



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

Commissione Speciale di
Valutazione d'Impatto Ambientale



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
Commissione Speciale VIA

prot. CSVIA - 2006 - 0001480 del 21/11/2006

Anticipata via fer

ANAS S.p.A.
Direzione Generale
Via Monzambano, 10
00185 Roma RM
c.a. Arch. Giovanni Magarò
Fax: 06.44462531

Pratica N. CSVIA-00 [2006.0013].....

Ref. Mittente:.....

e p.c. Direzione Generale
per la Salvaguardia Ambientale
Divisione III
Via C. Colombo, 44
00147 Roma RM
c.a. dott. Raffaele Ventresca

**OGGETTO: Progetto Preliminare "Lavori di costruzione della SS 106 Jonica (E90 Cat. B 5° Megalotto. Dal raccordo di RC loc. S. Gregorio (km 7+700) allo svincolo di Melito P.S. (km 30+400)".
Richiesta integrazioni.**

A seguito dell'esame del SIA e dei documenti progettuali presentati dal Proponente, delle risultanze dell'incontro avuto con i rappresentanti del Proponente stesso presso questo Ministero il 31 ottobre 2006 e del sopralluogo effettuato il 15 novembre 2006, è emersa la necessità di richiedere le seguenti integrazioni:

"QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO"

1. Completare l'analisi costi-benefici con le ragioni in base alle quali l'opera servirebbe il traffico di lunga percorrenza consistente negli spostamenti di veicoli dalla zona di Locri, Siderno e Gioiosa Jonica verso destinazioni a nord dell'area di Sibari.
2. Completare l'analisi costi-benefici con l'ipotesi della mancata realizzazione del raccordo con l'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria ovvero fornire assicurazioni sulla sua realizzazione.
3. Precisare lo stato della progettazione o realizzazione del megalotto 10 e della cosiddetta "prosecuzione dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria" e, specie nelle aree vicine a quelle interessate dall'opera stessa, individuare i principali effetti ambientali dell'impatto ambientale dei suddetti lotti, secondo le varie alternative progettuali considerate.

“QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE”

4. In riferimento agli svincoli presenti nel progetto si chiede di:

- a) valutare la possibilità di eliminare lo svincolo di Melito-Porto Salvo o dello svincolo di S. Elia-Montebello Jonico, sia in termini trasportistici, sia con riferimento al punto successivo;
- b) con riferimento allo svincolo di Melito Porto Salvo:
 - stimare gli impatti potenziali sull'abitato adiacente la bretella di raccordo dello svincolo con la SS 106 esistente, nel caso dell'apertura al traffico del megalotto in oggetto in anticipo rispetto a quella del megalotto 10;
 - studiare soluzioni alternative alla configurazione dello svincolo, valutando anche la possibilità di utilizzare per l'attraversamento della fiumara di Melito il viadotto esistente a monte della prevista infrastruttura;
 - studiare la possibilità di mantenere il tracciato della bretella di raccordo dello svincolo con la SS 106 esistente nel tratto finale in adiacenza all'argine della fiumara stessa, allontanandosi al contempo dall'imbocco della galleria esistente sull'attuale SS 106;
 - chiarire la modalità di attraversamento della fiumara Melito, previsto con viadotto ad otto campate negli elaborati TOOSV05STRDI07 e TOOSV06TRAPP01, e con viadotto a tre campate nell'elaborato TOOSV06TRADI01;
- c) con riferimento allo svincolo di S. Elia-Montebello Jonico:
 - verificare la possibilità di adeguare la viabilità di collegamento tra la bretella prevista e la SS 106 esistente;
- d) con riferimento allo svincolo di Lazzaro:
 - in considerazione della vicinanza di un edificio storico alla rampa di svincolo ubicata a nord dell'asse dell'infrastruttura, studiare soluzioni alternative alla configurazione dello svincolo, valutando anche la possibilità di realizzare un'unica rampa;
 - verificare la possibilità di adeguare la viabilità di collegamento tra le rampe di svincolo e la SS 106 esistente;
- e) con riferimento allo svincolo di Pellaro-Bocale:
 - giustificare la prevista strada di collegamento Bocale-Motta sia in termini trasportistici sia in termini di cantierizzazione dell'intera opera; in caso di conferma della necessità della realizzazione della suddetta strada valutarne l'impatto ambientale;

