



*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	<i>ITER AMMINISTRATIVO E DEI LAVORI ISTRUTTORI</i>	3
2	<i>DOCUMENTAZIONE TRASMESSA</i>	5
3	<i>ASPETTI AMMINISTRATIVI</i>	7
4	<i>RICHIAMI SINTETICI SULL'OPERA</i>	7
5	<i>SINTESI DELLE CONCLUSIONI DELLA RELAZIONE DI OTTEMPERANZA APPROVATA DALL'ASSEMBLEA PLENARIA DELLA CSVIA NELLA SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 2006.</i>	8
6	<i>RISCONTRO DEGLI ELEMENTI FORNITI PER LA COMPLETA POSITIVA VERIFICA DI OTTEMPERANZA AL DEC/VIA/7014 del 20/3/02</i>	9
7	<i>CONCLUSIONI</i>	15

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 sintetica 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;

In data 3/10/2006 L'Assemblea plenaria della CSVIA ha esperito la verifica di ottemperanza relativa al Progetto definitivo di che trattasi approvando la Relazione di Ottemperanza;

In data 5/10/2006 con nota prot. CSVIA – 2006 – 1294 il Presidente della CSVIA ha trasmesso alla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, Divisione III, la Relazione di Ottemperanza approvata dalla CSVIA;

In data 25/10/2006 con nota prot. DSA – 2006 – 27423 la Direzione Salvaguardia Ambientale ha trasmesso la suddetta Relazione di Ottemperanza al Contraente Generale e all'ANAS S.p.A. segnalando che *“la Commissione Speciale VIA, alla luce dell'esame della documentazione progettuale trasmessa, ritiene che l'ottemperanza a tali prescrizioni sia ancora parziale”* e che *“codesta Società, prima di procedere all'approvazione del progetto esecutivo, o di stralci di esso, ai sensi dell'art. 176, comma 3 lettera b) del D.Lgs. 163/06, dovrà trasmettere a questo Ministero la documentazione necessaria a conseguire la positiva verifica di ottemperanza, così come specificatamente riportato nella citata relazione della Commissione Speciale VIA”*.

In data 27/11/2006 con nota prot. DSA – 2006 – 30555 acquisita al prot. CSVIA – 2006 – 1509 del 28/11/2006, la Direzione per la Salvaguardia Ambientale ha trasmesso il parere reso dal

Ministero per i Beni e le Attività culturali in merito alla verifica di ottemperanza del Progetto di che trattasi con nota del 31/08/2006 prot. DG.BAP.S02/34.19.04/15865/2006;

In data 29/12/2006 con nota acquisita al prot. CSVIA – 2006 – 1603, in riscontro alla comunicazione della Direzione Salvaguardia Ambientale del 25/10/2006, la Società Consortile “Reggio Calabria – Scilla”, in nome e per conto di ANAS S.p.A. ha trasmesso “la documentazione di progetto esecutivo necessaria alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni contenute nel DEC/VIA/7014 del 20/03/2002”;

In data 16/01/2007 con nota acquisita al prot. CSVIA – 2007 – 0000023 la Società Consortile “Reggio Calabria – Scilla” ha trasmesso n. 4 elaborati cartacei in sostituzione di quelli consegnati in data 29.12.2006;

In data 25/01/2007, nel corso di un incontro informalmente convocato, il gruppo istruttore della CSVIA ha rappresentato alcune carenze e incongruenze presenti nella documentazione trasmessa;

In data 13/02/2007, con nota acquisita al prot. CSVIA – 2007 – 0000138 la Società Consortile “Reggio Calabria – Scilla”, in nome e per conto di ANAS S.p.A. ha trasmesso la suddetta documentazione integrativa, consistente in n. 6 faldoni come di seguito descritta;

In data 14/02/2007 con nota acquisita al prot. CSVIA – 2007 – 0000145 la Società Consortile “Reggio Calabria – Scilla”, in nome e per conto di ANAS S.p.A. ha trasmesso ulteriori elaborati in un settimo faldone, con il riepilogo dell’elenco degli elaborati complessivamente trasmessi.

2 DOCUMENTAZIONE TRASMESSA

La presente relazione illustra le ulteriori attività istruttorie svolte per completare la verifica di ottemperanza alle prescrizioni del decreto VIA DEC/VIA/7014 del 20/03/2002 svolte tenuto conto della documentazione trasmessa con note:

prot. CSVIA – 2006 – 0001603 del 29/12/2006;

prot CSVIA – 2007 - 0000023 del 16/01/2007;

prot. CSVIA – 2007 – 0000138 del 13/02/2007;

prot. CSVIA – 2007 – 0000145 del 14/02/2007

La documentazione consegnata in data 29/12/2006 comprendente i seguenti elaborati, tratti dal progetto esecutivo:

Denominazione	Contenuto Fascicoli
A1	Parte Generale
A2	Planimetrie di confronto Progetto Esecutivo – Progetto Definitivo Appaltato
a	Interventi di mitigazioni Ambientali – Monitoraggio Ambientale
b	Interventi di mitigazioni Ambientali – Componente Rumore e Vibrazione – Relazione Tecnica.
c	Interventi di mitigazioni Ambientali – Relazione Tecnica interventi di mitigazione acustica
d	Interventi di mitigazioni Ambientali – Elaborati grafici interventi di mitigazione acustica.
e	Interventi di mitigazioni Ambientali – Corografia Generale.

f	Sovrappassi e Sottopassi stradali – Elaborato tipologico e scheda riepilogativa.
g	Interventi di mitigazioni Ambientali – Relazione sistemazione ambientale cave e discariche.
h	Viadotti interferenti con il Ponte sullo Stretto
i	Galleria naturale Piaie.
l	Svincolo di Scilla.
m	Svincolo di S. Trada.
n	Svincolo di Gallico.
o	Viadotto S. Gregorio.
p	Mitigazioni Ambientali – Ripristino delle aree a verde

Ciascun fascicolo comprende elaborati grafici e relazioni il cui elenco è contenuto nel documento “Elenco Elaborati” (cod. L0411F/A datato 18/12/2006) contenuto nel fascicolo A1 – Parte Generale.

