



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

Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale

PROGETTO:

**“Autostrada Salerno – Reggio Calabria. Lavori di
ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a delle Norme
CNR/80 dal km 423 + 300 (svincolo di Scilla incluso) al km
442 + 920 – Sesto Macrolotto”**

**PROPONENTE:
ANAS S.p.A.**

Verifica di ottemperanza

alle prescrizioni del decreto DEC/VIA/7014 del 20.03.2002

Gruppo Istruttore: Dott. Ing. Giovanni Pizzo (Referente)
Avv. Flavio Fasano
Avv. Stefano Margiotta

Indice:

1	ITER AMMINISTRATIVO E DEI LAVORI ISTRUTTORI	3
2	DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA	4
3	ASPETTI AMMINISTRATIVI	5
4	RICHIAMI SINTETICI SULL'OPERA	6
5	SINTESI DELLA VERIFICA DELLE MODIFICHE PROGETTUALI E LORO RICADUTE AMBIENTALI	7
6	RISCONTRO PUNTUALE DELLE PRESCRIZIONI DI CUI AL DECRETO VIA DEC/VIA/7014 del 20/3/02	11
7	CONCLUSIONI	12



Handwritten signatures and initials scattered in the bottom right area of the page.

1 ITER AMMINISTRATIVO E DEI LAVORI ISTRUTTORI

Con note Prot. DSA-2005-0027512 del 31/10/2005 e Prot. DSA-2005-0030242 del 25/11/2005

la Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale - Divisione III ha perfezionato la trasmissione degli elaborati pervenuti dalla Società Impregilo Condotte, Contraente Generale, concernenti il progetto definitivo dell'opera in oggetto adeguato a seguito del Decreto VIA DEC/VIA/7014 del 20.03.02 ai fini dello svolgimento della verifica di ottemperanza ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. 190/2002.

In data 06/12/2005 con nota prot. CSVIA – 2005 – 0001474 il Presidente della CSVIA assegnava l'istruttoria tecnica relativa alla verifica di ottemperanza del progetto in esame al gruppo istruttore composto da:

- Ing Giovanni Pizzo (referente)
- Avv. Flavio Fasano
- Avv. Stefano Margiotta.

comunicando al contempo:

- L'avvenuta presentazione del progetto definitivo da parte del Proponente
- Che il progetto è stato soggetto a procedura di VIA ordinaria che ha portato all'emissione del citato decreto VIA DEC/VIA/7014 del 20.03.02

e chiedendo alla Divisione III della Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale di mettere a disposizione del gruppo istruttore tutta la documentazione che si rendesse necessaria per l'espletamento della verifica di ottemperanza.

In data 15/12/2005 con nota prot. CSVIA-2005-1540 il Presidente della CSVIA chiedeva alla Divisione III di voler intraprendere le necessarie iniziative per la richiesta al Proponente della relazione attestante la rispondenza al progetto (art. 4, c.1 del D. Lgs 20 agosto 2002, n. 190).

In data 16/12/2005 con nota prot. CSVIA-2005-1544 il Presidente della CSVIA comunicava al Referente Ing Giovanni Pizzo l'avvenuta richiesta presso la Divisione III della relazione attestante la rispondenza al progetto mentre invitava lo stesso referente a procedere nello svolgimento delle attività istruttorie per quanto possibile.

In data 10/01/2006 il Referente, in relazione alle intervenute modifiche legislative (art. 20 comma 6 ter, del D.Lgs n. 190/2002 aggiunto dall'art. 2 del D.Lgs n. 189/2005 secondo cui "i commi 4 e 5 del D.Lgs n. 190/2002 non si applicano al caso di VIA espressa su progetti definitivi") ha rappresentato al Comitato di Coordinamento di valutare l'opportunità di un approfondimento giuridico – amministrativo al riguardo.

In data 11/01/2006 la Div III trasmetteva la "Relazione sintetico descrittiva sugli adeguamenti apportati al progetto definitivo aggiudicato".

In data 30/01/2006 il Presidente della CSVIA, in esito a quanto rappresentato dal Referente con la nota del 10/01/2006, ha richiesto all'Ufficio legislativo del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio specifico parere.

In data 13/02/2006 la CSVIA, esaminata la documentazione disponibile, ha approvato una relazione di istruttoria con la quale è stato valutato che il progetto definitivo presentato (che unifica in un unico progetto denominato 6° Macrolotto quattro diversi lotti) non è sensibilmente diverso dai quattro lotti che furono oggetto del Decreto VIA DEC/VIA/7014 del 20/03/2002; la suddetta relazione ha evidenziato che la carenza di documentazione a supporto non rendeva possibile riscontrare sistematicamente l'avvenuta ottemperanza alle prescrizioni di cui al suddetto Decreto VIA, e pertanto veniva decisa l'interruzione dell'istruttoria;

In data 19/04/2006 con nota prot. CSVIA – 2006 – 0000594 il Direttore della Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, trasmetteva al Contraente Generale la Relazione di istruttoria sopra citata, chiedendo di riscontrare in merito;

In data 11/05/2006 con nota assunta al prot. CSVIA – 2006 – 0000696 del 11/05/2006 il Contraente Generale, a riscontro della suddetta nota, trasmetteva la documentazione integrativa di cui si dirà in seguito.