5. In riferimento al deposito ed al trasporto di materiale di scavo delle gallerie:

- a) aggiornare il bilancio dei materiali anche in considerazione del punto precedente distinguendo i casi di riutilizzo del materiale per il ripristino e per interventi antiersivi dai casi di deposito;
- b) approfondire lo schema di scavo e lo schema generale del cronoprogramma in modo da ridurre al minimo possibile il trasporto del materiale di scavo sulla viabilità esistente;
- c) indicare gli eventuali siti di stoccaggio provvisorio del materiale di scavo delle gallerie, dettagliando le quantità previste nonché i tempi di permanenza previsti;

- d) prevedere la possibilità di non utilizzare il sito "Calanchi", eventualmente individuando possibili siti alternativi;
 - e) indicare, per ogni singolo sito previsto, le quantità totali di materiale necessarie per il ritombamento e la loro suddivisione per gruppo litologico;
6. Valutare possibili alternative di progetto al fine di evitare l'interferenza con l'area calanchiva ubicata in corrispondenza del viadotto "Montenero 1".
 7. Produrre un elaborato di sintesi relativo alle opere d'arte suddiviso per carreggiata dal quale si deducano le lunghezze delle singole opere e l'incidenza percentuale delle diverse tipologie di tracciato (rilevato, trincea, viadotto, galleria, ecc.).

"QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE"

Componente Atmosfera

8. Integrare lo studio della componente:
 - a) fornendo dati meteorologici e relativi alle concentrazioni di inquinanti (PM10, CO, NOx, benzene) provenienti dalle postazioni delle reti pubbliche o da eventuali rilievi diretti idonei alla caratterizzazione dell'area di studio;
 - b) individuando e localizzando le fonti di emissione di inquinanti in atmosfera (attività industriali, riscaldamento domestico, produzione di energia, traffico stradale, etc.) presenti nell'area di studio integrando conseguentemente la stima degli impatti sia in fase di esercizio che in fase di realizzazione tenendo conto del contributo aggiuntivo delle sorgenti attuali (industriali e di traffico) presenti nell'area e del piano regionale di qualità dell'aria, se adottato;
 - c) stimando l'effetto camino generato dalla presenza delle gallerie, alcune delle quali di lunghezza rilevante, mediante simulazioni relative ai principali inquinanti;
 - d) prevedendo adeguate misure di mitigazione degli impatti sia in fase di cantiere che in fase di esercizio.

Componente Ambiente Idrico

9. Integrare lo studio della componente:
 - a) approfondendo gli aspetti legati alla conservazione del regime idraulico delle acque di superficie nei ritombamenti, con particolare riferimento al "ritombamento Lazzaro" e al "ritombamento Calanchi".
 - b) evidenziando le eventuali interferenze tra l'infrastruttura e le zone circostanti le captazioni di acque sotterranee destinate all'uso irriguo;
 - c) fornendo elementi conoscitivi sullo stato della qualità delle acque nelle zone circostanti il recapito finale delle acque di piattaforma;
 - d) verificando la possibilità tecnico-economica di scavalcare le aree di esondazione contenenti le piene con T = 200 anni al fine di una maggiore conservazione della naturalità dell'alveo golenale delle fiumare;

