

## INDICE

1. Scelta del tracciato .....	2
1.1 Metodologia .....	2
1.2 Tratto 1: PIANA DI SIBARI .....	3
1.3 Tratto 2: ASSI FRANCAVILLA – VILLAPIANA SCALO . VILLAPIANA – VILLAPIANA MARINA.....	4
1.4 Tratto 3: FIUMARA SARACENO .....	4
1.5 Tratto 4: TORRENTE AVENA.....	4
1.6 Tratto 5: AMENDOLARA .....	5
1.7 Tratto 6: ROSETO CAPO SPULICO .....	5
2. Impatto ambientale .....	6
2.1 Rapporto complessivo dell'opera con la realtà territoriale .....	6
2.2 Le aree critiche e gli impatti sinergici .....	7
2.3 Qualità ambientale post operam .....	7
3. Elenco allegati .....	8

## 1. Scelta del tracciato

### 1.1 Metodologia

Il criterio di scelta del tracciato di base, svolto attraverso il confronto tra le soluzioni A, B e C, si basa usualmente sull'analisi dell'equilibrio complessivo di ciascun tracciato, raggiungibile attraverso l'ottimizzazione degli obiettivi di funzionalità, costo ed impatto ambientale.

Nel caso in esame abbiamo individuato gli elementi di criticità che rendono immediata l'individuazione delle opzioni fattibili di tracciato e alla luce di tali elementi abbiamo suddiviso le tre soluzioni in più tratti brevi, estremamente significativi per il confronto.

Il confronto di tali tratti, alla luce delle criticità evidenziate dall'analisi, rende la scelta del tracciato immediatamente comprensibile.

Successivamente si è sviluppata una analisi generale delle tre soluzioni per completare il quadro decisionale. Tale analisi è stata esperessa attraverso considerazioni qualitative la cui chiarezza e drasticità rendono superflua qualsiasi rappresentazione analitica del problema.

Individuazione delle criticità

Le criticità sono individuate per tratti e così classificate:

1. Criticità di primo livello: sono costituite da impedimenti che pregiudicano la fattibilità dell'opera;
2. Criticità di secondo livello: sono:
  - situazioni di impatto ambientale che implicano un livello di degrado difficilmente accettabile;
  - interferenze che rendono difficoltoso l'iter approvativo e costosa la realizzazione
  - elementi tecnici che rendono costosa la realizzazione e gestione dell'opera

3. Criticità di terzo livello: sono identificate da tutte le situazioni di impatto significativo in aree sensibili.

I tracciati sono stati analizzati, individuando i tratti interessati da criticità; da questa analisi emergono già con una certa evidenza le motivazioni della scelta del tracciato preferenziale.

In sintesi, le differenze di maggior rilievo sono le seguenti:

## **1.2 Tratto 1: PIANA DI SIBARI**

### Criticità di primo livello

In questo tratto, il tracciato C è del tutto impraticabile perché attraversa l'area archeologica della antica città di Sibari, mentre il tracciato B si sviluppa per un lungo tratto nelle vicinanze dell'area vincolata, comunque in una zona caratterizzata da una notevole intensità di ritrovamenti.

### Criticità di secondo livello

Il tracciato B è in interferenza con il progetto dell'aeroporto di Sibari, e in particolare attraversa la "RESA" (Run End Safety Area) della pista di decollo. Tale interferenza è risolvibile attraverso la realizzazione di una galleria artificiale dello sviluppo di circa 500 metri, così come previsto dal tracciato elaborato. Tale galleria si trova interamente in falda e rappresenta, sia sotto l'aspetto realizzativo che sotto l'aspetto manutentorio un notevole aggravio dei costi.

### Criticità di terzo livello

I tracciati A e B interagiscono in misura notevole con le aree abitate di Sibari. Ciò implica una serie di impatti che, nel loro complesso, ingenerano un degrado complessivo dell'ambito.

Tali impatti riguardano le componenti rumore, atmosfera, salute pubblica. La componente rumore, seppur mitigata con la realizzazione di barriere fonoassorbenti, risente della presenza della strada con un peggioramento del clima acustico, la componente atmosfera rischia, nelle condizioni peggiori, di registrare valori non ammissibili delle concentrazioni di inquinanti. Per quanto concerne la componente

antropica si rileva in particolar modo l'effetto di separazione territoriale tra unità abitative che l'infrastruttura verrebbe a provocare in zone ormai intensamente abitate.

Conclusione tratto 1: il tracciato C è impraticabile. Il tracciato B è penalizzato da due elementi di criticità che lo rendono fortemente sconsigliato.

Tracciato preferibile: A, non presenta criticità di 1,2 né 3° livello.

### **1.3 Tratto 2: ASSI FRANCAVILLA – VILLAPIANA SCALO . VILLAPIANA – VILLAPIANA MARINA**

#### Criticità di 2° livello

I tracciati B e C attraversano le zone intensamente abitate di Villapiana scalo e Villapiana Lido. Gli impatti sulle componenti Aria, Rumore, e salute pubblica sono importanti.