In data 15/06/2006 con nota prot. DSA – 2006 – 16219 del 14.06.2006 il Direttore Generale della “Salvaguardia Ambientale” del Ministero ha ribadito la necessità, specifica per i progetti che transitano dalla procedura ordinaria alla procedura speciale, che l'approvazione del progetto esecutivo da parte del soggetto aggiudicatore debba avvenire successivamente alla conclusione della esplicita e positiva verifica di ottemperanza delle prescrizioni da parte del Ministero.

In data 23/06/2006 con nota assunta al prot. CSVIA – 2006 – 903 il Contraente Generale, trasmetteva un'integrazione alla relazione illustrativa generale.

In data 03/07/2006 e 06/07/2006 con note assunte al prot. CSVIA – 2006 – 920 e 984 il Contraente Generale, trasmetteva ulteriori elaborati integrativi;

In data 27/07/2006 con nota prot. DSA – 2006 – 20074, assunta al prot. CSVIA – 2006 – 1067 del 27/07/2006, il Direttore Generale della Salvaguardia Ambientale in merito agli aspetti procedurali ha esposto all'Ufficio Legislativo del Ministero il proprio punto di vista, che sarebbe stato adottato, salvo diverso esplicito avviso dell'Ufficio stesso;

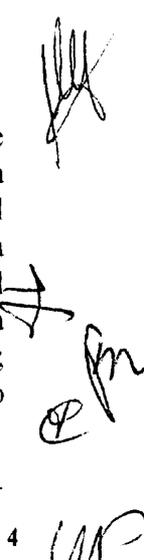
In data 28/07/2006 con nota prot. DSA – 2006 – 20271, assunta al prot. CSVIA – 2006 – 1076 del 31/07/2006, la Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale ha trasmesso copia della nota della Sovrintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio per la Calabria – Cosenza del 18/07/2006, prot. N. 1154/P con la quale vengono espresse le determinazioni di competenza in merito alla verifica del progetto in questione;

In data 19/09/2006 l'Assemblea plenaria della CSVIA formulava una richiesta di chiarimenti sulle modalità di applicazione della lettera del 27/07/2006 prima richiamata;

In data 28/09/2006 con nota prot. CSVIA – 2006 – 1250 il Presidente della CSVIA ha fornito il relativo chiarimento;

2 DOCUMENTAZIONE INTEGRATIVA

La presente relazione illustra le ulteriori attività istruttorie per la verifica di ottemperanza alle prescrizioni del decreto VIA DEC/VIA/7014 del 20/03/2002 svolte tenuto conto della documentazione originariamente disponibile, trasmessa con note prot. DSA-2005-0027512 del 31/10/2005 e prot DSA-2005-0030242 del 25/11/2005, della documentazione integrativa trasmessa dal General Contractor (GC) con la citata nota prot. CSVIA – 2006 – 0000696 del 11/05/2006, e della ulteriore documentazione integrativa trasmessa dal Contraente Generale con la nota prot. CSVIA – 2006 -903 del 23/06/2006 e la nota prot. CSVIA – 2006-920 del 3/07/2006; tale documentazione comprendente i seguenti elaborati integrativi del progetto definitivo (l'elenco analitico degli elaborati è riportato nel documento “Elenco Fascicoli ed elenco elaborati”):



- Relazione di ottemperanza;
- Planimetrie di confronto;
- Interventi di mitigazione ambientale – planimetrie generali;
- Interventi di mitigazione ambientale – planimetrie opere a verde;
- Interventi di mitigazione ambientale – Quaderni opere a verde;
- Interventi di mitigazione ambientale – sezione e dettagli degli interventi opere a verde;
- Interventi di mitigazione ambientale – interventi per la gestione delle acque;
- Interventi di mitigazione ambientale – capitolato esecuzione opere a verde;
- Interventi di mitigazione ambientale – Interventi di mitigazione acustica;
- Interventi di mitigazione ambientale – sistemazione ambientale cave e discariche;
- Interventi di mitigazione ambientale – archeologia;
- Interventi di mitigazione ambientale – prescrizioni generali;
- Interventi di mitigazione ambientale – monitoraggio ambientale;
- Piano generale di cantierizzazione;
- corrispondenza con Soprintendenza per i Beni Archeologici;
- Copia delle integrazioni al SIA prodotte in sede di procedura VIA ordinaria;
- Copia degli atti della Conferenza dei servizi;
- Verbale di accordo ANAS – Comune di Scilla;
- Viadotti, ponte Monacena;
- Sovrappassi e sottopassi stradali;
- Impianti elettrici;
- Piano di manutenzione dell'opera;
- Svincoli di Arghillà e Gallico.

Sulla scorta della suddetta documentazione si è proceduto al proseguimento dell'istruttoria per la verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui al Decreto VIA DEC/VIA/7014 del 20/03/2002.

3 ASPETTI AMMINISTRATIVI

In data 10/01/2006 il Referente, in relazione alle intervenute modifiche legislative (art. 20 comma 6 ter, del D.Lgs n. 190/2002 aggiunto dall'art. 2 del D.Lgs n. 189/2005 secondo cui "i commi 4 e 5 del D.Lgs n. 190/2002 non si applicano al caso di VIA espressa su progetti definitivi") ha rappresentato al Comitato di Coordinamento di valutare l'opportunità di un approfondimento giuridico – amministrativo al riguardo.

