



*Ministero dell' Ambiente e
della Tutela del Territorio*

Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale

Parere

espresso ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 20 agosto 2002, n. 190 ai fini dell'emissione della
valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera:

“S.S. 106 JONICA (E90)

LAVORI DI COSTRUZIONE – 3° MEGALOTTO

DALL'INNESTO CON LA S.S. 534 (KM 365+150)

A ROSETO CAPO SPULICO (KM 400+000)”

PROGETTO PRELIMINARE

Proponente: ANAS S.p.A.

La Commissione

visto l'art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 che delega il Governo ad individuare le
infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse
nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese;

visto l'allegato 2 della delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121 che include il Corridoio ionico, tratta calabrese Taranto-Sibari-Reggio Calabria, tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale;

visti gli artt. 17 e ss. del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, che regolano la procedura per la valutazione di impatto ambientale delle grandi opere;

visti in particolare l'art. 18, comma 5, del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190, che stabilisce che il Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio provvede ad emettere la valutazione sulla compatibilità ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici di interesse nazionale avvalendosi della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale, e l'art. 20 dello stesso Decreto Legislativo secondo il quale spetta alla Commissione esprimere il parere sul progetto assoggettato a valutazione dell'impatto ambientale;

visto il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 dicembre 2003 che istituisce la Commissione speciale di valutazione di impatto ambientale;

vista la domanda di espressione del parere di compatibilità ambientale formulata con nota ricevuta il 9 luglio 2004 e assunta al protocollo n. 1609;

visti gli elaborati progettuali, lo Studio di Impatto Ambientale e la copia degli avvisi al pubblico che il Proponente ha trasmesso a corredo della domanda di cui ai punti precedenti;

vista la documentazione integrativa trasmessa dal Proponente con nota assunta dalla Commissione Speciale VIA al protocollo n. CSVIA/168023 del 23 dicembre 2004;

considerato che la corrispondenza al vero degli allegati relativi allo Studio di Impatto Ambientale è attestata da apposita dichiarazione giurata resa ai sensi dell'art. 2, comma 3, del DPCM 27 dicembre 1988;

esaminata, avvalendosi delle competenti strutture tecniche e professionali, la completezza della documentazione presentata rispetto a quella prevista dalla normativa vigente, la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal proponente, la corrispondenza dei dati del progetto, per quanto concerne le componenti ambientali, alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore, la coerenza del progetto, per quanto concerne le tecniche di realizzazione e dei processi produttivi previsti, con i dati di utilizzo delle materie prime e delle risorse naturali, il corretto utilizzo delle metodologie di analisi e previsione, nonché l'idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate dal proponente in relazione agli effetti ambientali;

"S.S. 106 Jonica (E90) - Lavori di costruzione - 3° megalotto

Dall'innesto con la S.S. 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000)"

Parere

considerate le osservazioni di enti e di privati quali sono quelle espresse dal Consorzio di Bonifica Integrale del Ferro e dello Sparviero, dal WWF Fondo Mondiale per la Natura – Delegazione Calabria, dalla Sig.ra Maria Tucci, dalle Sig.re Anna Franca e Rosellina Amerise, dal Sig. Pierluigi Chidichimo, dal Comitato di Lega Ambiente – Circolo di Trebisacce, dal Sig. Francesco Comitato, dalla Sig.ra Anna Caterina Micelli, dal Comitato di Difesa dell’Ambiente Costiero dei Comuni dell’Alto Jonio Casentino, dalla Confederazione Generale dell’Agricoltura Italiana – Unione Provinciale degli Agricoltori, dal Sig. Leonardo Gaudio, dalla Sig.ra Caterina Gatto, dal Sig. Giuseppe Salamone, dalla Sig.ra Maria Rescia, dal Sig. Francesco Leonetti dalla Sig.ra Anna Maria Russo, dalla Sig.ra Carmela Gaudio, dalla Sig.ra Martuscia Mortati, dal Sig. Giuseppe Rescia, dal Sig. Giuseppe Albino De Paola, dal Sig. Alessandro Adduci, dalla Sig.ra Concetta Gaudio, dal Sig. Salvatore De Paola, dalla Sig.ra Gabriella Ricci, dal Sig. Francesco Russo, dal Sig. Rinaldo Chidichimo, dalla Sig.ra Isabella Chidichimo, dal Sig. Nicola Salamone, dalla Sig.ra Rosa Granato, della Sig.ra Francesca Odoguardi, del Sig. Pierluigi Chidichimo Pierluigi, del Sig. Giuseppe De Marco, dell’ Agriturist – Associazione Nazionale per l’Agriturismo l’Ambiente e il Territorio – Sezione Provinciale di Cosenza e dell’Agriturist – Associazione Nazionale per l’Agriturismo l’Ambiente e il Territorio – Roma.

espletata l’istruttoria di cui all’art. 19, comma 1, del D.Lgs. 20 agosto 2002, n. 190, i cui esiti sono illustrati nella “Relazione Istruttoria”, e costituiscono presupposto delle valutazioni espresse e delle prescrizioni impartite con il presente atto;

considerata la Relazione Istruttoria che costituisce parte integrante del presente parere;

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI
IN ORDINE ALL’IMPATTO AMBIENTALE DELL’OPERA

1 Aspetti programmatici e progettuali

1.1 Scelta del tracciato

L’opera consiste in un tratto piuttosto lungo e di grande importanza trasportistica della SS 106 Jonica: dall’innesto con la S.S. 534 (Km 365+150) a Roseto Capo Spulico (Km 400+000).

L’importanza trasportistica sta nel fatto che l’opera non solo afferisce al potenziamento del “corridoio jonico”, che la delibera CIPE n. 121 del 2001 risulta volere aggiungere in Calabria all’esistente “corridoio tirrenico”, ma fa anche cerniera tra le Puglie da un lato e il sistema trasportistico della Autostrada A3 e del progettato Ponte sullo Stretto di Messina.

La relazione istruttoria ha illustrato le numerose alternative di tracciato che il proponente ha studiato, parte in occasione della presentazione al Ministero della domanda di VIA e parte in seguito alla richiesta delle integrazioni, a loro volta formulate in seguito alle osservazioni del pubblico.