Componente Suolo e sottosuolo

10. Integrare lo studio della componente:

- a) fornendo, per tutti gli interventi di ritombamento e di rimodellamento dei versanti, approfondimenti sulle verifiche di stabilità, al fine di accertare l'adeguatezza dei nuovi profili all'equilibrio geomorfologico ed ai processi morfoevolutivi dell'area, tenuto conto degli incrementi di carico sul versante e di eventuali episodi alluvionali;
- b) valutando la fattibilità degli interventi di riutilizzo dello smarino di galleria come materiale di ritombamento, anche sulla base della comparazione delle quantità disponibili di ciascun gruppo litologico, omogeneo per caratteristiche geomeccaniche e di permeabilità, con le necessità determinate non solo come volumi occorrenti, ma anche rispetto alle condizioni di acclività ed alle caratteristiche geologiche ed idrogeologiche dei singoli siti di intervento;
- c) verificando la compatibilità geomorfologica degli interventi progettuali, in conformità con le norme, criteri e misure di salvaguardia disciplinati dal PAI, al fine di non aumentare il livello di rischio nelle aree di dissesto; tale verifica dovrà predisporre una campagna di indagini, in base ai criteri previsti dalle Linee Guida predisposte dall'Autorità di Bacino della Regione Calabria, propedeutica alla redazione del progetto definitivo;
- d) verificando, in relazione anche alla stabilità geomorfologica ed alla salvaguardia delle opere in progetto, la compatibilità idraulica di tutti gli interventi di deviazione e risagomatura del reticolo idrografico previsti lungo il tracciato di progetto, nonché delle opere ricadenti in aree a rischio di esondazione, per le quali dovrà essere verificato il mantenimento della adeguata sezione di deflusso, in conformità con i criteri disciplinati dalle Norme di Attuazione e Misure di Salvaguardia del PAI;
- e) integrando il piano di cantierizzazione e degli interventi di mitigazione, in considerazione delle situazioni di dissesto geomorfologico ed idrogeologico presenti e della possibilità di innesco o riattivazione di situazioni già critiche sotto il profilo idraulico ed idrogeologico;
- f) individuando e caratterizzando, per tutti gli interventi progettuali ed operativi (preparazione ed attività di cantiere), le interferenze con il deflusso idrico superficiale e sotterraneo, nonché con la presenza di campi pozzi idropotabili od eventuali emergenze idriche nonché tenendo conto di fenomeni erosivi alla base delle pile dei viadotti;
- g) approfondendo i fattori di vulnerabilità dei potenziali acquiferi presenti nelle aree di intervento, localizzando le eventuali fonti di inquinamento e, sulla base dei risultati acquisiti, redigendo la carta di vulnerabilità degli acquiferi delimitando le necessarie fasce di rispetto, evidenziando altresì le interferenze degli interventi progettuali ed operativi con ambiti caratterizzati da livelli di vulnerabilità elevata o molto elevata;
- h) integrando lo studio delle alternative di tracciato con la caratterizzazione geologica e geomorfologica delle aree interessate;
- i) esaminando le aree relative alle bretelle di collegamento alla attuale SS 106 Jonica, agli svincoli in progetto, nonché ai cantieri e dei siti previsti per gli interventi di ritombamento; l'esame dovrà essere illustrato in relazioni e specifiche rappresentazioni cartografiche;
- j) nei casi nei quali le aree di cantiere ricadano in aree prossime a rischio di esondazione o in aree di attenzione, verificando, sulla base di opportuni rilievi e indagini geognostiche, atte a valutare la stabilità globale dell'area nelle condizioni ante ed in corso d'opera, la compatibilità idraulica ed idrogeologica in conformità con i criteri disciplinati dalle norme tecniche del PAI Calabria;

- k) approfondendo gli aspetti relativi alle misure di prevenzione dal rischio di inquinamento da adottare per ridurre l'impatto sulla qualità delle acque sotterranee sia in fase di costruzione che di esercizio;
- l) acquisendo elementi preliminari circa i criteri generali per la localizzazione delle reti e dei sistemi di monitoraggio, compreso il monitoraggio dei movimenti franosi interferiti da tutte le opere, propedeutici alla redazione del piano di monitoraggio in sede di progettazione definitiva;
- m) approfondendo gli aspetti relativi ai piani di intervento da adottarsi in caso di contaminazione delle acque sotterranee per sversamento accidentale di sostanze potenzialmente inquinanti;

Componenti Vegetazione, flora e fauna ed Ecosistemi

11. Integrare lo studio della componente:

- a) argomentando la non incidenza dell'opera sul SIC "Calanchi di Maro Simone" (IT9350138) o, in caso contrario, fornendo la valutazione di incidenza ai sensi del DPR 357/97 e s.m.i.;
- b) valutando la possibilità di una diversa ubicazione per il Cantiere n. 8, sito all'interno del SIC IT9350132 "Fiumara di Melito", o, in alternativa, prevedendo misure di compensazione proporzionali agli impatti stimati ad integrazione dello studio di incidenza presentato;
- c) prevedendo misure di mitigazione e/o compensazione in relazione ai previsti impatti nei confronti della fauna e degli ecosistemi, con riferimento sia alla fase di realizzazione (in particolare i cantieri n. 1, 2, 3, 4, 6, 7 interferiscono con importanti corridoi faunistici) sia alla fase di esercizio.