In data 30/01/2006 il Presidente della CSVIA, in esito a quanto rappresentato dal Referente ha richiesto all'Ufficio legislativo del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio specifico parere.

E' da tenere presente che trattasi di progetto sottoposto precedentemente a procedura ordinaria di compatibilità ambientale. Al riguardo va ricordato che per quegli aspetti progettuali oggetto di prescrizioni, l'intervenuta pronuncia di compatibilità ambientale deve ritenersi soggetta alla

condizione di efficacia di adeguamento alle prescrizioni impartite e di conformità alle previsioni del progetto oggetto della VIA.

Pertanto, per i casi in cui un progetto sia transitato dal regime ordinario a quello speciale, l'approvazione del progetto esecutivo da parte del soggetto aggiudicatore deve avvenire successivamente alla conclusione della esplicita e positiva verifica di ottemperanza delle prescrizioni da parte del Ministero. In tal senso si è espresso il Direttore Generale della "Salvaguardia Ambientale" del MATT, con la nota prot. DSA - 2006 - 16219 del 14.06.2006.

La DSA, in merito agli aspetti procedurali inerenti la Verifica di ottemperanza per progetti transitati in ambito della normativa speciale di Legge Obiettivo e che hanno precedentemente ottenuto il giudizio di compatibilità ambientale ai sensi della procedura VIA ordinaria, con nota prot. DSA - 2006 - 20074 del 27/07/2006, ha esposto il proprio punto di vista all'Ufficio Legislativo del Ministero, segnalando che avrebbe adottato la propria interpretazione salvo diverso esplicito avviso dell'Ufficio stesso; in sintesi la conclusione della DSA è che *"la Verifica di Ottemperanza sia svolta dalla Commissione Speciale VIA, secondo modalità adeguate che tengano conto, caso per caso, della relativa specificità dell'iter procedurale"*.

La documentazione relativa al progetto definitivo trasmessa per la verifica di ottemperanza, nonostante gli elaborati integrativi trasmessi - che hanno consentito di superare le carenze documentali evidenziate nella relazione approvata dall'Assemblea della CSVIA nella seduta del 13/02/2006 - risulta piuttosto frammentaria e, su alcune parti dell'opera, il Contraente Generale segnala problematiche tecniche che hanno impedito gli approfondimenti progettuali dai quali potrebbero scaturire modifiche. Inoltre, la definizione di alcuni elementi prescritti dal Decreto VIA DEC/VIA/7014 del 20/3/02 viene esplicitamente rinviata alla successiva fase di elaborazione del progetto esecutivo.

Il riscontro dell'avvenuto ottemperamento alle prescrizioni del Decreto VIA DEC/VIA/7014 del 20/3/02 è stato possibile solo parzialmente, e comunque con riferimento agli elementi progettuali così come forniti; la valutazione definitiva di ottemperanza potrà avvenire una volta avuto il quadro completo con il progetto esecutivo.

Le considerazioni sopra richiamate portano alla conclusione che in questa fase la CSVIA debba comunque procedere alla verifica dell'ottemperanza alle prescrizioni del Decreto VIA DEC/VIA/7014 del 20/3/02, nei limiti consentiti dal grado di approfondimento degli elaborati progettuali e degli studi ambientali consegnati, fermo restando che il proponente, prima di procedere alla approvazione del progetto esecutivo, dovrà comunque trasmettere i relativi elaborati al Ministero in modo da acquisire preventivamente la completa positiva verifica di ottemperanza.

4 RICHIAMI SINTETICI SULL'OPERA

Il progetto in esame riguarda l'adeguamento al tipo I delle norme CNR/80, di un tratto dell'autostrada Salerno Reggio Calabria, dal Km 423+300 fino al Km 442+920.

Il progetto in esame, tra le chilometriche sopra riportate, è identificato come "6° Macrolotto" risultante dall'unificazione nell'ambito della procedura di gara per la scelta del General Contractor, di quattro distinti lotti, che, unitamente ad un tratto compreso tra il Km. 411+400 fino al Km 423+300 (ricompreso nel 5° Macrolotto), sono stati oggetto di decreto di compatibilità ambientale DEC/VIA 7014 del 20/03/2002.

Il territorio interessato ricade interamente nella regione Calabria interessando i Comuni di: Bagnara Calabria e Scilla, Villa San Giovanni, Campo Calabro e Reggio Calabria tutti in provincia di Reggio Calabria.

6

Il DEC VIA è stato emesso dalla Commissione VIA di cui alla Legge 349/88 secondo la procedura ordinaria; successivamente alla emissione del DEC/VIA 7014 del 20/03/2002, in data 10 aprile 2002, ha avuto inizio la Conferenza dei Servizi per l'approvazione finale; il provvedimento autorizzativo finale è stato assunto con il "Decreto Dipartimentale del Ministero delle Infrastrutture" n° 353/SEGR. del 4 febbraio 2003

In sede di Conferenza dei servizi, sui progetti definitivi (4 lotti) oggetto del DEC/VIA 7014 del 20/03/2002 di compatibilità ambientale, sono state recepite alcune prescrizioni e osservazioni da parte degli Enti interessati.

Poiché gli interventi di che trattasi costituiscono parte integrante dell'itinerario Salerno - Reggio Calabria, inserito tra le opere della Legge Obiettivo con la Delibera CIPE n. 121/2001, l'iter procedurale è proseguito con le procedure di cui al D.Lgs. 190/2002.

