

PRIMO PROGRAMMA DELLE OPERE STRATEGICHE – LEGGE N. 443/2001
PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

IL CIPE

VISTA la legge 17 dicembre 1971, n. 1158, recante norme in tema di collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente;

VISTA la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001 e attribuendo, tra l'altro, a questo Comitato stesso, integrato dai Presidenti delle Regioni e delle Province autonome interessate, il compito di approvare il progetto preliminare e definitivo delle opere;

VISTA la legge 1 agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, reca modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e che, all'art.14, delega al Governo l'emanazione di un decreto legislativo inteso a riformare ed aggiornare la citata legge n.1158/1971, secondo i principi e i criteri direttivi nello stesso articolo specificati;

VISTO il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, attuativo dell'art. 1 della menzionata legge n. 443/2001, che agli artt. 3-5 stabilisce la procedura per l'approvazione del progetto preliminare e del progetto definitivo delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale e, al successivo art. 16, comma 5, dispone che la medesima procedura si applica all'attraversamento stabile dello Stretto di Messina per il quale individua altresì nella società Stretto di Messina S.p.A. il soggetto aggiudicatore ai sensi del medesimo decreto legislativo;

VISTO il decreto legislativo 24 aprile 2003, n.114, che a norma del richiamato articolo 14 della legge n.166/2002, modifica ed integra la legge n.1158/1971;

VISTI in particolare l'art. 1 della citata legge n. 443/2001, come modificata dall'art. 13 della legge n. 166/2002, e l'art. 2 del decreto legislativo n. 190/2002, che attribuiscono la responsabilità dell'istruttoria sugli approvandi progetti e la funzione di supporto per le attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "struttura tecnica di missione";

VISTA la delibera 19 febbraio 1999, n.33 (G.U. n.124/1999), con la quale questo Comitato ha condiviso le proposte formulate dalla propria III Commissione "Infrastrutture" riguardo alla necessità di procedere ad ulteriori valutazioni sul progetto di massima redatto dalla società "Stretto di Messina", in relazione alle considerazioni espresse dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nel voto n.220 del 10 ottobre 1997 ed agli approfondimenti richiesti dal Senato con la mozione n.1-00275 del 25 giugno

1998, ed ha disposto l'indizione di due distinte procedure ad evidenza pubblica, l'una per la definizione degli aspetti territoriali, ambientali, sociali, economici e finanziari del predetto progetto di massima e l'altra per approfondimenti su aspetti tecnici di carattere specialistico segnalati nel predetto voto n. 220;

VISTA la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il primo programma delle opere strategiche, che, all'allegato 1, include il "Ponte sullo Stretto di Messina" quale opera già avviata con legge propria di cui si conferma il carattere di rilevanza nazionale;

VISTA la delibera 25 luglio 2003, n. 63, con la quale questo Comitato ha dettato disposizioni di ordine procedurale intese, tra l'altro, a definire le attività di monitoraggio da espletare al fine di consentire a questo Comitato medesimo di assolvere ai compiti di vigilanza sull'esecuzione dei lavori ad esso assegnati dalla normativa sopra richiamata;

VISTA la nota n. 362 del 31 luglio 2003 con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha trasmesso, tra l'altro, la relazione istruttoria concernente il progetto preliminare dell'intervento in argomento, proponendo l'approvazione del progetto stesso;

UDITA la relazione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

ACQUISITA in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

P R E N D E A T T O

delle risultanze della istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed in particolare:

a) in via preliminare

- che il progetto proposto all'approvazione rappresenta l'aggiornamento del progetto di massima del 1992, esaminato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici nell'ottobre 1997: esso recepisce sia le raccomandazioni formulate dal suddetto Consiglio superiore nel voto di approvazione espresso nell'adunanza del 10 ottobre 1997, sia le indicazioni del Comitato tecnico scientifico allo scopo istituito dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nel febbraio 2002, sia le raccomandazioni degli Advisors che hanno svolto gli approfondimenti disposti da questo Comitato con la delibera n.33/1999 citata nelle premesse, sia, infine, le ulteriori modifiche rese necessarie per l'adeguamento alla nuova normativa in materia di sicurezza, di progettazione stradale e di contenuti dello studio di impatto ambientale;
- che il progetto in argomento è conforme alla legge 11 febbraio 1994, n.109 e successive modifiche e integrazioni (c.d. "Legge quadro sui lavori pubblici") ed

al relativo Regolamento di attuazione D.P.R. 21 dicembre 1999, n.554, come modificati dal decreto legislativo n.190/2002;