Tracciato preferibile: A, anche in base a considerazioni di funzionalità degli svincoli che sarà posizionato, in questo caso, in maniera da servire con efficacia sia i centri dell'interno (Francavilla e Villapiana), che i centri del litorale, (Villapiana scalo e Villapiana marina).

### **1.4 Tratto 3: FIUMARA SARACENO**

Criticità di 1° livello (eliminata con variante planoaltimetrica): l'area archeologica di Brolio non può essere attraversata in superficie, pertanto il tracciato A è stato modificato in modo da attraversare l'area in galleria naturale al disotto dello strato di interesse archeologico.

Criticità di 3° livello: SIC naturalistico della Fiumara Saraceno. Il SIC è attraversato in viadotto da entrambi i tracciati (A e B); l'analisi di incidenza effettuata indica una maggiore sensibilità per le aree attraversate dal tracciato B. Il SIA prevede all' scopo adeguate misure di mitigazione.

### **1.5 Tratto 4: TORRENTE AVENA**

Criticità di 3° livello: SIC naturalistico del torrente Avena. Il SIC è attraversato in viadotto da entrambi i tracciati (A e B); anche in questo caso l'analisi di incidenza

effettuata indica una maggiore sensibilità per le aree attraversate dal tracciato B; mentre il tracciato A attraversa l'alveo dell'Avena in retto per un breve tratto di circa 300 metri, il tracciato B lambisce l'area nella zona litoranea per circa 2Km, con un impatto molto più pesante e non mitigabile in misura del tutto soddisfacente in quanto va ad occupare elevate superfici delle aree di gariga facenti parte del SIC caratterizzate da ecosistemi steppici riconosciuti dalla direttiva "Habitat" (92/43/CEE).

## **1.6 Tratto 5: AMENDOLARA**

### Criticità di 2° livello: archeologia

I tracciati incontrano due aree di elevato interesse archeologico: il rilievo di Cielogreco e quello dell'antico Stazio Romano "Ad Vigesium". Le due zone, e la campagna limitrofa, pur non essendo oggetto di vincoli areali istituiti, sono dense di ritrovamenti che implicano una notevolissima situazione di rischio in caso di opere di superficie.

In corrispondenza di Cielogreco il tracciato B ha un imbocco di galleria, difficilmente modificabile, e dunque da considerare criticità di 2° livello.

Più a nord, dopo l'area dello stazio Ad Vigesium, i due tracciati si trovano in vicinanza con due ruderi di ville romane, che, pur essendo fuori asse, rappresentano un elemento che indica la situazione di rischio generalizzata per la zona di Amendolara.

Il progetto, per affrontare in modo prudente queste criticità, prevede, con l'inserimento di idonee somme nel quadro di spesa, di effettuare una campagna archeologica preliminare lungo l'asse di progetto, finalizzata all'eventuale recupero di reperti e alla garanzia della disponibilità delle aree per lo sviluppo dei lavori secondo programma.

## **1.7 Tratto 6: ROSETO CAPO SPULICO**

### Criticità di 2° livello: frana di Roseto

Nel tratto di congiungimento con la nuova Ionica a Nord di Roseto il tracciato, sia per l'ipotesi A che per l'ipotesi B, si trovava ad attraversare una frana attiva la cui potenza dello strato interessato è tale da rendere remota la possibilità di un consolidamento. Si

è pertanto sviluppato un percorso di variante che supera la zone in galleria e al di fuori delle aree con movimenti in corso.

## **2. Impatto ambientale**

### **2.1 Rapporto complessivo dell'opera con la realtà territoriale**

Il territorio attraversato è schematizzabile in due fasce parallele con caratteristiche diverse:

- la fascia litoranea, caratterizzata da una più intensa presenza abitativa con diversi centri abitati e dalla esistenza delle due vie di comunicazione principali: l'attuale SS 106 ionica e la ferrovia Crotona-Taranto
- la fascia collinare interna, meno antropizzata e a più dichiarata vocazione agricola

Lungo il tracciato si rilevano le seguenti aree sensibili:

- tre siti di interesse archeologico: Sibari (antica Sibari), Brolio di Trebisacce (villaggio pre-ellenico) e Amendolara (Stazio Romano)
- due SIC (Sito di interesse comunitario sotto l'aspetto florofaunistico): Torrente Saraceno e Torrente Avena
- una frana attiva a Roseto capo Spulico

La situazione ante-operam della viabilità versa in condizioni gravissime sotto l'aspetto dell'incidentalità e del degrado delle aree abitate attraversate dall'attuale strada: l'inquinamento acustico generato dalla strada oggi in esercizio in prossimità dell'attuale ionica è ampiamente oltre i limiti di normativa vigente. L'attuale tracciato della statale è causa continua di vittime le cui statistiche pongono valori superiori del 45% rispetto alla media nazionale: tali incidenti riguardano un cattivo rapporto tra traffico locale e pedonale ed il traffico a lunga percorrenza dell'itinerario ionico-adriatico. La strada è oggi collocata in modo tale da compromettere le porzioni di territorio incluse tra di essa e la ferrovia e da caratterizzare in maniera fortemente negativa le fasce di terreno antistanti gli edifici dei centri abitati.