“S.S. 106 Jonica (E90) - Lavori di costruzione – 3° megalotto

Dall’innesto con la S.S. 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000)”

3 di 20-

Parere

Sono perciò state studiate le seguenti alternative:

- 1) l'alternativa 'A' consistente in un tracciato che si sviluppa parte in galleria e parte in viadotto da Roseto Capo Spulico a Trebisacce e, da qui, nella Piana di Sibari;
- 2) l'alternativa 'C' consistente nell'allargamento dell'attuale 106 SS;
- 3) l'alternativa 'B' che consiste nell'allargamento in sede da Roseto Capo Spulico a Villapiana e, da qui, nella Piana di Sibari, verso l'interno ad una distanza variabile tra pochi metri a circa 2 km dall'attuale Strada Statale;
- 4) l'alternativa 'D' consistente in un tracciato che si sviluppa quasi completamente in Galleria da Roseto capo Spulico a Trebisacce e da qui nella zona della Piana di Sibari a ridosso dei primi rilievi;
- 5) l'alternativa 0.

Dalla Relazione Istruttoria risulta che tutte le alternative determinano un impatto sull'ambiente, anche se in misura diversa secondo la componente ambientale considerata.

Nel tratto da Trebisacce verso Nord:

- l'alternativa B (coincidente con la C) è di quasi impossibile esecuzione per la mancanza di spazio fisico destinato ad ospitarla e per l'innalzamento del livello di inquinamento da polveri e da rumore in centri abitati;
- l'alternativa A pone problemi di impatto paesaggistico nei tratti di attraversamento delle fiumare in viadotto e soprattutto nei tratti di attraversamento dei terrazzi marini che l'infrastruttura talora impegna con ingombranti svincoli;
- l'alternativa D allevia, senza risolverlo, il problema dell'attraversamento delle fiumare ma pone notevoli problemi di natura geologica e di smaltimento del materiale di scavo.

Nel tratto della Piana agricola di Sibari:

- l'alternativa A disturba la visuale paesaggistica della Piana (peraltro non sottoposta a vincoli di tale natura), dando luogo ad un elemento di interruzione, in parte mitigabile, della Piana medesima e interferisce con alcuni appezzamenti agricoli di pregio;
- l'alternativa B allevia i problemi indicati con riferimento alla lettera A ma pone i problemi del raddoppio del già critico viadotto lungo e sinuoso che attualmente attraversa la fiumara Saraceno e di creazione di aree intercluse. Esso inoltre pone i problemi usuali di cantierizzazione e trasporto di materiali (rumori, polveri, traffico) in zone vicine ad aree zone abitate verso le aree di deposito che, nell'alternativa B, sono più lontane. Vi sono inoltre alcune interferenze con fabbricati e, in certi tratti, la necessità risolvere problematiche di viabilità locale. Questa alternativa inoltre da un lato interferisce col sito archeologico di Broglio e, dall'altro, pur non interferendo con l'area archeologica di Sibari sottoposta a vincolo formale si snoda tuttavia nei suoi pressi;

"S.S. 106 Jonica (E90) - Lavori di costruzione - 3° megalotto

Dall'innesto con la S.S. 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000)"

4 di 20-

Page

- l'alternativa C è migliore dal punto di vista della tutela del paesaggio della zona della piana di Sibari (peraltro non soggetta ad alcun vincolo di tale natura) ma aggrava gli altri problemi già indicati. Essa inoltre non è praticabile quando interferisce con l'area di Sibari sottoposta a vincolo archeologico. Problematica è anche l'aggiramento di tale area visto che, da una parte si trova il centro abitato di Sibari e l'area sulla quale potrebbe essere costruito un aeroporto e, dall'altro, v'è il mare e la foce del Crati;
- l'alternativa D allevia ma non risolve i problemi di impatto paesaggistico (li allevia per quanto riguarda i terrazzi marini, ma non, se non in misura difficilmente percettibile, per quanto riguarda la Piana e i Sic) né quelli relativi all'uso agricolo del suolo e pone notevoli problemi geologici ed idrogeologici; impedisce il riutilizzo del materiale di scavo; aumenta l'area del suolo interferito in conseguenza dall'andamento di tracciato e determina un notevolissimo aumento dei costi. Né pare proponibile, in realtà, una soluzione con tracciato più a monte, per la quale si accentua questa caratteristica di strada di collina, con un significativo incremento della lunghezza delle gallerie, inaccettabile sotto ogni punto di vista (sicurezza e gestione assumendo l'opera le caratteristiche di "grande traforo", problemi di smaltimento dello smarino).

L'ANAS non ha studiato alternative combinate quale quella composta dal tracciato A per il tratto da Trebisacce verso Nord e B per il tratto da Trebisacce verso Sud. A questo riguardo si può in ogni caso affermare che dalle planimetrie: tale soluzione allevia i problemi di danneggiamento della visuale paesaggistica della piana di Sibari ma pone problemi di impatto idrogeologico nel caso in cui risultasse praticabile la congiunzione tra le due alternative in coincidenza con la zona dove attualmente è prevista la Galleria di Trebisacce; tale soluzione non allevia significativamente il danno di cui sopra se l'alternativa A si congiungesse all'alternativa B nella Piana in discorso.

L'alternativa A+B non supera inoltre le altre criticità che pone la soluzione B nella Piana di Sibari.

Dall'esame del SIA e della documentazione di progetto appare evidente l'ineludibilità di interferenza delle varie ipotesi di tracciato col reticolo idrografico: con particolare riguardo agli attraversamenti di aree soggette a rischio di alluvionamento, alcune delle quali individuate nel PAI regionale (indicate nelle cartografie allegate al SIA), il Proponente ha provveduto a definire già in fase di progettazione preliminare le soluzioni tecniche idonee ai fini della funzionalità e della sicurezza dell'opera e della compatibilità con il territorio.

L'alternativa 0, peraltro contrastante con quanto stabilito dalla delibera del CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, non è percorribile sia per ragioni di interesse pubblico nazionale ma anche per ragioni ambientali e di salute pubblica: essa infatti determinerebbe, col tempo, come emerge dalla documentazione presentata, il congestionamento dell'attuale infrastruttura e il superamento dei valori limite posti dalla legge a tutela della salute pubblica e delle componenti ambientali "aria" e "rumore".