- che il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, il Ministero per i beni e le attività culturali, la Regione Calabria e la Regione Siciliana, rispettivamente con note dell'11 luglio 2003, del 25 luglio 2003, del 31 luglio 2003 e dell'11 aprile e 30 luglio 2003, hanno espresso il proprio parere favorevole all'approvazione del progetto preliminare dell'opera, formulando raccomandazioni e prescrizioni;

b) sotto il profilo infrastrutturale

- che il progetto conferma la scelta fondamentale del ponte sospeso a campata centrale unica di lunghezza pari a 3.300 ml, con un impalcato di complessivi 3.666 ml, campate laterali comprese, e una larghezza di 60 ml;
- che la sezione stradale dell'impalcato è composta da tre corsie per ogni carreggiata (due di marcia ed una di emergenza), ciascuna di 3,75 ml, mentre la sezione ferroviaria comprende due binari con due marciapiedi laterali pedonabili;
- che l'altezza delle due torri, raggiungendo i 382,60 m sul livello del mare, assicura un franco navigabile minimo di 65 m. di altezza per 600 metri di larghezza;
- che il progetto comprende le opere di raccordo stradale e ferroviario sui versanti calabrese e siciliano, in massima parte in galleria, per assicurare il collegamento del ponte al nuovo tracciato dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria ed alla prevista linea ferroviaria AV/AC Napoli-Reggio Calabria, da un lato, e alle tratte autostradali Messina-Catania e Messina-Palermo nonché alla prevista nuova stazione ferroviaria di Messina, dall'altro;
- che, ai fini della costruzione del ponte, risulta necessario realizzare le opere propedeutiche, stradali e ferroviarie, specificate nella relazione medesima;

c) sotto l'aspetto economico-finanziario

- che il costo complessivo di costruzione dell'opera, collegamenti stradali e ferroviari inclusi, ammonta a 4.684,3 Meuro a valori 2002, ivi compreso il limite di spesa per le opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale pari a 130 Meuro;
- che lo schema economico-finanziario, sviluppato sulla base dei presupposti riportati nella relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, non prevede oneri a carico delle risorse destinate all'attuazione del programma delle opere strategiche;
- che il finanziamento dell'opera sarà assicurato per il 40% dall'aumento di capitale della società Stretto di Messina, già deliberato dagli azionisti, e per il rimanente 60% con finanziamenti da reperire sui mercati internazionali senza garanzie da parte dello Stato;

d) sotto l'aspetto attuativo

- che il soggetto aggiudicatore società Stretto di Messina procederà alla realizzazione dell'opera attraverso l'affidamento a contraente generale, ai sensi

degli artt.9 e 10 del decreto legislativo n.190/2002, mediante gara internazionale, basata sul progetto preliminare, da bandire entro il corrente anno 2003;

- che il programma di esecuzione dell'opera di attraversamento e dei relativi collegamenti di cui al punto precedente prevede il completamento delle attività realizzative, comprese le propedeutiche, in 6 anni, con inizio dei lavori nel maggio 2005, ultimazione nell'aprile 2011 ed apertura al traffico stradale e ferroviario nel 2012;

D E L I B E R A

- 1) Ai sensi e per gli effetti dell'art. 3 del decreto legislativo n. 190/2002 e della legge n. 1158/1971, come modificata ed integrata dal decreto legislativo n. 114/2003, è approvato, con le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti nell'allegato che forma parte integrante della presente delibera, il progetto preliminare del "Ponte sullo Stretto di Messina".
- 2) Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto preliminare dell'intervento "Ponte sullo Stretto di Messina" approvato con la presente delibera. Il medesimo Ministero provvederà altresì a verificare che il progetto definitivo concernente l'intervento di cui sopra sia conforme alle prescrizioni riportate nell' allegato di cui al punto precedente.