Componente Salute pubblica

12. Integrare lo studio della componente con una caratterizzazione ante operam dal punto di vista della salute umana, dell'ambiente e delle comunità potenzialmente coinvolte, riportando il quadro demografico (con dati di vita media, tasso di mortalità infantile, tasso standardizzato di mortalità generale), dati ambientali (di concentrazioni e livelli di rumorosità), di morbilità (malattie) e mortalità, dell'area oggetto di studio. In particolare per la stima degli impatti in fase post operam si ritiene opportuno riportare dati di letteratura che diano evidenza di quanto la variazione delle concentrazioni dovuta all'opera in progetto possa incidere sulla salute.

Componenti Rumore e vibrazioni

13. Integrare lo studio della componente:

- a) specificando se è vigente, in itinere o proposta, la zonizzazione acustica del territorio in esame. All'esito di quanto sopra aggiornare lo studio alla luce del Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n.194;
- b) valutando la possibilità di inserimento di un "tunnel afonico" o di altri interventi atti a ridurre la diffusione della propagazione del rumore in corrispondenza del ricettore sensibile n 15 e chiarendo quanto riportato nella tabella degli output dei livelli acustici post operam e post mitigazione, dalla quale si evince il superamento dei limiti per i ricettori n. 36, n. 89 e n. 609.

- c) individuando le aree e/o i recettori particolarmente sensibili nei confronti delle vibrazioni ed elaborando un'opportuna stima dell'impatto indotto all'interno delle stesse sia in fase di esercizio sia in fase di realizzazione.

Componente Paesaggio ed Uso del territorio

14. Integrare lo studio della componente:

- a) fornendo fotosimulazioni ante e post operam con la rappresentazione delle misure di mitigazione adottate, con particolare riferimento alle zone dei ritombamenti, agli attraversamenti delle Fiumare e agli imbocchi delle gallerie, utilizzando punti di vista ubicati a valle della nuova infrastruttura;
- b) individuando apposite misure per l'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura;
- c) rappresentando il tracciato di progetto (compresi gli svincoli e le opere connesse) e i tracciati alternativi sulla "Carta delle valenze artistiche, architettoniche, archeologiche e storiche";
- d) nel caso che il tracciato riguardi aree di interesse archeologico, approfondendo lo studio dell'impatto dell'opera su tali aree e dettagliare le relative misure di mitigazione;
- e) approfondendo e verificando le conseguenze delle variazioni d'uso del territorio (aree di elevato pregio agricolo) sulle risorse esistenti, nonché gli aspetti connessi a situazioni di interruzione della continuità del territorio dovute all'attraversamento dell'infrastruttura in progetto.

L'esattezza delle integrazioni prodotte dovrà essere attestata nelle forme previste dall'art. 2, comma 3, del DPCM 27.12.1988.

Le integrazioni devono soddisfare pienamente il D. Lgs. n° 190/2002 e s.m.i. e quanto da esso previsto per la fase di progettazione in essere.

Le suddette integrazioni dovranno essere inviate a questo Ministero con la seguente modalità:

- a) n. 1 copia delle integrazioni in formato cartaceo deve essere trasmessa alla Direzione generale per la Salvaguardia Ambientale – Divisione III, via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma;
- b) n. 2 copie delle integrazioni in formato cartaceo devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 - 00147 Roma;
- c) n. 4 copie in formato elettronico, secondo le specifiche tecniche consultabili sul sito www.dsa.minambiente.it - Area Libera Consultazione - Documenti - Sezione corrente: CSVIA, devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 - 00147 Roma.

Si richiede inoltre di inviare gli strati informativi prioritari relativi alla documentazione già trasmessa in data 9 marzo 2006, prot. n. 0965/06/VP/ef secondo le modalità indicate al Paragrafo 4 – "Elenco e descrizione degli strati informativi georeferenziati" delle suddette Specifiche Tecniche.

IL PRESIDENTE DELLA
COMMISSIONE SPECIALE VIA
(Ing. Bruno Agricola)