Resta peraltro la considerazione che l'opera in progetto replica, a non molti anni di distanza, un intervento per la percorrenza di grandi distanze sullo Jonio, essendo nel frattempo risultato insufficiente quello di ammodernamento della S.S. 106 da non molti anni realizzato. La stessa ANAS afferma che l'itinerario in variante determina una diversificazione dei compiti fra nuova opera, che si configura come asse di scorrimento, e strada esistente, che privilegia percorsi litoranei a breve percorrenza. L'attuale configurazione della S.S. 106 ammodernata e ampliata in più punti

"S.S. 106 Jonica (E90) - Lavori di costruzione - 3° megalotto

Dall'innesto con la S.S. 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000)"

- 5 di 20 -

Parere

Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right, some with the word "Parere" written above them.

risulterà allora eccessiva sia per dimensione che per i conseguenti impatti ambientali: essa andrà dunque riqualificata per renderla coerente alla sua nuova vocazione con conseguente mitigazione dell'impatto ambientale che essa attualmente arreca ai territori attraversati.

Alla luce di tali considerazioni l'alternativa 'A' - che ha un impatto negativo un minor numero di componenti ambientali - risulta preferibile, il che tuttavia non fa venire meno gli aspetti critici appena evidenziati che devono trovare posto in opportune opere di mitigazione e di compensazione, di ampio respiro e di notevole importanza, in considerazione dell'intervento in progetto. In questo modo la possibilità che alcune componenti ambientali subiscano un danno si accompagna al recupero e alla valorizzazione di altre componenti ambientali o della medesima componente in aree limitrofe a quella danneggiata.

1.2 Caratteristiche dell'opera: descrizione della nuova infrastruttura

L'opera comprende la realizzazione di un nuovo asse viario, lungo circa 38 km, e di otto svincoli (Sibari; Cassano; Francavilla; Villapiana; Trebisacce; Albidona; Amendolara; Roseto Sud), nonché interventi di sistemazione della viabilità minore interferita (cavalcavia e sottopassi).

Il nuovo asse viario è classificabile come 'strada extraurbana principale tipo B', a quattro corsie (velocità di progetto 70-120 Km/h), secondo le norme tecniche di cui al D.M. 5/11/2001.

La sede stradale, di larghezza complessiva pari a 23 m, è così formata: n° 2 carreggiate separate, larghe 7.50 m ciascuna, composte da due corsie per senso di marcia da m 3.75 m ciascuna; banchine laterali pavimentate in destra corsia di marcia normale, da 1.75 m; banchine laterali pavimentate in sinistra corsia di sorpasso, da 0.50 m; spartitraffico centrale da 3.50 m, comprendente ulteriori banchine interne pavimentate in sinistra corsie di sorpasso, larghe ancora 50 cm ciascuna, barriere di sicurezza.

Nei tratti in galleria, le carreggiate, che ripropongono ciascuna una sede pavimentata da 9.75 m, sono separate, con una distanza interasse di 28 m.

Planimetricamente i raggi hanno valore minimo pari a 1250 m, altimetricamente i raggi convessi sono sempre maggiori di 10000 m, quelli concavi maggiori di 8000 m.

Il tracciato presenta due tratte che si diversificano in funzione delle diverse caratteristiche orografiche del territorio:

- per i primi 16.5 Km, si sviluppa nella piana di Sibari, morfologicamente molto regolare;
- tra il Km 16.5 e la fine lotto, l'andamento è geologicamente e orograficamente molto più complesso e acclive.

La livelletta, posta all'inizio a quote progressivamente variabili da 16 a 45 m. sul livello del mare, si mantiene poco sopra il piano di campagna (circa 2 m). Dal Km 12 sale leggermente fino a raggiungere i 100 m. sul livello del mare al T. Satanasso per poi scendere presso il Km 16.5, a quota 60 m circa. Nel secondo tratto, la strada, posta a distanze variabili da 900 a 1300 m dalla linea di costa, impegna i primi rilievi appenninici, profondamente incisi da un gruppo di fiumare che scorrono tra qt. 20 e qt. 40 m. sul livello del mare. Ne consegue un andamento altimetrico

"S.S. 106 Jonica (E90) - Lavori di costruzione - 3° megalotto

Dall'innesco con la S.S. 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000)"

Parco

caratterizzato da un'alternanza di tratti in pendenza (con valore massimo 3.5%) con curve convesse e concave. Per evitare pile di eccessiva altezza nelle "finestre" all'aperto, la livelletta è impostata a quote tali da ottenersi consistenti tratti in galleria, il che impone la separazione delle carreggiate. La quota massima raggiunta è di circa 140 m sul livello de mare, mentre a fine lotto, la strada torna alla quota di 15 s.l.m. circa.

In sintesi, la piattaforma stradale presenta:

- tratte in rilevato: 43.8% (~ km 16,6);
- tratte in trincea: 10% (~ km 3,6);
- tratte in viadotto: 12.8% (~ km 4,846);
- tratte in galleria: 33.4% (~ km 12,704);

Il proponente ha previsto i seguenti otto svincoli:

- Sibari (inizio lotto prog. Km 0.500), a rotonda in sopraelevazione;
- Cassano (Km. 5.00), a diamante, con cavalcavia a tre luci, a tre corsie, con corsia centrale di accumulo e svolta a sinistra;
- Francavilla (Km. 9.80), simile al precedente;
- Villapiana (Km. 14.700), a diamante con sottopasso, e sede stradale a tre corsie come sopra;
- Trebisacce (Km. 18.500), a trombetta in sponda sinistra della fiumara Saraceno, con due rampe facenti parte del viadotto omonimo. Lo svincolo si raccorda nella sua parte iniziale all'attuale Jonica e a viabilità secondarie limitrofe tramite una rotonda;
- Albidona (Km. 23.60), a trombetta, con asta di collegamento alla viabilità esistente di circa 600 m e corsia di decelerazione da Nord in galleria artificiale;
- Amendolara (Km. 31.50), a diamante, ubicato 600 m a Nord della viabilità da collegare, per la presenza di un sito archeologico, per il tramite di una strada comunale che dal mare sale ad Amendolara paese;
- Svincolo di Roseto (Km. 34.00), a trombetta, posto in sinistra del torrente Ferro, con due rampe realizzate sul viadotto omonimo. Il raccordo sulla vecchia Jonica esistente avviene attraverso un innesto a raso.