In seguito alla chiusura della Conferenza e all'emanazione del citato provvedimento autorizzativo finale, l'ANAS ha posto i quattro lotti a base di gara per l'affidamento ad un unico Contraente Generale.

Il Contraente Generale, in sede di offerta, ha effettuato la rielaborazione progettuale finalizzata alla omogeneizzazione dei 4 lotti costituenti il 6° Macrolotto ed al miglioramento di alcuni aspetti tecnico-costruttivi e funzionali.

Il progetto consiste nell'adeguamento dell'autostrada esistente al tipo I/a delle Norme C.N.R./80 (piattaforma con due carreggiate separate, con ciascuna piattaforma di 11,20, due corsie di marcia da 3,75 m ognuna, una banchina di emergenza della larghezza di 3,0 m ed una banchina in sinistra di 70 cm); il 6° Macrolotto, come sopra individuato, ha inizio in corrispondenza dello svincolo di Scilla dell'Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria (incluso nel progetto) e termina in corrispondenza dello svincolo di Reggio Calabria Santa Caterina (incluso nel progetto), attuale punto terminale dell'autostrada.

Lungo il tracciato, che presenta un'estensione complessiva di 18,777 Km, sono previsti otto svincoli.

Il tracciato è caratterizzato da una forte presenza di gallerie e viadotti nella parte iniziale (zona di Scilla) e dall'attraversamento di zone fortemente urbanizzate nel tratto centrale e terminale.

Il tracciato termina innestandosi alla viabilità tangenziale esistente in prossimità dello svincolo di Reggio Calabria Santa Caterina.

5 SINTESI DELLA VERIFICA DELLE MODIFICHE PROGETTUALI E LORO RICADUTE AMBIENTALI

La presente relazione, tenuto conto delle considerazioni svolte in merito agli aspetti amministrativi della procedura, verifica la conformità del progetto, come proposto a seguito dell'evolversi della progettazione, a quello oggetto del Decreto VIA DEC/VIA/7014 del 20/3/02 e valuta le ricadute ambientali di eventuali modifiche e verifica il recepimento delle prescrizioni impartite dal suddetto Decreto VIA DEC/VIA/7014 del 20/3/02 quale risulta dalla documentazione fino a questo punto trasmessa.

Sulla scorta degli elaborati grafici pervenuti ad integrazione della documentazione originariamente trasmessa è stato approfondito il confronto dei tracciati dei progetti definitivi oggetto del Decreto VIA DEC/VIA/7014 del 20/3/02 (4 lotti di cui si compone quello che oggi viene definito "Sesto macrolotto") così come approvati, in conseguenza delle modifiche apportate in Conferenza dei Servizi, e quello del progetto definitivo del Sesto Macrolotto presentato dal Contraente Generale.

Da quanto desumibile dalla documentazione esaminata, si conferma che le modifiche apportate ai progetti definitivi che furono oggetto del Decreto VIA DEC/VIA/7014 del 20/3/02 scaturiscono

principalmente dagli esiti della procedura di affidamento al Contraente Generale e cioè, dalla necessità di omogeneizzare i suddetti quattro lotti al fine di garantire il miglioramento della sicurezza di esercizio e della qualità del servizio offerto all'utenza, una riduzione dell'impatto ambientale, una diminuzione dei costi di esercizio e di manutenzione, un'attualizzazione del progetto attraverso l'adozione di componenti tecniche e funzionali tecnologicamente avanzate, un miglioramento dell'immagine complessiva dell'opera, un'armonizzazione generalizzata della tipologia delle opere d'arte ed un'unificazione degli impianti tecnologici.

Nel merito si descrivono di seguito le principali modifiche rilevate.

1. Nel primo tratto, fra il km 423 + 300 e il km 427 + 000, il tracciato è stato riconfigurato con lo scopo di ottimizzare l'esercizio nella fase di cantiere; la soluzione consiste nello spostamento a nord del tracciato in corrispondenza del viadotto S. Gregorio; in questo tratto, nel quale il progetto base prevedeva l'utilizzo della sede di entrambi i viadotti esistenti, la nuova soluzione prevede che la futura carreggiata sud coinciderà con l'attuale carreggiata nord, mentre la futura carreggiata nord transiterà su un viadotto di nuova costruzione. Lo scostamento massimo verso nord è pari a circa 25 m; per motivi di rispetto della geometria di tracciato tale scostamento investe un tratto lungo circa 1,5 Km. Come sopra evidenziato, lo spostamento della carreggiata deriva da esigenze di esercizio in fase di realizzazione dell'opera; la soluzione del progetto definitivo sottoposto a VIA, prevedendo il mantenimento del viadotto sia in carreggiata sud sia nord, imponeva nella fase dei lavori l'utilizzo alternato di una sola carreggiata a doppio senso di marcia per un periodo stimato pari a 10 mesi. La soluzione proposta nel progetto definitivo sviluppato dal Contraente Generale, prevede il mantenimento dell'esercizio della carreggiata sud durante tutta la fase dei lavori riguardante il tratto di appartenenza del viadotto S. Gregorio. Ad ultimazione lavori l'esistente viadotto S. Gregorio sud sarà completamente demolito e si procederà alla sistemazione dell'area e dell'alveo ove insistono le opere esistenti. La realizzazione di un nuovo viadotto in carreggiata nord, comporta la realizzazione di nuove opere di fondazione, sebbene in numero minore rispetto alle esistenti e rispettando l'allineamento con quest'ultime e senza che insistano in alveo. Complessivamente, dopo gli interventi di rinaturazione, si ottiene una minore incidenza di pile in alveo.