Roma 1 agosto 2003

IL SEGRETARIO DEL CIPE
Mario BALDASSARRI

IL PRESIDENTE
Silvio BERLUSCONI



MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

*STRUTTURA TECNICA DI MISSIONE
LEGGE OBIETTIVO*

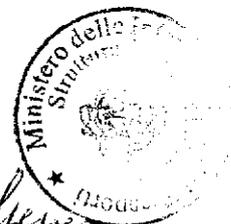
*Attività ai sensi della L. 21 dicembre 2001 n. 443
e del D.Lgs 20 agosto 2002 n. 190
Del. CIPE 121/2001*

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA

*Progetto di realizzazione del collegamento stabile tra la
Sicilia ed il Continente comprendente l'opera di
attraversamento e i suoi collegamenti sui versanti Sicilia e
Calabria*

ALLEGATO A – FOGLIO CONDIZIONI

LUGLIO 2003



FOGLIO CONDIZIONI

Prescrizioni e raccomandazioni relative all'opera di attraversamento e suoi collegamenti

Prescrizioni

1. Premesso che l' approvazione del progetto preliminare comporta la localizzazione urbanistica e la conseguente variazione degli strumenti urbanistici, il progetto definitivo dovrà essere sviluppato in modo che, ferma la predetta localizzazione, si pervenga alla massima possibile compatibilità con le strategie ed i piani di sviluppo con i quali è destinato ad interagire.
2. Il progetto definitivo dovrà prevedere l'esecuzione di adeguati scavi esplorativi e di ricerche nelle zone in cui lo stesso Proponente ipotizza la possibile presenza di significativi giacimenti archeologici.
3. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti promuoverà un Accordo di Programma con il soggetto aggiudicatore, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, le Regioni Calabria e Sicilia, R F I S.p.A. e ANAS S.p.A. nel quale saranno disciplinati i relativi impegni di competenza in merito alla realizzazione dell'opera, con particolare riferimento alla deviazione della linea ferroviaria in località Cannitello, alla deviazione dell'Autostrada A3 in località Piale, alla realizzazione delle opere connesse, agli impegni finanziari previsti per la realizzazione e gestione dell'opera a carico delle parti secondo le linee guida del Piano Economico e Finanziario predisposto da Stretto di Messina S.p.A. e contenuto nella " Sintesi dello Studio di Fattibilità Economico - Finanziario", allegato B alla Relazione Istruttoria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. L'accordo di programma sarà definito prima della stipula della Convenzione con la Società Concessionaria.
4. Nel progetto definitivo dovrà essere descritta la modalità di risoluzione dell'interferenza, rilevata dallo stesso Proponente, per quanto attiene le fasi di costruzione delle fondazioni delle torri e delle strutture di cantiere per il montaggio dei conci e delle attrezzature di sollevamento per la costruzione del carro ponte di servizio.
5. Gli studi geo-sismo-tettonici dovranno essere costantemente aggiornati integrando le conoscenze sismologiche e storiche con gli aspetti geo-tettonici: nell'ambito della progettazione definitiva, dovrà perciò essere eseguito il confronto con le più aggiornate conoscenze geostrutturali della regione al fine di una ricostruzione integrata della geometria del bacino e della sua posizione nell'ambito delle geostrutture sismogenetiche regionali (le diverse parti dovranno essere rese reciprocamente coerenti).
6. Gli interventi rivolti alla tutela e riqualificazione ambientale, alla mitigazione degli effetti negativi sull'ambiente e alla ricomposizione paesaggistica, dovranno essere, analogamente al Ponte e alle strutture ed infrastrutture ad esso connesse, progettati e realizzati tenendo adeguatamente conto - tra l'altro - della sismicità dell'area.
7. In corrispondenza dei due Pantani di Ganzirri il soggetto aggiudicatore nell'ambito della progettazione definitiva dovrà :
 - a. ulteriormente approfondire gli studi idrogeologici e idrochimici;
 - b. studiare e realizzare uno specifico sistema di controllo della qualità e livello delle acque con sensori posti anche all'interno delle strutture di impermeabilizzazione, e con piezometri e altre apparecchiature a lettura anche automatica, disposti al contorno e dentro i pantani, nonché lungo il canale di collegamento;
 - ~~c. definire i metodi e le tecnologie con cui saranno scavate le fondazioni delle torri al fine di garantire il perfetto isolamento idraulico degli scavi senza che ciò incida sui flussi idrodinamici che regolano l'esistenza dei due pantani;~~
 - d. determinare le sostanze (naturali o comunque a ph neutro), la cui stabilità chimica sia sperimentalmente dimostrata per le condizioni di esercizio alle quali saranno sottoposte.