Per Albidona e Amendolara si registrano passaggi giornalieri rispettivamente di 1463 e 3727; la loro funzione risulta pertanto essere soprattutto quelle di evitare di dare luogo a un lungo tratto (più di 15 km) senza uscite, rendendo laboriosa la stessa inversione di marcia, e, in definitiva, rappresentando non solo una costrizione eccessiva per una strada di scorrimento non di tipo autostradale, ma anche una riduzione della stessa funzionalità dell'infrastruttura.

Le pile dei viadotti con campate da 40 m sono a setti, di dimensioni 140x500 e testate arrotondate, mentre quelle dei viadotti con campate più lunghe hanno pile più alte, anche fino a 40 m (viadotto Monaco), con fusto cilindrico cavo, di diametro $\varnothing 500$.

"S.S. 106 Jonica (E90) - Lavori di costruzione - 3° megalotto

Dall'innesto con la S.S. 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000)"

Nella piana di Sibari, considerata l'orografia regolare, i viadotti nascono da esigenze di scavalco, principalmente dei corsi d'acqua. Nella seconda parte del tracciato, invece, con le opere d'arte si superano incisioni vallive interposte ai rilievi collinari. In questo caso, il criterio progettuale adottato dal Proponente, è stato quello di mantenere la livelletta a quote tali da non ottenersi pile troppo alte, prevedendo la realizzazione di numerose gallerie. In questi casi la luce delle campate è stata portata fino a 60 m, per conservare un rapporto luci/altezze tale da evitare l'effetto cancellata" nella percezione visiva dell'infrastruttura.

Tabella riassuntiva dei viadotti previsti

N.	Viadotto	Lunghezza (m)	N.campate	Luce massima campata (m)
1	Laghi	680	23	36
2	Raganello	228	6	40
3	Caldana	108	3	40
4	Satanasso	468	12	40
5	Saraceno	828	21	40
6	Pagliara	522	9	60
7	Monaco	342	6	60
8	Forno	216	4	60
9	Avena	362	9	42
10	Straface	454	9	60
11	Della Donna	90	3	34
12	Ferro	548	14	40
	Totale	4846		

SM

Sono inoltre previsti due ponti: Castiglione, sull'omonimo corso d'acqua, alla progr. 11+655, lungo 32 m e Albidona, alla progr. 23+406, lungo 40 m.

Le gallerie naturali sono a doppio foro, con calotta ad arco a sagoma policentrica e arco rovescio. La tecnica di scavo, con rinforzi rapportati alle caratteristiche del contesto geotecnico, è di tipo tradizionale, ed il rivestimento in calcestruzzo in opera.

Sono state previste le seguenti sezioni di scavo:

- tipo A1 e A2: con ombrello di preinfilaggi metallici;
- tipo B: con consolidamento del fronte mediante elementi in VTR (senza preinfilaggi);
- tipo C: Sezione con pre-consolidamento mediante corona di jet-grouting.

Per *SM*

"S.S. 106 Jonica (E90) - Lavori di costruzione - 3° megalotto

Dall'innesto con la S.S. 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000)"

Parere

SM

SM *SM* *SM* *SM* *SM* *SM* *SM*

2 Quadro di Riferimento Ambientale

2.1 Atmosfera

Nella fase di esercizio l'impatto sulla componente sarà uguale o inferiore a quello attuale grazie al prevedibile spostamento di gran parte del volume di traffico dall'attuale asse stradale alla nuova infrastruttura.

Nella fase della realizzazione dei lavori, tuttavia, l'impatto sulla componente atmosfera è elevato se non saranno posti in essere le tecniche di esecuzione dei lavori e le misure tecniche ed organizzative illustrate dal SIA e dalle sue integrazioni e se non sarà predisposto ed eseguito uno scrupoloso piano di monitoraggio.

Gli impatti a carico della componente atmosfera potrebbero dunque risultare critici nelle zone in cui sono destinati a svolgersi i lavori, dove sussiste la possibilità, limitatamente alla durata dei lavori stessi e per alcuni ricettori, che, qualora le tecniche di esecuzione dei lavori e le misure tecniche organizzative e produttive non saranno ottimizzate o se il piano di monitoraggio non sarà particolarmente dettagliato e attento, si determini un superamento dei valori limite di qualità dell'aria.

2.2 Acque superficiali

L'impatto su questa componente appare trascurabile salvo gli accorgimenti da adottarsi in fase di cantierizzazione soprattutto con riferimento alla realizzazione dei ponti e dei viadotti di attraversamento delle fiumare e alla gestione dei depositi di materiale di scavo per evitare fenomeni di inquinamento interferenza sul regime idraulico dei corsi d'acqua.

Aspetti idrogeologici, geologici e geomorfologici

La realizzazione dell'opera pone evidentemente, stante la natura dell'opera, notevoli problemi di natura idrogeologica, geologica e geomorfologia che il proponente ha tenuto ben presente ma che si propone di risolvere nel dettaglio a seguito di indagini ulteriori e più approfondite e puntuali di quanto non sia coerente con lo stadio preliminare di progettazione. La delicatezza del tema impone peraltro di assicurarsi che tali ulteriori indagini e approfondimenti siano particolarmente scrupolosi, e seguano quanto la Commissione ritiene comunque necessario, nonché comprendano un piano preventivo di intervento.

Bisogna peraltro rilevare che agli impatti ed ai disagi relativi alla fase di realizzazione dell'opera corrisponderà probabilmente, in fase di esercizio, stante lo spostamento di gran parte del traffico pesante sulla nuova arteria stradale, un miglioramento, o almeno una limitazione del peggioramento, della componente atmosfera relativamente alle zone maggiormente urbanizzate.

Rispetto a quanto riportato nel SIA, emerge la necessità di approfondire dal punto di vista litostratigrafico, geotecnico ed idrogeologico, la conoscenza della zona di Roseto Capo Spulico segnalata dallo stesso Proponente come soggetta a diffusi fenomeni franosi anche se prevalentemente a carattere superficiale. Per quanto attiene i tratti in galleria ricadenti in tale area, è

"S.S. 106 Jonica (E90) - Lavori di costruzione - 3° megalotto

Dall'innesto con la S.S. 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000)"

pertanto opportuno che, nelle fasi successive della progettazione, siano effettuate indagini di dettaglio, tenendo conto anche di possibili situazioni di dissesto profonde e non solo superficiali.