In questo stesso tratto, al posto della prevista dismissione e ritombamento della vecchia galleria Paci, si prevede, invece, di riutilizzare parte della canna sud della vecchia galleria come raccordo per il miglioramento della viabilità locale del comune di Scilla, come da accordo con lo stesso Comune.

2. Nel tratto fra il Viadotto S. Trada ed il viadotto Solaro non si hanno variazioni in quanto il progetto prevede semplicemente l'ampliamento dell'attuale sede dell'Autostrada.
3. Nel tratto fra il viadotto Solaro, compreso, e lo svincolo di Gallico, il tracciato e le livellette coincidono con quelli sottoposti a procedura VIA. Per quanto riguarda gli svincoli, invece, sono state apportate modifiche rispetto al progetto sottoposto a VIA, che, nello specifico, hanno riguardato:
 - lo svincolo di Arghillà non previsto nel progetto sottoposto a VIA;
 - lo svincolo di Gallico che è stato riconfigurato alla luce di interventi che hanno interessato la viabilità locale.

Svincolo di Arghillà

Allo stato attuale in corrispondenza dell'abitato di Arghillà, risultano essere in esercizio, a servizio dell'omonima frazione, due rampe di accesso all'autostrada Salerno Reggio Calabria verso la direzione sud.

Il progetto su cui è stato emesso parere di compatibilità ambientale, nella configurazione proposta in sede di VIA non prevedeva la realizzazione di un nuovo svincolo né evidenziava l'esistenza di rampe di accesso a servizio dell'abitato di Arghillà; tuttavia nel corso del tempo durante il quale veniva esperita l'istruttoria sul progetto sottoposto a VIA, il comune di Reggio Calabria, in seguito a variazioni dell'assetto urbano della frazione, riteneva necessario provvedere ad un collegamento diretto tra la viabilità locale e l'autostrada A3, consistente in una rampa di accesso all'autostrada in direzione sud e una rampa di uscita per i veicoli provenienti da Reggio Calabria. La realizzazione di dette rampe è stata eseguita dal Comune di Reggio Calabria.

Dalla documentazione prodotta risulta che l'ANAS ha espresso il proprio assenso di massima alla realizzazione dell'opera il 29 settembre 2000, a questa data la richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale sui lotti dell'autostrada oggetto della presente relazione, era già stata inoltrata, essendo infatti datata 30 giugno 2000. I lavori delle rampe di accesso a cura del Comune di Reggio Calabria hanno avuto inizio il 23 gennaio 2001 e sono stati collaudati il 16 ottobre 2002; il 27 marzo 2003 con apposito verbale l'ANAS procedeva alla constatazione dei lavori eseguiti, la procedura di valutazione di impatto ambientale si concludeva con parere positivo il 20 marzo 2002 e il 4 febbraio 2003 veniva emesso il decreto autorizzativo n° 353/SEGR da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nel progetto definitivo oggi proposto viene prevista l'ottimizzazione delle opere già eseguite, migliorando la geometria delle rampe di accesso e allargando il sottovia. Ne scaturisce uno svincolo che funzionalmente consente di evitare la realizzazione del previsto collegamento fra la frazione di Arghillà e lo svincolo di Gallico, ed i relativi impatti.

Svincolo di Gallico

La configurazione dello svincolo di Gallico rispetto a quanto proposto nel progetto sottoposto a VIA subisce delle variazioni riguardanti la rotatoria prevista per smistare il traffico dell'autostrada con la viabilità locale. Tale variazione viene giustificata con sopraggiunte modificazioni sulla programmazione della viabilità locale. Le rampe di svincolo direttamente connesse all'autostrada non subiscono variazione rispetto a quanto previsto nel progetto sottoposto a VIA; di contro, la rotatoria di smistamento dei flussi di traffico, tra l'autostrada e la viabilità locale, viene delocalizzata e ingrandita rispetto a quella prevista nel progetto sottoposto a VIA. La giustificazione fornita riguarderebbe la necessità di consentirne la funzionalità in connessione alla SSV Gallico - Gambarie in corso di costruzione.

4. Nel tratto finale del tracciato tra lo svincolo di Gallico fino a fine intervento, non sono indicate variazioni plano-altimetriche, tranne che per la modifica degli imbocchi nord della galleria naturale Montecorno. Nella configurazione proposta gli imbocchi risultano spostati planimetricamente rispetto a quelli previsti nel progetto sottoposto a VIA, senza significative conseguenze di carattere ambientale.