8. In merito al pericolo di subsidenza e della possibile intercettazione di falde sotterranee, durante lo scavo delle gallerie, nell'ambito della progettazione definitiva si dovrà:
- a. approfondire gli studi idrogeologici delle fasce di territorio interessate dalle gallerie, ricostruendo anche in base a specifici rilievi e sondaggi il modello idrogeologico del sottosuolo anche introducendo contemporaneamente adeguate apparecchiature di monitoraggio del livello di falda;
 - b. evitare che le eventuali venute idriche in fase di scavo siano "integrate da un'istantanea ricarica della falda da parte del mare", non tanto perché, pur in presenza di una "elevata permeabilità dei terreni", per altro non documentata con dati sperimentali, non si hanno notizie di ricariche naturali istantanee e con sincronismo di avanzamento spaziale dell'acqua, quanto perché non può essere ammessa la sostituzione di falde acquifere, qualsiasi possa esserne l'uso, con acque salate o salmastre senza avere predeterminato il chimismo e il livello piezometrico delle acque e avere studiato, anche con prove sperimentali, le proprietà idrogeologiche fondamentali degli acquiferi e il ruolo dell'acqua per il mantenimento dell'equilibrio geostatico delle sovrastanti strutture e infrastrutture urbane;
 - c. prevedere eventuali tecniche di scavo integrative dello "scudo meccanizzato a tubo chiuso" per le fasi in cui lo scudo dovesse manifestare difficoltà di avanzamento.
9. Per quanto riguarda le criticità derivanti dalle acque di scarico e/o di scolo, sia nella fase di cantiere che di esercizio, con conseguente apporto di materiale fine e di possibili acque inquinate: nell'ambito della progettazione definitiva dovrà essere prevista la canalizzazione di dette acque con adduzione fino a punti di scarico di minima interferenza ambientale, adottando anche adeguati sistemi di dispersione nel recapito finale, ovvero, ove occorra, appositi impianti di depurazione.
10. Per le interferenze con aree di interesse naturalistico, sia terrestri che marine nell'ambito della progettazione definitiva dovrà prevedersi che:
- a. le previste interferenze con gli habitat di specie animali protette, provocate nella fase di cantiere del Ponte e delle opere connesse, dovranno essere ridotte ai minimi livelli o comunque compensate in maniera adeguata e sufficiente a salvaguardare le specie dandone riscontro nell'ambito della progettazione definitiva: dovrà essere altresì approfondita la problematica relativa all'eventuale interferenza del Ponte con i flussi migratori di cetacei e di volatili risultanti sia dallo SIA che dalle osservazioni;
 - b. in particolare per le aree prossime ai siti di importanza comunitaria proposti (SIC e per le popolazioni delle specie migratorie sensibili uccelli e mammiferi marini) dovrà essere prodotto uno specifico piano di monitoraggio che consenta la valutazione anche degli eventuali effetti di disturbo da parte dei cantieri e delle strutture; ciò al fine di orientare eventuali misure mitigatorie o compensatorie;
 - c. gli impianti di illuminazione del Ponte dovranno essere progettati con l'adozione di apparecchi illuminanti di adeguate caratteristiche fotometriche, posizionati e distanziati in ~~maniera da minimizzare l'effetto illuminante sul mare. Nel progetto definitivo dovranno~~ essere presentati gli elaborati con il tracciato delle linee isofote oltre che sugli impalcati anche a livello del mare.
11. Per quanto riguarda la componente rumore e vibrazioni, anche in fase di cantiere si dovrà:

- a. verificare, nell'ambito della progettazione definitiva, l'effetto del rumore prodotto dalle strutture minori del Ponte a causa del vento anche per velocità superiore a quella già considerata (10 m/s) e fornire elementi quantitativi e non solo qualitativi sui risultati ottenuti in strutture esistenti simili a quella in progetto;
 - b. poiché vengono ipotizzate situazioni in cui il livello di rumore immesso, sia a lavori finiti che durante la realizzazione potrebbe superare i limiti imposti dalla normativa vigente, si prescrive l'adozione delle opere di mitigazione necessarie a riportare i valori calcolati entro i limiti imposti. Per i cantieri e la fase di costruzione dovranno essere studiati i migliori accorgimenti per limitare il rumore ai limiti di legge, in relazione alla eventuale zonizzazione; ove ciò non risulti possibile dovranno essere richieste e conseguite le deroghe secondo le modalità di legge. Si dovranno predisporre adeguate planimetrie in cui siano riportati i valori calcolati entro i limiti imposti. Si dovranno predisporre adeguate planimetrie in cui siano riportate le linee isofoniche a dimostrazione dell'ottenimento dei risultati ottenuti, con una puntuale indicazione delle opere di mitigazione previste.
 - c. aggiornare le rilevazioni fonometriche e delle vibrazioni nella fase ante-operam in modo da consentire, nel progetto definitivo, la corretta previsione delle variazioni indotte dall'opera nei ricettori sensibili.
12. Il progetto definitivo e tutti i successivi elaborati dovranno essere redatti in conformità alle specifiche del Sistema Cartografico di Riferimento.
13. Nell'ambito della progettazione definitiva si dovrà:
- a. predisporre un Progetto del Monitoraggio Ambientale, secondo le linee guida predisposte dalla Commissione, a partire dalle informazioni riportate nello Studio di Impatto Ambientale;
 - b. predisporre per le attività di cantiere, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 (o Regolamento CE 761/2001).
14. Per quanto concerne le opere di collegamento, nell'ambito della progettazione definitiva si dovrà:
- a. approfondire e completare la definizione progettuale di tali opere al fine di cogliere la portata reale delle previste opere di scavo e riporto e quindi l'impatto reale sul paesaggio.
 - b. individuare forme e modalità più precise di mitigazione degli impatti rispetto a tutte le opere prefigurate nel progetto. In particolare, in relazione alla sponda siciliana dovrà essere privilegiata una proposta progettuale che favorisca un maggior distacco, rispetto a quello previsto in progetto, fra i piloni lungo i viadotti. Salvo che ciò non sia impedito dalla morfologia delle aree, dall'interferenza con le preesistenze attraversate dalle opere d'arte, dalle caratteristiche geometriche delle opere, ovvero dagli aspetti tecnico - economici, il distacco tra i piloni lungo i viadotti dovrà essere ricondotto ai 73 metri rispetto ai 41 - 44 previsti.
15. Nell'ambito della progettazione definitiva dovranno essere indicate le aree che si vorranno utilizzare per i cantieri, depositi di materiali aree di stoccaggio, strade e parcheggi di servizio. Dovranno, altresì, essere previsti, sia il programma degli interventi che le attività di rinaturalizzazione e ripristino delle aree oggetto della cantierizzazione. In particolare, in merito alle aree da individuare per lo stoccaggio provvisorio dei detriti, per le quali si dispone espressamente divieto che tali aree siano destinate a stoccaggio definitivo, si ritiene che debbano essere individuate le modalità e la tempistica al fine di sottoporre a verifica

l'effettiva possibilità di conferire i detriti direttamente nelle cave abbandonate, per le quali si richiedono indicazioni progettuali inerenti le attività di recupero.