2.3 Vegetazione, flora, fauna ed ecosistema

La contemporanea presenza di habitat diversi - acquatici, umidi e asciutti - assicura una varietà di risorse ambientali in senso generale e di possibilità trofiche in particolare. La naturalità che gli ecosistemi fluviali e ripariali possono offrire rappresenta spesso, in un contesto fortemente antropizzato, l'unica possibilità di "rifugio" per le popolazioni animali.

L'area di progetto risulta avere, in generale, una bassa permeabilità ecologica; la fascia a maggior permeabilità attraversa le suddette fiumare, per collegarsi attraverso due direttrici principali al massiccio del Pollino: una direttrice, di direzione est-ovest, collega l'alto corso delle fiumare Saraceno ed Avena con il Monte Sparviere ed il Monte Carnara; l'altra, di direzione nordest-sudovest, collega l'alto corso delle fiumare Saraceno ed Avena con il medio corso del Torrente Raganello.

Il rischio da evitare è quello della frammentazione degli habitat, che costituisce l'alterazione più grave che la realizzazione dell'opera determina sugli ecosistemi, provocando una riduzione della continuità ecologica del territorio.

Le aree coincidenti con l'allestimento e l'impiego dei cantieri e dei depositi di materiale di scavo nella fase di realizzazione vedono compromessa la qualità della loro vegetazione, flora, fauna e del relativo ecosistema. Ciò non può essere completamente evitato anche se i danni alla componente in discorso possono essere alquanto mitigati/compensati e resi accettabili con appositi accorgimenti che garantiscano la conservazione degli ecosistemi in vista del ripristino *post operam*.

È pertanto necessario adottare, anche oltre quanto previsto dal Proponente, il migliore impiego delle tecniche di ingegneria paesaggistica - ambientale.

2.4 Rumore

I livelli di rumore previsti dalle norme di legge rischiano di essere superati in prossimità dei cantieri (per i quali peraltro la legge prevede un'apposita disciplina in deroga) rischio che il proponente afferma di scongiurare attraverso le misure illustrate nella documentazione presentata. Si ritiene peraltro che ciò possa essere assicurato solo se a queste misure si accompagna l'attuazione di un idoneo piano di monitoraggio.

Del resto, mentre il tratto che va da Sibari a Trebisacce si snoda in zona agricola, il tratto da Trebisacce a Roseto a Capo Spulico è quasi completamente in galleria: ciò riduce la rilevanza degli impatti sull'ambiente e sulla salute pubblica determinati dal rumore.

2.5 Vibrazioni

La progettazione e la realizzazione dei lavori di scavo impongono ogni possibile accorgimento per assicurare l'esclusione di effetti delle vibrazioni in genere e con particolare riferimento alla galleria scavata non lontano dall'abitato di Roseto capo Spulico.

"S.S. 106 Jonica (E90) - Lavori di costruzione - 3° megalotto

Dall'innesto con la S.S. 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000)"

12 di 20-

Parere

2.6 Paesaggio

Nel tratto settentrionale dell'opera - da Roseto capo Spulico a Trebisacce, il paesaggio subisce alcune compromissioni in corrispondenza delle fiumare, soprattutto, nei tratti allo scoperto che si sviluppano lungo i terrazzi marini (terrazzi in parte oggetto di vincolo paesaggistico per il loro valore panoramico) anche perché il proponente, essendo i pochi tratti scoperti lungo una tratta di strada di quasi 20 km ha ritenuto di collocare qui alcuni ingombranti svincoli. Per il resto, la circostanza che in questo tratto l'opera si sviluppi quasi completamente in galleria riduce i casi nei quali essa confligga con esigenze di tutela del paesaggio.

Il tratto meridionale - da Trebisacce a Sibari - danneggia la visuale paesaggistica della piana guardandola dai rilievi che la contornano a nord e a ovest.

Questi impatti sono mitigabili (accorgimento per il miglior inserimento paesaggistico) ma non eliminabili. Essi sono risultati, confrontati con quelli provocati dalle altre alternative, accettabili se accompagnati da importanti misure di compensazione ambientale.

LA COMMISSIONE SVOLGE INOLTRE LE SEGUENTI CONSIDERAZIONI SUGLI ARGOMENTI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

Richiesta di seguire un tracciato più a monte rispetto a quello prescelto dal proponente

Come esposto nella Reazione istruttoria e nel presente Parere il tracciato più interno determina impatti ambientali più gravi rispetto all'alternativa prescelta. Inoltre una soluzione ancora più a monte di quelle studiate finirebbero di dare luogo ad un'infrastruttura che tradisce l'intento di realizzare in Calabria un secondo corridoio costiero.

Richiesta di potenziare la S.S. 106 esistente

Come esposto nella Reazione istruttoria e nel presente Parere il potenziamento della SS 106 esistente determina impatti ambientali non minori, anche se non in misura uguale sulle medesime componenti ambientali, rispetto all'alternativa prescelta.

Osservazioni relative al previsto viadotto Pagliara (interferenza con un'area lottizzata, sulla quale sono già stati avviati lavori di urbanizzazione; interferenza con l'area a vocazione residenziale Monte Mostarico; ubicazione su uno dei belvedere a maggior valenza della zona; eccessiva altezza e ubicazione non distante da un viadotto esistente, che genera l'interclusione di un'area abitata)

Come esposto nella Reazione istruttoria e nel presente Parere il tracciato prescelto risulta quello che provoca l'impatto ambientale più accettabile.

"S.S. 106 Jonica (E90) - Lavori di costruzione - 3° megalotto

Dall'innesto con la S.S. 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000)"

Parere

Interferenza dell'opera con i terrazzi marini, costituenti l'elemento paesaggistico di maggior pregio della zona e in parte sottoposti a vincolo ambientale, con particolare riferimento agli svincoli di Amendolara, Albidona e Trebisacce - Insostenibile impatto visivo ed estetico del tracciato prescelto sulla continuità del paesaggio

Come esposto nella Reazione istruttoria e nel presente Parere il tracciato "A" risulta quello preferibile. Gli impatti sugli aspetti paesaggistici e morfologici delle terrazze possono essere mitigati con microvarianti di tracciato che limitino tratti di infrastruttura collocati in aree salvaguardate da vincoli paesaggistici anche grazie all'eliminazione di alcuni svincoli e delle relative lunghe "bretelle" (Albidona e Amendolara) nonché con opere di mitigazione (già previste dal proponente e ulteriormente prescritte dal presente parere). La strada si sviluppa, del resto, prevalentemente in galleria quando la sua planimetria dell'infrastruttura coincide con aree sottoposte a vincolo paesaggistico.

