più vicino risulta essere l'abitato di Gioia Tauro posto a circa 3 km di distanza verso sud. | | <i>Perché:</i> L'abitato di Gioia Tauro sarà il maggiore beneficiario degli interventi progettuali in oggetto in quanto tutta l'area settentrionale dell'abitato sarà liberata dall'attuale traffico di attraversamento della città legato soprattutto ai veicoli pesanti che dal porto di Gioia Tauro si dirigono verso sud per accedere alla A2 in direzione sud. Le modifiche progettuali intervenute in sede di CdS non modificano il progetto e le ricadute ambientali positive sul centro abitato di Gioia Tauro. | |

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

| Domande | Sì/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché? | |
|--|--|--|--|--|
| | | <input checked="" type="checkbox"/> Sì | <input type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì |
| 17. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti ricettori sensibili (es. ospedali, scuole, luoghi di culto, strutture collettive, ricreative, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <p><i>Descrizione:</i> Allo stato attuale non sono presenti ricettori sensibili nelle fasce di pertinenza acustica dell'opera. Nell'area è prevista la realizzazione di un complesso sanitario in corrispondenza dello svincolo sulla SS 18 per tale ragione in sede di CdS è stata richiesta da parte del comune l'ottimizzazione dello svincolo oggetto della presente procedura .</p> | | <p><i>Perché:</i> Nella successiva fase progettuale di affinamento del progetto alle richieste della CdS si provvederà ad aggiornare lo studio acustico ed eventualmente ad inserire, se necessari, adeguati interventi di mitigazione acustica.</p> | |
| | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| 18. Nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti risorse importanti, di elevata qualità e/o con scarsa disponibilità (es. acque superficiali e sotterranee, aree boscate, aree agricole, zone di pesca, turistiche, estrattive, ecc.) che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <p><i>Descrizione:</i> Il progetto si sviluppa all'interno di aree a vocazione agricola. Non sono presenti aree sensibili per ciò che riguarda acque superficiali e sotterranee o aree boscate ed a particolare vocazione turistica</p> | | <p><i>Perché:</i> Le modifiche progettuali oggetto di valutazione non determinano variazioni in relazione agli impatti rispetto a quanto già valutato ed assentito in sede di procedura VIA.</p> | |
| | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| 19. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, nell'area di progetto o in aree limitrofe sono presenti zone che sono già soggette a inquinamento o danno ambientale, quali ad esempio zone dove gli standard ambientali previsti dalla legge sono superati, che potrebbero essere interessate dalla realizzazione del progetto? | <p><i>Descrizione:</i> Non sono segnalati siti contaminati o potenzialmente contaminati e le indagini ed i sopralluoghi effettuati non hanno evidenziato tali potenzialità.</p> | | <p><i>Perché:</i> Le modifiche progettuali oggetto di valutazione non determinano variazioni in relazione agli impatti rispetto a quanto già valutato ed assentito in sede di procedura VIA.</p> | |
| | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| 20. Sulla base delle informazioni della Tabella 8 o di altre informazioni pertinenti, il progetto è ubicato in una zona soggetta a terremoti, subsidenza, frane, erosioni, inondazioni o | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |

9. Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale

| Domande | Sì/No/? Breve descrizione | | Sono previsti potenziali effetti ambientali significativi? Sì/No/? – Perché? | |
|---|---|--|---|--|
| condizioni climatiche estreme o avverse quali ad esempio inversione termiche, nebbie, forti venti, che potrebbero comportare problematiche ambientali connesse al progetto? | <i>Descrizione:</i> Il progetto ricade in area sismica di Classe 1. Non sono presenti aree instabili e/o inondabili. | | <i>Perché:</i> Le modifiche progettuali oggetto di valutazione non determinano variazioni in relazione agli impatti su suolo, sottosuolo ed ambiente idrico rispetto a quanto già valutato ed assentito in sede di procedura VIA. | |
| 21. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti cumulativi con altri progetti/attività esistenti o approvati? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | <i>Descrizione:</i> Come già riportato nel SIA redatto a supporto della procedura VIA già espletata nell'area sono previsti alcuni interventi infrastrutturali | | <i>Perché:</i> Le modifiche progettuali oggetto di valutazione non determinano variazioni in relazione all'eventuale effetto cumulo con altri progetti rispetto a quanto già valutato ed assentito in sede di procedura VIA. Si conferma che per il progetto in questione è stato predisposto uno specifico Piano di Monitoraggio Ambientale che garantirà il monitoraggio di tutte le principali componenti ambientali coinvolte e che permetterà, in caso di criticità (che potranno eventualmente anche derivare da un ipotetico effetto cumulo), di mettere in campo immediate misure correttive atte a far rientrare in tempi rapidi le criticità eventualmente riscontrate | |
| 22. Le eventuali interferenze del progetto identificate nella presente Tabella e nella Tabella 8 sono suscettibili di determinare effetti di natura transfrontaliera? | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No | <input type="checkbox"/> Sì | <input checked="" type="checkbox"/> No |
| | | <i>Descrizione:</i> | <i>Perché:</i> | |

10. Allegati

Completare la tabella riportando l'elenco degli allegati alla lista di controllo. Tra gli allegati devono essere inclusi, obbligatoriamente, elaborati cartografici redatti a scala adeguata, nei quali siano chiaramente rappresentate le caratteristiche del progetto e del contesto ambientale e territoriale interessato, con specifico riferimento alla Tabella 8.

Gli allegati dovranno essere forniti in formato digitale (.pdf) e il nome del file dovrà riportare il numero dell'allegato e una o più parole chiave della denominazione (es. ALL1_localizzazione_progetto.pdf)

| <i>N.</i> | <i>Denominazione</i> | <i>Scala</i> | <i>Nome file</i> |
|-----------|--|--------------|--|
| 1 | INTERFERENZA ROTATORIA PORTO CON PROGETTO ASSE ATTREZZATO ENTE PORTO | - | Studio interferenza Rotatoria Porto |
| 2 | PLANIMETRIA SU ORTOFOTO AGGIORNAMENTO SVINCOLO SU SS18 | - | PLANIMETRIA CONFRONTO – SV. SS18 |
| 3 | PROGETTO STRADALE SVINCOLI - Svincolo SS18 e deviazione SS18 Planimetria di progetto | 1:1.000 | PLANIMETRIA SV.SS18_SOTTOPOSTO A VIA |
| 4 | PLANIMETRIA SU CARTOGRAFIA AGGIORNAMENTO SVINCOLO SU SS18 | - | PLANIMETRIA SV.SS18_MODIFICATO CDS |

Il/La dichiarante

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)⁴

⁴ Applicare la firma digitale in formato PAdES (PDF Advanced Electronic Signatures) su file PDF.