In questo contesto il progetto opera una riorganizzazione del territorio con la realizzazione di un asse che riuscirà a separare il traffico di lunga percorrenza dalla realtà di vita e di microcomunicazione locale. L'elaborazione del tracciato, scelto tra tre alternative come quello meno impattante sulle aree critiche, è stata affinata per minimizzare gli impatti e salvaguardare le aree archeologiche. Il tracciato si sviluppa per 12.600 metri in galleria, su una lunghezza complessiva di 38.000 m e ciò limita in misura decisiva l'entità degli impatti su tutte le componenti. Particolarità del progetto è stata inoltre quella di prevedere un sistema di cantierizzazione che evita il passaggio di mezzi per movimentazione di materie lungo le strade esistenti, sfruttando per l'intera durata dei lavori le sole piste di cantiere collocate lungo il tracciato. Tali piste sono tra l'altro schermate preventivamente da appositi argini (dune) con funzione sia visiva che fonoassorbente.

## **2.2 Le aree critiche e gli impatti sinergici**

La realizzazione della nuova SS 106 in zona collinare, generalmente distante dalle aree più intensamente abitate implicherà una serie di impatti fortemente positivi ed alcuni impatti negativi mitigati da una serie di interventi connessi al progetto

### Impatti positivi

- Spostamento del traffico ad alta velocità e a lunga percorrenza, con preponderanza di mezzi pesanti, in aree non abitate o con abitazioni rarefatte: miglioramento della qualità generale di vita nei centri abitati (spostamenti pedonali, funzionalità della rete locale, ecc..)
- Conseguente miglioramento fino ai valori consentiti dalle norme del clima acustico dei centri abitati situati nella fascia litoranea
- Analogo miglioramento della qualità dell'aria nella fascia di territorio più intensamente popolata
- Riduzione dell'incidentalità della statale, oggi superiore del 45% alla media nazionale

### Impatti negativi e relativi interventi di mitigazione

- Peggioramento del clima acustico e della qualità dell'aria in vicinanza della nuova infrastruttura; impatto ricondotto a valori soddisfacenti e comunque inferiori ai limiti di norma grazie all'inserimento in progetto di barriere fonoassorbenti e fono riflettenti.
- Impatto paesaggistico: significativo per quanto riguarda i viadotti, la cui architettura è stata studiata in modo da ottenere un effetto il più possibile trasparente e con cromatismi coerenti all'ambiente attraversato
- Impatto su aree naturali pregiate (SIC): il paddaggio all'interno delle due aree Saraceno e Avena è inevitabile giacché queste si sviluppano per diversi chilometri in direzione perpendicolare alla costa. L'analisi di incidenza ha indicato come ottimali i punti scelti per attraversare i due torrenti e il progetto della cantierizzazione, che reca disturbo più dell'esercizio, prevede una serie di misure atte a minimizzare il disturbo delle specie animali; il ripristino della vegetazione per queste aree è stato curato nel minimo dettaglio con la finalità di restituire le caratteristiche naturali ante operam alle superfici interessate dal cantiere. I viadotti sono dotate di barriere fonoriflettenti per limitare il rumore in fase di esercizio.

## **2.3 Qualità ambientale post operam**

La qualità complessiva ambientale post operam è da considerare migliorata, avendo con riferimento il progresso decisivo delle componenti salute pubblica, rumore, atmosfera. La qualità della componente paesaggio è migliorata a lungo termine, cioè dopo la crescita degli interventi di ripristino e arricchimento della vegetazione, mentre a breve subisce un peggioramento anche per gli effetti temporanei delle attività di cantiere.

Ecosistemi, ambiente idrico, flora e fauna possono considerarsi lievemente interessati da impatti che a lungo termine si annullano, soprattutto in considerazione del massiccio intervento di messa a verde e rinaturalizzazione progettato tra le opere di mitigazione.

### 3. Elenco allegati

- Carta dei condizionamenti in relazione alle diverse alternative T00\_IA31\_AMB\_PL01
- Fotosimulazioni T00\_IA61\_AMB\_RN15
- Fotosimulazioni T00\_IA61\_AMB\_RN21
- Fotosimulazioni T00\_IA61\_AMB\_RN27
- Rumore:planimetria dell'inquinamento acustico dello stato attuale – aree di criticità T00\_IA63\_AMB\_PL04
- Rumore:planimetria dell'inquinamento acustico dello stato di progetto T00\_IA56\_AMB\_PP55
- Rumore:planimetria dell'inquinamento acustico dello stato di progetto T00\_IA56\_AMB\_PP56
- Rumore:planimetria dell'inquinamento acustico - opzione 0 – aree di criticità T00\_IA64\_AMB\_PP04
- Rumore:planimetria dell'inquinamento acustico - dello stato di progetto – aree di criticità T00\_IA65\_AMB\_PP04