Interferenze dell'opera con le condotte irrigue e con l'invaso del Consorzio di irrigazione dei Giardini di Trebisacce in genere e con particolare riferimento allo svincolo di Trebisacce

Il progetto si mostra consapevole della necessità di risoluzione delle interferenze della problematiche in discorso secondo modalità che, se adeguatamente sviluppate nella successiva fase di progettazione e soggette ad adeguato monitoraggio, appaiono soddisfacenti tenuto anche conto delle prerogative che, al riguardo, la legge riconosce alle Autorità amministrative preposte.

Per quanto riguarda il bacino irriguo ubicato nei pressi del Torrente Saraceno, nell'agro di Trebisacce, che svolge la funzione di vasca di compenso per il sistema irriguo delle zone agricole situate nella piana che si sviluppa verso Sibari, la questione è stata oggetto di una specifica richiesta di integrazioni la cui risposta evidenzia la non interferenza dell'opera con il suddetto invaso sia dal punto di vista geotecnico/statico che del rischio di inquinamento dell'acqua accumulata. La trattazione risulta soddisfacente in relazione allo stadio della progettazione.

Interferenze dell'opera con metanodotto

Il progetto presentato prevede la modalità di risoluzione e la tempistica relativi alla risoluzione delle interferenze della problematica in discorso secondo modalità che, se adeguatamente sviluppate nella successiva fase di progettazione, appaiono soddisfacenti.

Interferenza dell'opera con i pSIC "Fiumara Avena", "Torre di Albidona", "Fiumara Saraceno"

Lo Studio evidenzia le interferenze con i pSIC "Fiumara Avena" e "Fiumara Saraceno", in relazione alle quali il proponente ha redatto le relative valutazioni di incidenza. L'interferenza del previsto cantiere con il pSIC "Fiumara Saraceno" è stata oggetto di una specifica richiesta di integrazione, che ha condotto alla redazione di una apposita valutazione di incidenza all'esito del quale l'ANAS attesta essere "non significativo" l'impatto. Gli elaborati di Progetto e lo SIA consentono di escludere l'interferenza dell'opera con il pSIC "Torre di Albidona". La trattazione risulta soddisfacente in relazione allo stadio di progettazione.

"S.S. 106 Jonica (E90) - Lavori di costruzione - 3° megalotto

Dall'innesto con la S.S. 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000)"

- 14 di 20 -

Parere

Interferenza dell'opera con le aree archeologiche di Broglio (Trebisacce) e Lista (Amendolara)

Come esposto nella Reazione istruttoria e nel presente Parere il tracciato sottopassa le suddette aree archeologiche ad una profondità da tale da escludere la possibilità di interferenze con i suddetti siti. In ogni caso è opportuna che un attento monitoraggio dello stato dei luoghi prima dell'inizio e durante i lavori di scavo escluda ogni possibile pregiudizievole interferenza.

Inutilità del raddoppio delle due strade esistenti

Il futuro mutamento dell'attuale strada statale rende in effetti consigliabile una riqualificazione della stessa.

Presenza di viadotti su aree a rischio; - vicinanza immediata alla parte di metanodotto a più alta pressione (64bar)

Il progetto presentato contiene il censimento delle interferenze ed indica la tempistica e la modalità di risoluzione delle stesse, compresa quella con il metanodotto oggetto dell'osservazione. La trattazione risulta soddisfacente in relazione allo stadio della progettazione; le modalità previste dal proponente, se adeguatamente sviluppate nella successiva fase di progettazione appaiono soddisfacenti.

Mancanza di informazione circa il tracciato in valutazione

Come esposto nel paragrafo della Reazione istruttoria e nel punto XX del presente Parere il proponente risulta avere rispettato gli oneri di consultazione di cui alla procedura di VIA prevista dalle norme vigenti per le opere di cui all'allegato 2 del D.Lgs. n.190 del 2002.

Osservazioni generiche sulla mancanza di rilievo economico e sociale e trasportistico in genere o per il territorio interessato nonché sul rischio terroristico

Si tratta di osservazioni piuttosto generiche. Si deve al riguardo rilevare come esse non svolgono considerazioni né portano informazioni tali da indurre a modificare le scelte del CIPE e del proponente. Si deve peraltro ricordare come l'infrastruttura oggetto del parere abbia una vocazione trasportistica dilunga percorrenza e, pertanto, non risponde esclusivamente ad esigenze locali di sviluppo.

SM

AM

SM

AM

NP

SM

AM

SM

"S.S. 106 Jonica (E90) - Lavori di costruzione - 3° megalotto

Dall'innesto con la S.S. 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000)"

Parere

AM

AM

AM

AM

AM

PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA E DEGLI ESITI DELL'ISTRUTTORIA LA COMMISSIONE ESPRIME, AI FINI DELL'EMISSIONE DELLA VALUTAZIONE SULLA COMPATIBILITÀ AMBIENTALE DELL'OPERA INDICATA IN PREMESSA,

PARERE POSITIVO

sul progetto preliminare "S.S. 106 ionica - 3° megalotto" (dall'innesto con la s.s. 534 a Roseto Capo Spulico) fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente. Il parere positivo è tuttavia condizionato all'ottemperanza alle seguenti **prescrizioni**:

Il progetto definitivo deve:

1. recepire e sviluppare, col dettaglio adeguato alla relativa fase di progettazione, le misure di mitigazione e compensazione previste nel Progetto Preliminare, nello Studio di Impatto Ambientale e nelle sue integrazioni;
2. contenere i seguenti accorgimenti progettuali: a) approfondire mediante apposito studio l'inserimento paesaggistico dell'opera; b) allungare i viadotti in coincidenza dei sovrappassi e degli attraversamenti in modo da evitare rilevati alti e favorire ulteriormente la permeabilità dell'infrastruttura agli ecosistemi; c) contenere entro 2÷2,5 metri l'altezza massima del rilevato previsto nella Piana di Sibari, fatte salve le esigenze degli attraversamenti e garantendo la necessaria permeabilità faunistica; d) includere una specifica relazione tecnica che dettagli le modifiche e le motivazioni delle scelte altimetriche del rilevato al fine di perseguire l'obiettivo di cui alla lettera precedente; e) ridefinire di conseguenza la scelta del sottopasso piuttosto che del sovrappasso per risolvere i problemi di viabilità interferita; f) garantire ove possibile la permeabilità dei fondi agricoli;
3. adeguare e ampliare il raccordo delle strade locali che conducono ad Albidona ed Amendolara con l'esistente S.S. 106 prevedendo l'eliminazione dei relativi svincoli sull'infrastruttura in progetto salva la possibilità di inserire in loro sostituzione un cambio di corsia, se ciò si ritiene necessario per assicurare la funzionalità dell'infrastruttura, curando il minimo ingombro e il minimo impatto paesaggistico degli stessi;
4. estendere l'altezza dei filari in corrispondenza delle barriere antirumore - ove previste - oltre l'altezza di queste ultime;
5. rivestire le pile dei viadotti, almeno alla base, e realizzare i muri di qualunque tipo con pietrame da spacco del tipo locale, per favorire l'inserimento dell'opera e la mitigazione dell'impatto;
6. con riferimento alle opere di sistemazione a verde, ripristino ambientale e rinaturazione, da eseguire in ogni caso per ciascuna area di cantiere e di deposito del materiale di scavo;

"S.S. 106 Ionica (E90) - Lavori di costruzione - 3° megalotto"

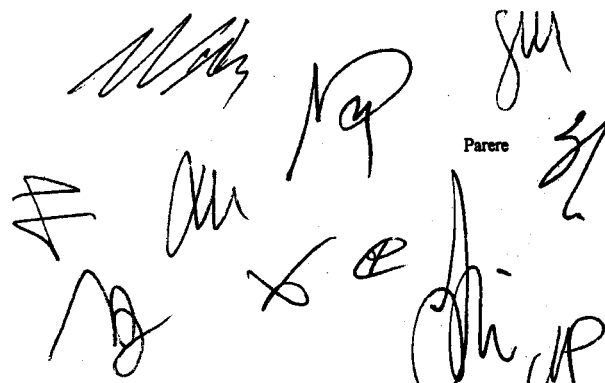
Dall'innesto con la S.S. 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000)"

documentare la situazione ante operam con speciale riferimento ai profili naturalistico e paesaggistico; prevedere soluzioni di sistemazione a verde, ripristino ambientale e rinaturalizzazione coerenti con lo stato dei luoghi precedente la realizzazione dell'opera (salvi gli interventi di ingegneria ambientale previsti e prescritti) attraverso un'adeguata progettazione paesaggistica e di opere di rinaturalizzazione, anche agricola; inquadrare le opere nell'obiettivo di integrazione ecosistemica della flora autoctona, privilegiando l'impianto di specie che garantiscano la diversità biologica e l'integrazione nell'ambiente circostante e adottare specie vegetali scelte nelle rispettive serie della vegetazione potenziale; fare ricorso prevalentemente a tecniche di ingegneria naturalistica, adottando ove possibile, le "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Ministero dell'Ambiente, Servizio VIA, settembre 1997; prevedere l'accantonamento e la conservazione dello strato di humus delle aree che saranno utilizzate quali cantieri e depositi temporanei e definitivi per il successivo reimpiego;

7. dettagliare le misure di prevenzione e mitigazione necessarie ad evitare l'inquinamento e l'alterazione del regime idraulico delle acque sotterranee e superficiali e l'intorbidimento di queste ultime. Dovranno in particolare essere dettagliati il sistema di collettamento delle acque inquinate e di prima pioggia dei cantieri e le misure necessarie ad impedire il dilavamento di inquinanti dagli smarini depositati;
8. confermare, anche mediante la predisposizione di opportune simulazioni modellistiche che tengano conto delle particolari condizioni meteorologiche e morfologiche dei siti, che in fase di realizzazione dell'opera gli impatti sull'atmosfera derivanti dall'emissione di polveri (e di altri inquinanti) non determinino il superamento dei valori di legge;
9. comprendere un specifico studio idraulico sulla possibile influenza dei cantieri destinati alla realizzazione dei viadotti sulle fiumare sul regime delle acque che comprenda la misure da adottare in caso di emergenza alluvionale in corso d'opera;
10. contenere dettagliati studi e prevedere modalità di scavo delle gallerie Acqua Salsa e Della Monaca tali da escludere l'insorgenza di ulteriori fenomeni di instabilità;
11. per le gallerie comprendere ulteriori indagini in situ e in laboratorio, anche mediante l'utilizzo di modelli di propagazione, per dettagliare i valori di accelerazione ai fini della valutazione dell'impatto delle vibrazioni secondo le norme UNI 9614 e UNI 9916; all'esito, tenendo conto anche della necessaria documentazione testimoniale sullo stato di fatto adottare sistemi di scavo e/o scelte progettuali (comprese eventuali varianti locali di tracciato) atte a contenere gli effetti di possibili fenomeni di vibrazione in modo da escludere ogni tipo di pregiudizio, anche solo potenziale, a persone o edifici;
12. contenere un piano di riutilizzo/smaltimento del materiale di scavo dettagliato e coerente col volume di quest'ultimo e con quanto risultante dall'ottemperanza alla prescrizione di cui al punto 2.
13. dotare l'infrastruttura di dispositivi antischianto a protezione degli uccelli nella zona in cui essa attraversa e lambisce aree IBA.