Parti del progetto suscettibili di modifiche

Dalla documentazione integrativa trasmessa in data 11/05/2006 si rileva, peraltro, che il Contraente Generale evidenzia alcune problematiche progettuali, emerse in seguito ad indagini ed approfondimenti, riguardanti le seguenti opere:

- Piazzola di sosta " Belvedere" al Km 1+250; Area di Servizio in carreggiata Sud al Km 2+250; Area di Servizio in carreggiata Nord al Km 5+300; Area attrezzata Parcheggio di Villa S. Giovanni, interferenti con il progetto del ponte sullo stretto;
- Viadotti Solaro, Zagarella I, Zagarella II, Piria, Prestianni e Laticogna, interferenti con il progetto del Ponte sullo Stretto;
- Galleria naturale Piale la cui attuale soluzione determina interferenze con il centro abitato di Piale (frazione di Villa San Giovanni);
- Svincolo di Scilla e svincolo di Santa Trada per la presenza di vasti fenomeni di instabilità dei versanti interessati alle opere.

Per dette opere il Contraente Generale, limitandosi a riproporre quanto previsto nel progetto aggiudicato, dichiara di non avere proceduto agli sviluppi progettuali in mancanza delle indicazioni che l'ANAS dovrà fornire a riguardo.

Al riguardo, con le note integrative trasmesse il 23 giugno 2006, viene chiarito quanto segue.

Le opere del 6° macrolotto interagenti con il Ponte sullo Stretto, non subiranno variazioni progettuali; la scelta di rinviare la definizione progettuale delle stesse è motivata dalla necessità di chiarire i compiti dei Soggetti che opereranno nelle fasi operative di esecuzione.

Il Gruppo Istruttore ha proceduto, sulla scorta della documentazione in possesso della CSVIA relativa al progetto preliminare del Ponte, ad identificare le interazioni dell'opera in oggetto con il progetto del Ponte sullo Stretto; il risultato di questi approfondimenti è di seguito riportato:

- a) La piazzola di sosta Belvedere intercetta la rampa di accesso al Ponte da nord.
- b) L'area di servizio in carreggiata sud intercetta le rampe di ingresso e uscita da nord e da sud al centro direzionale del Ponte.
- c) L'area di servizio in carreggiata nord intercetta la rampa di accesso al Ponte da sud.
- d) L'area di parcheggio di Villa San Giovanni, nel progetto del Ponte è interessata dalle rampe A e B direzione nord e sud provenienti da Messina, rampe C e D direzione nord e sud verso Messina, nonché dal pilone di ancoraggio dei tensori del Ponte e con l'area del centro direzionale.
- e) l'interferenza con i viadotti sopra citati consiste nella probabile necessità di ampliamento della piattaforma degli stessi per la realizzazione delle rampe di pertinenza del Ponte.

Gli aspetti legati alla galleria Piale, risultano più complessi. Il proponente ne ha sospeso la definizione progettuale in quanto ha verificato una insufficiente copertura in corrispondenza dell'imbocco sud della galleria che, se realizzata nella configurazione definita in sede di progetto sottoposto a VIA, ma con galleria artificiale di circa 200 metri (per via della insufficiente copertura rilevata), comporterebbe la demolizione di circa 120 unità abitative con conseguente esproprio non previsto nella precedente fase progettuale. La risoluzione di tali problematiche potrebbe rendere necessarie variazioni altimetriche e/o planimetriche del tracciato. L'attuale previsione della livelletta della galleria Piale risulta di circa 25 metri superiore alle quote delle gallerie delle rampe di connessione con il ponte che la sottopassano, e di circa 32 metri rispetto alle gallerie ferroviarie; eventuali modifiche della livelletta della galleria Piale potrebbero determinare condizioni di interferenza con le suddette opere connesse al ponte.

Per quanto riguarda le problematiche di instabilità dei versanti in corrispondenza delle opere d'arte comprese nel tratto tra lo Svincolo di Scilla e lo svincolo di Santa Trada, queste investiranno le opere di fondazione e di consolidamento per le quali, in seguito ad approfondimenti geologici, si è ravvisata la necessità di ampliare le aree da consolidare, pertanto le variazioni consistiranno in maggiori aree interessate dai consolidamenti lasciando invariata la geometria della strada e la tipologia degli interventi; di conseguenza rimarrà da definire l'entità delle opere di mitigazione in relazione alle aree investite dai consolidamenti.

6 RISCONTRO PUNTUALE DELLE PRESCRIZIONI DI CUI AL DECRETO VIA DEC/VIA/7014 del 20/3/02

Come evidenziato nei paragrafi precedenti, la documentazione relativa al progetto definitivo trasmessa per la richiesta verifica, nonostante gli elaborati integrativi trasmessi - che hanno consentito di superare le carenze documentali evidenziate nella relazione approvata in data 13/02/2006 - risulta ancora frammentaria; alcune parti dell'opera, come sopra descritto, potrebbero essere oggetto di modifiche in rapporto agli elementi segnalati dal Contraente Generale. Infine, la definizione di alcuni elementi prescritti dal Decreto VIA DEC/VIA/7014 del 20/3/02 viene esplicitamente rinviata alla successiva fase di elaborazione del progetto esecutivo.

In relazione a quanto sopra il riscontro dell'avvenuto ottemperamento alle prescrizioni del Decreto VIA è stato possibile solo parzialmente e comunque con riferimento agli elementi progettuali così come forniti; la valutazione definitiva di ottemperanza potrà avvenire una volta avuto il quadro completo che sarà disponibile con il progetto esecutivo.

Nei limiti del livello di approfondimento della documentazione progettuale fornita è stato possibile verificare, per ciascuna delle prescrizioni contenute nel Decreto VIA DEC/VIA/7014 del 20/3/02, se, e in che termini, il progetto presentato riscontra a quanto prescritto.