16. In considerazione delle rilevanti valenze archeologiche che possono interessare le aree di progetto, dovrà essere individuato l'impegno finanziario fissato per il completamento del quadro conoscitivo dei dati archeologici, per le fasi di acquisizione dei dati, analisi, indagini dirette sul terreno. Per le attività da compiersi nella Regione Siciliana l'impegno ammonta ad € 520.000,00 in coerenza con le richieste dell'Assessorato della Regione Siciliana, Soprintendenza per i Beni Culturali e Ambientali.

Raccomandazioni

1. Si raccomanda che nell'ambito della progettazione definitiva siano posti a disposizione studi aggiornati circa i flussi di traffico previsti in relazione alla messa in esercizio del Ponte.
2. Si raccomanda che nel progetto definitivo sia compreso un cronoprogramma delle varie fasi di lavoro che consenta di evidenziare la sommatoria degli effetti negativi riguardo alle polveri ed ai rumori e con indicazione precisa e specifica delle relative misure di mitigazione.
3. Qualora il Proponente, in attuazione della prescrizione di cui al punto 13, lett. b, decida di stipulare convenzioni con enti o centri interuniversitari di ricerca e formazione, si raccomanda che la scelta privilegi competenze locali, ove esistenti, per favorire lo sviluppo delle conoscenze tecnico-scientifiche e la creazione di nuove professionalità nel settore nelle stesse aree in cui sorgono le opere.
4. Si raccomanda di acquisire, per le attività di cantiere entro la consegna dei lavori, la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la Registrazione ai sensi del Regolamento CE 761/2001 (EMAS).
5. Si raccomanda che il progetto assicuri, possibilmente anche in corso d'opera e in ogni caso alla fine dei lavori, la continuità e fruizione della strada litoranea esistente, in corrispondenza della torre, che si diparte dalla riva del "Pantano Grande", per proseguire, costeggiando il mare, verso il "Pantano Piccolo" ed il "Villaggio Faro", collegandosi alla rete stradale locale, anche mediante un tracciato diverso da quello attuale, tenuto conto della morfologia delle aree e degli aspetti tecnico-economici.
6. Attesa la valenza paesaggistico-ambientale della zona e la presenza del canale di collegamento dei due pantani di "Ganzirri", si raccomanda di valutare la possibilità di ridurre l'area di cantiere quanto più possibile e compatibilmente alle esigenze tecniche, allontanandosi dal canale di collegamento, tenuto conto della morfologia delle aree e degli aspetti tecnico-economici.
7. Considerando che i siti di deposito individuati in Sicilia ricadono in aree interessate da piani di lottizzazione in corso d'attuazione, da immobili di interesse storico - monumentale, da attrezzature di progetto nonché in aree sulle quali sussistono vincoli di immodificabilità derivanti da leggi urbanistiche (boschi e fasce di rispetto), si raccomanda di valutare, compatibilmente alla morfologia dei luoghi, possibili soluzioni alternative al fine di ~~interferire il meno possibile con le previsioni di Piano Regolatore Generale, tenuto conto~~ della morfologia delle aree e degli aspetti tecnico-economici. In particolare si raccomanda per i "siti di deposito locale" situati in Sicilia contraddistinti dalle sigle SD/1-contrada Catanese, SD4-località Bianchi, SD/pr-località Rizzotti che vengano individuati siti alternativi al fine di non interferire con le previsioni e le attività del P.R.G., di cui alcune peraltro già in corso di realizzazione.

8. Con riferimento alla localizzazione dei 12 siti situati in Sicilia comprendenti cantieri operativi e campi cantieri:
- a. si raccomanda che per il Cantiere operativo denominato SCV6 - Ciccìa e per il Cantiere operativo denominato SCF4 - Annunziata - ricadenti entrambi in aree destinate a zona per attrezzature e servizi pubblici o di uso pubblico del Piano particolareggiato di Risanamento "Annunziata" (approvato con apposita L.R. n. 4/2002) vengano individuati siti alternativi al fine di non interferire con le previsioni del suddetto Piano di risanamento.
 - b. si raccomanda che il Cantiere operativo denominato SCV7 - Serrazzo - ricadente in minima parte a zona F1f/E venga ridotto al fine di non interferire con le suddette attrezzature esistenti.