"S.S. 106 Jonica (E90) - Lavori di costruzione - 3° megalotto

Dall'innesto con la S.S. 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000)"



Il Proponente deve inoltre:

14. realizzare tutte le ulteriori indagini e gli approfondimenti indicati nel progetto preliminare, nello Studio di Impatto Ambientale e sue integrazioni nonché quelli connessi all'ottemperanza alle presenti prescrizioni tenendo adeguatamente conto dei relativi esiti nella redazione del progetto definitivo. Devono tra l'altro essere eseguite con particolare scrupolo le seguenti indagini destinate a risolvere residue problematiche locali di natura geologica, geotecnica, idrogeologica e di tracciato: sondaggi profondi e direzionati; prove in foro e geofisiche di superficie; prove di laboratorio; monitoraggio delle sorgenti e delle risorse idriche; individuazione delle sorgenti interferibili dalla realizzazione delle gallerie; monitoraggio delle relative risorse per un tempo periodo significativo ad individuare i bacini di carico e gli utilizzi delle stesse;
15. predisporre un piano preventivo di intervento che minimizzi eventuali interferenze nel caso in cui, durante le fasi di scavo delle gallerie, si intercettino sistemi acquiferi il cui drenaggio, ad opera dello scavo stesso, possa alterare il sistema di alimentazione delle sorgenti, e introdurre misure di intervento urgente necessarie in caso di venute d'acqua, analizzando le diverse ipotesi e le conseguenti azioni di mitigazione e/o compensazione, ivi compreso un programma di emergenza del sistema di approvvigionamento idropotabile;
16. predisporre il Progetto di Monitoraggio Ambientale, secondo le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale VIA, ed inserire il relativo costo di attuazione nel quadro economico;
17. anticipare, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura; anticipare in particolare le opere di compensazione previste per i pSic nonché attivare tutte le procedure necessarie al fine di potenziare il raccordo tra la A3 (Svincolo di Firmo) e la S.S. 106 (svincolo di Sibari) attraverso il potenziamento della S.S. 534;
18. predisporre quanto necessario per adottare, entro la consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001);
19. inserire nei capitolati d'appalto clausole che impongono agli appaltatori di osservare tutte le prescrizioni relative alla conduzione delle attività di cantiere e alla mitigazione dei relativi impatti;
20. redigere gli elaborati, anche successivi al progetto definitivo, in conformità alle specifiche del Sistema Cartografico di Riferimento.

Il proponente deve infine, a scopo di compensazione ambientale:

21. realizzare interventi di compensazione ambientale per un importo non inferiore al 2% del valore dell'opera come determinato ai fini del calcolo del contributo per la procedura di VIA e, oltre a tali interventi, ridimensionare e riconfigurare la S.S. 106 attualmente impiegata come strada di scorrimento in modo da: 1) riqualificarla in coerenza con la sua nuova destinazione intercomunale e suburbana; 2) limitare l'effetto di cesura del territorio che essa attualmente

"S.S. 106 Jonica (E90) - Lavori di costruzione - 3° megalotto

Dall'innesto con la S.S. 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000)"

realizza; 3) provvedere i tratti urbani o suburbani di marciapiedi; 4) prevedere ampi tratti di piste ciclabili; 5) sostituire gli attuali svincoli con rotatorie rinaturando la relativa area;

22. presentare alle Autorità competenti a tutelare le zone archeologiche un progetto che: 1) riconfiguri e attrezzii il tratto della S.S. 106 attuale che coincide con l'area archeologia di Sibari privilegiandone l'uso a servizio dell'area stessa una volta che l'opera in progetto sia in esercizio; 2) preveda, in occasione dei lavori di cui al precedente punto 1), studi, sondaggi e scavi - da svolgere in convezione con istituzione universitaria italiana o straniera - in un'area significativa a valorizzare l'area stessa e i reperti eventualmente risultanti da detti scavi; 3) realizzare le opere e i lavori di cui ai punti 1) e 2) conformemente agli atti e alle prescrizioni impartite dalle Autorità competenti; 4) destinare alle attività di cui ai punti 2 e 3 un importo non inferiore al 2 % del valore dell'opera come determinato ai fini del calcolo del contributo per la procedura di VIA.

Si esprimono inoltre le seguenti raccomandazioni:

a) nel definire con maggior dettaglio le aree adibite a deposito temporaneo e definitivo del materiale di scavo: a) approfondire, in stretta collaborazione con i competenti organi amministrativi, la possibilità di impiegare il materiale di scavo per valorizzare il porto di Sibari e/o per realizzare progetti di salvaguardia e miglioramento della linea costiera e degli arenili della zona in vista dello sviluppo turistico-culturale dell'area; b) fermo restando quanto raccomandato sub a) analizzare in dettaglio tutte le possibili sinergie con le attività di cava già in essere e/o trasferibili in considerazione del presente progetto;

b) assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza, acquisisca la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la registrazione ai sensi del Regolamento CEE 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere anche dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo possibile;

c) prevedere il riciclo completo dell'acqua, impiegando anzitutto l'acqua presente in galleria, nello svolgimento delle attività di cantiere (lavorazione del materiale di scavo, produzione di calcestruzzo, ecc.).

Roma, 8 marzo 2005

Ing. Bruno AGRICOLA (Presidente)

Prof. Ing. Alberto FANTINI

Ing. Claudio LAMBERTI

Dott. Vittorio AMADIO CONTRARIO

Ing. Pietro BERNA CONTRARIO

Bruno Agricola
Alberto Fantini FAVOREVOLE
Claudio Lamberti FAVOREVOLE
Vittorio Amadio
Pietro Berna

"S.S. 106 Jonica (E90) - Lavori di costruzione - 3° megalotto

Dall'innesto con la S.S. 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000)"

Parere

Arch. Eduardo BRUNO

Eduardo Bruno - - CONTRARIO

Dott. Massimo BUONERBA

Massimo Buonerbera FAVOREVOLA

Ing. Giuseppe CARLINO

Giuseppe Carlino FAVOREVOLE

Avv. Flavio FASANO

Flavio Fasano ASSENTE

Arch. Franco LUCCICHENTI

Franco Luccichenti ASTENUTO

Dott. Giuseppe MANDAGLIO

Giuseppe Mandaglio FAVOREVOLE

Prof. Antonio MANTOVANI

Antonio Mantovani

Avv. Stefano MARGIOTTA

Stefano Margiotta FAVOREVOLE

Ing. Rodolfo M. A. NAPOLI

Rodolfo M. A. Napoli FAVOREVOLE

Prof. Ing. Maurizio ONOFRIO

Maurizio Onofrio ASSENTE

Ing. Alberto PACIFICO

Alberto Pacifico ASTENUTO

Prof. Ing. Monica PASCA

Monica Pasca

Ing. Giovanni PIZZO

Giovanni Pizzo FAVOREVOLE

Ing. Pier Lodovico RUPI

Pier Lodovico Rupi ASSENTE