Si allega alla presente relazione, facendone parte integrante, la tabella analitica di valutazione per ogni singola prescrizione, contenente oltre il testo delle prescrizioni stesse, un breve commento, gli elaborati di riferimento e l'esito della verifica.

Di seguito si riportano, in termini descrittivi i contenuti principali della documentazione fornita e le considerazioni di istruttoria.

Gli elaborati integrativi trasmessi dal Contraente Generale a partire dal 11/05/2006 descrivono le opere di mitigazione ambientale con particolare riferimento alle opere a verde, agli interventi per il trattamento delle acque di piattaforma, agli interventi di mitigazione acustica.

I fascicoli da 1 a 8 della documentazione integrativa presentata, riguardano gli interventi di mitigazione ambientale, i quali sono descritti nella specifica relazione e trovano corrispondenza negli elaborati grafici costituiti da planimetrie generali con l'indicazione dell'ubicazione degli interventi, sezioni delle opere a verde, dei tratti da dismettere per i quali è previsto il ripristino dello *status quo ante*, descrizione degli interventi per la gestione delle acque. Viene dichiarato che la documentazione progettuale presentata costituisce la base per la definizione progettuale delle misure e presidi di tutela e mitigazione, degli interventi di rinaturazione previsti nel SIA e nelle integrazioni ad esso; lo sviluppo di dettaglio di tali misure è rimandato al progetto esecutivo. Nella relazione descrittiva generale delle mitigazioni, in appendice sono riportati i riferimenti e la sintesi delle Linee Guida del Ministero dell'Ambiente che sono state alla base delle scelte progettuali.

Tra la documentazione integrativa trasmessa, è presente un fascicolo che contiene la copia delle integrazioni al SIA presentate nel corso dell'istruttoria presso la Commissione VIA ordinaria, dal quale è stato possibile confrontare il recepimento delle varianti progettuali introdotte dalle integrazioni stesse, quali varianti di tracciato e tipologia architettonica delle opere d'arte.

In merito agli interventi di mitigazione acustica, la documentazione presentata non esaudisce le specifiche prescrizioni, rinviando alla successiva fase progettuale l'adempimento.

In merito alla cantierizzazione, vengono esplicitati i siti di cantiere e di deposito per i quali è stato elaborato il relativo piano di ripristino e riambientazione. Non è prevista l'apertura di nuove cave.

Sono state previste le modalità di sistemazione dei materiali di risulta, manca tuttavia lo studio specifico legato all'intervisibilità dei siti designati per il deposito dei materiali e le modalità di per il mantenimento della continuità vegetazionale e faunistica dei luoghi nel rispetto delle condizioni preesistenti all'intervento.

In questa fase non vengono definite le ricadute ambientali lungo la viabilità impegnata dalla movimentazione dei mezzi di cantiere, rinviando quindi, anche la corrispondente prescrizione alla successiva fase di progettazione.

I corpi illuminanti dei nodi descritti nel fascicolo 28, sono stati scelti nel rispetto della massima efficienza energetica.

Dichiarazioni documentali evidenziano che il progetto di cantierizzazione è stato trasmesso alla competente Soprintendenza e ad Essa verrà comunicata la data di avvio dei lavori.

Gli elaborati tecnici relativi alle opere d'arte evidenziano il posizionamento delle pile dei viadotti nel rispetto degli alvei.

La documentazione trasmessa contiene anche il progetto di monitoraggio ambientale che prevede la pianificazione delle attività di monitoraggio attraverso la scelta delle componenti ambientali e delle aree critiche da monitorare e le metodiche delle misure e dei controlli.

Nelle linee generali di impostazione il PMA è condivisibile; l'elaborato presenta alcune carenze sia rispetto alla completezza dei contenuti che degli argomenti trattati.

Non viene riportata in maniera organica la descrizione dell'intervento, soprattutto per quanto attiene la cantierizzazione e non è riportato il cronoprogramma dei lavori.

Per quanto concerne la struttura organizzativa e di gestione del monitoraggio stesso, non è univocamente specificata la trattazione relativa alla gestione dei dati e al flusso delle informazioni. Non risultano trattate infatti le fasi relative alla restituzione dei dati di monitoraggio, ovvero: confronti, simulazioni e comparazioni; restituzione tematiche; informazione ai cittadini.

L'argomento relativo ai dati pregressi non è esplicitato coerentemente per tutte le componenti.

La cartografia utilizzata per l'ubicazione dei punti di misura (scala 1:100.000) risulta inadeguata per l'individuazione dei ricettori sensibili antropici, naturali e semi naturali, bisognerà pertanto adottare una scala almeno 1:5000 utilizzando l'ortofotocarta e stralci planimetrici di dettaglio per i siti sottoposti a monitoraggio. Si rileva inoltre che i punti di misura non sono individuati e definiti univocamente per tutte le componenti ambientali. Infine non vengono esplicitate le motivazioni che hanno indotto all'esclusione di alcune componenti e/o fattori ambientali.