Prescrizioni e raccomandazioni pertinenti alle opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale

1. Il limite di spesa delle opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale, è elevato a complessivi 130 milioni di euro.

La definizione delle opere e misure mitigatrici e compensative sarà portata da Stretto di Messina S.p.A. a corredo del progetto definitivo dell'opera sulla base delle prescrizioni e raccomandazioni di seguito riportate e sentite le Amministrazioni interessate.

2. In occasione della realizzazione dell'opera si dovrà attuare una significativa riqualificazione del territorio e delle sue "realtà" anche al fine di risolvere le contraddizioni accumulate nel tempo sui modi di utilizzo del territorio stesso.
3. Le aree impegnate dall'opera per attività di cantiere che non abbiano una precisa destinazione urbanistica dovranno essere destinate a verde pubblico dovendosene peraltro, in relazione alla loro vocazione a beneficio delle collettività locali trasferire la proprietà e la gestione ai comuni interessati. In relazione all'intervento di rimodellamento ambientale attraverso la risistemazione di un cava dimessa si dovrà studiare la possibilità di utilizzare il sito rimodellato per l'uso delle collettività locali, trasferendosene conseguentemente la proprietà e la gestione al comune interessato. In nessun caso tali aree dovranno essere destinate ad accogliere eventuali nuclei di compensazione delle quantità edilizie soggette ad esproprio per l'impianto dell'opera e dei cantieri.
4. Dovrà essere studiata in sede di progetto definitivo l'utilità della estensione delle aree asservite mediante l'acquisizione di aree contigue da destinare, nell'ambito delle opere e misure mitigatrici e compensative, a scopi di pubblica utilità, assicurando, peraltro, il massimo rispetto delle destinazioni urbanistiche ed evitando l'impegno di aree destinate o destinabili a specifiche utili funzioni.
5. Dovrà essere approfondita e dettagliata con specifici elaborati grafici (alle scale appropriate) la sistemazione della totalità delle aree comunque asservite (con la metodologia di cui alla Tavola PP3DC82003-4, foglio 1/2, 4 foglio 2/2) garantendone una adeguata copertura economica.
6. Dovrà essere curata in modo adeguato l'immagine e l'impatto visivo di cantieri, cave e discariche, disponendo opportuni schermi naturali anche nelle fasi di cantiere e garantendo una maggiore complessità vegetale, accettando comunque tutte le specie proposte nella "Componente paesaggio", sia quelle già acclimatate nell'area, che quelle di nuova acclimatazione, purché compatibili con l'ecosistema naturale.

7. Con riferimento alle opere di mitigazione degli impatti dovranno essere prodotti approfondimenti in relazione alle opportune localizzazioni e quantificazioni, da verificare al fine delle relative validità.
8. La priorità nella individuazione delle opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale dovrà essere data ad interventi di riqualificazione paesaggistico-ambientale di aree già compromesse.
9. Si raccomanda di approfondire e dettagliare, anche altre soluzioni progettuali, rispetto a quella indicata in progetto, che generino un forte e motivato presidio umano nelle ampie aree disponibili sotto l'impalcato del Ponte sia sul versante Calabria, ma anche e soprattutto sul versante Sicilia, come ad esempio aree a verde sportivo attrezzato
10. Per tutti i siti situati in Sicilia destinati a deposito cantiere dovranno essere predisposti, nell'ambito della progettazione definitiva dell'opera, appositi progetti di riqualificazione ambientali da attuarsi a - carico della Società Concessionaria - alla fine del periodo di permanenza del cantiere.

11. In ordine al "Raccordo alla Panoramica" con la viabilità esistente, si raccomanda il ristudio delle opportune soluzioni che nell'ambito della progettazione definitiva dovrà essere predisposto dalla Società Concessionaria.

[Handwritten signature]

[Circular official stamp of the Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, Direzione Regionale Calabria, with a star and the word "Raccordo" visible]

[Handwritten signature]