7 CONCLUSIONI

Considerato il livello della progettazione fornita è stato possibile prendere atto che le varianti di tracciato del progetto presentato, ad eccezione della nuova rotatoria dello svincolo di Gallico, non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comportano altre sostanziali modificazioni, rispetto al progetto definitivo di cui al decreto di compatibilità ambientale DEC/VIA/7014 del 20/3/02. Le lievi modifiche plano/altimetriche sono giustificate da un migliore inserimento nel contesto territoriale e ambientale e da un miglioramento degli standard funzionali e di sicurezza.

Quantum proposto negli elaborati presentati, se sviluppato in maniera coerente nelle successive fasi

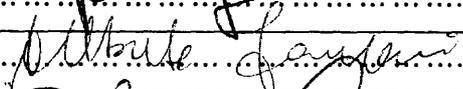
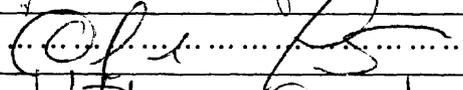
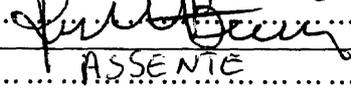
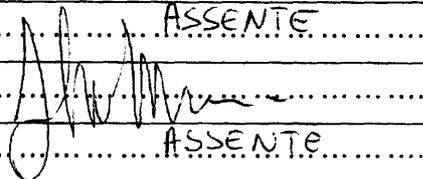
della progettazione, consente di ottemperare alle prescrizioni del DEC/VIA/7014 del 20/3/02, identificate dal Decreto stesso con le lettere: a), b), c), d), e), h), n), o), r) ed s); restano ancora da definire gli aspetti legati all'impatto acustico e atmosferico in fase di cantiere di cui alle prescrizioni f), g), l), m), che sono rinviati al progetto esecutivo, per le quali si potrà procedere alla verifica in sede di analisi dello stesso; la prescrizione di cui alla lettera i) non viene ottemperata ma non vengono forniti sufficienti elementi per giustificare tale posizione; la prescrizione di cui alla lettera q) è verificabile in sede di monitoraggio; per quanto riguarda la prescrizione p) relativa ai sovra/sottopassi, bisognerà verificare che la sede destinata agli utenti "deboli" venga protetta.

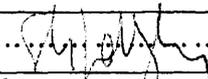
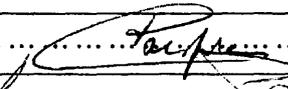
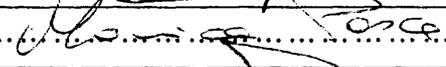
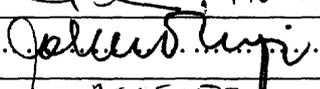
Per quanto concerne le prescrizioni impartite dal Ministero dei Beni Culturali relative al ripristino dello *status quo ante* per le parti di tracciato dismesso e la concertazione con la Soprintendenza per i Beni Archeologici per quanto concerne l'organizzazione della cantieristica risultano recepite nell'attuale livello progettuale; sarà invece da approfondire il rispetto della prescrizione dettata dal citato Ministero relativa al deposito dei materiali di risulta, i quali non dovranno in alcun modo creare intralcio visivo o alterazione e/o interruzione della continuità vegetazionale. Queste considerazioni risultano, peraltro, in linea con i contenuti della nota della Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio per la Calabria - Cosenza prot. N. 1154/P del 18/07/06.

Per quanto sopra esposto l'ottemperanza del progetto "Autostrada Salerno - Reggio Calabria. Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a delle Norme CNR/80 dal km 423 + 300 (svincolo di Scilla incluso) al km 442 + 920 - Sesto Macrolotto" alle prescrizioni del DEC/VIA/7014 del 20/3/02, quale risulta dagli elaborati forniti risulta ancora parziale; pertanto il Proponente, prima di procedere alla approvazione del progetto esecutivo, (o di stralci di esso) dovrà trasmettere i relativi elaborati al Ministero in modo da acquisire preventivamente la completa positiva verifica di ottemperanza.

Particolare attenzione dovrà essere posta, nella fase di verifica del progetto esecutivo, agli aspetti delle interferenze (in particolare, la galleria Piale) con le opere previste nel progetto del Ponte sullo Stretto di Messina, che sono stati oggetto delle considerazioni problematiche che hanno impedito di sviluppare gli approfondimenti progettuali in questa fase.

Roma, li 3 Ottobre 2006

Ing. Bruno AGRICOLA (Presidente)	..... .....
Prof. Ing. Alberto FANTINI	..... .....
Ing. Claudio LAMBERTI	..... .....
Dott. Vittorio AMADIO	..... .....
Ing. Pietro BERNA	..... .....
Arch. Eduardo BRUNO	..... ASSENTE
Dott. Massimo BUONERBA	..... ASSENTE
Avv. Flavio FASANO	..... ASSENTE
Arch. Franco LUCCICHENTI	..... .....
Dott. Giuseppe MANDAGLIO	..... ASSENTE
Prof. Antonio MANTOVANI	..... ASSENTE

Avv. Stefano MARGIOTTA	..... .....
Ing. Rodolfo M.A. NAPOLI	..... ASSENTE
Prof. Ing. Maurizio ONOFRIO	..... ASSENTE
Ing. Alberto PACIFICO	..... .....
Prof. Ing. Monica PASCA	..... .....
Ing. Giovanni PIZZO	..... .....
Ing. Pier Lodovico RUPI	..... .....
Arch. Giovanni TERZI	..... ASSENTE