Con la successiva documentazione trasmessa in data 16/01/2007 sono stati sostituiti n. 4 degli elaborati consegnati in data 29/12/2006:

1. Integrazione alla relazione di ottemperanza alle prescrizioni del DEC/VIA/7014 del 20/03/2002;
2. Elenco elaborati;
3. Interventi di mitigazione ambientale, ripristino e compensazione/Monitoraggio ambientale – integrazione al piano di monitoraggio;
4. Interventi di mitigazione ambientale, ripristino e compensazione/corografia di sistemazione ambientale cave e discariche;

La documentazione trasmessa in data 13/02/2007 a seguito della riunione con il Gruppo Istruttore in data 25/01/2007 è costituita da n. 6 faldoni:

Faldone 1: Planimetrie generale e planimetrie opere a verde;

Faldone 2: Sezioni opere a verde 1 / 2;

Faldone 3: Sezioni opere a verde 2 / 2;

Faldone 4: Quaderni delle opere a verde;

Faldone 5: Piano di Monitoraggio ambientale;

Faldone 6: Relazioni, planimetrie di confronto, verifica acustica, cantierizzazione, elenco elaborati generale del progetto esecutivo.

La documentazione trasmessa in data 14/02/2007 consiste in un faldone “Siti di deposito” comprendente elaborati grafici (planimetrie e sezioni), nonché l’elenco generale degli elaborati del progetto esecutivo con evidenziati gli elaborati forniti al Ministero nelle varie consegne prima citate.

La documentazione prodotta costituisce parte del Progetto Esecutivo redatto dal Contraente Generale ed ha lo scopo di conseguire la completa positiva verifica di ottemperanza al DEC/VIA/7014 del 20/03/02 così come specificato nella nota del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare trasmessa al Contraente Generale con prot. n° DSA-2006-0027423 del 25/10/2006.

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

Poiché trattasi di un progetto transitato dal regime ordinario a quello speciale, 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, 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 ottemperanza alla suddetta indicazione, contenuta nella nota prot DSA – 2006 – 27423 del 25/10/2006, il Proponente in data 29/12/2006 ha trasmesso la “documentazione necessaria”, tratta dal progetto esecutivo, per conseguire la positiva verifica di ottemperanza. Tale documentazione, in fase di istruttoria è stata successivamente integrata con ulteriori consegne, come descritto in precedenza.

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.

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 DELLE CONCLUSIONI DELLA RELAZIONE DI OTTEMPERANZA APPROVATA DALL'ASSEMBLEA PLENARIA DELLA CSVIA NELLA SEDUTA DEL 3 OTTOBRE 2006.

La documentazione relativa al progetto definitivo trasmessa dal Contraente Generale, fra il mese di maggio e luglio 2006, per la verifica di ottemperanza, nonostante gli elaborati integrativi - che hanno consentito di superare le carenze documentali evidenziate nella prima relazione approvata dall'Assemblea della CSVIA nella seduta del 13/02/2006 – è risultata ancora frammentaria; su alcune parti dell'opera, sono state segnalate problematiche tecniche che avevano impedito gli approfondimenti progettuali. Inoltre, la definizione di alcuni elementi prescritti dal Decreto VIA DEC/VIA/7014 del 20/3/02 veniva esplicitamente rinviata alla successiva fase di elaborazione del progetto esecutivo.

Pertanto 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.

Nella Relazione di ottemperanza approvata dall'Assemblea plenaria nella seduta del 3/10/2006, la CSVIA ha proceduto comunque alla verifica della conformità del progetto - come proposto fino a quel momento a seguito dell'evolversi della progettazione - a quello oggetto del Decreto VIA DEC/VIA/7014 del 20/3/02 ed alla valutazione delle ricadute ambientali delle modifiche, nonché alla verifica del recepimento delle prescrizioni impartite dal suddetto Decreto VIA DEC/VIA/7014 del 20/3/02.

Gli elementi significativi della suddetta Relazione di ottemperanza sono di seguito richiamati.

1. Aspetti localizzativi e di tracciato

Le varianti di tracciato del progetto (definitivo) 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/alte metriche sono giustificate da un migliore inserimento nel contesto territoriale e ambientale e da un miglioramento degli standard funzionali e di sicurezza.

2. Aspetti problematici segnalati nella documentazione trasmessa in data 11/05/06

Viene segnalata la particolare attenzione da porre, nella fase di verifica del progetto esecutivo, su taluni aspetti problematici segnalati dallo stesso Proponente nella documentazione trasmessa in data 11/05/06, con particolare riferimento alle interferenze (in particolare, la galleria Piale) con le opere previste nel progetto del Ponte sullo Stretto di Messina.

3. Verifica puntuale dell'ottemperanza alle prescrizioni del DEC/VIA/7014 del 20/3/02

- Quanto proposto negli elaborati del progetto definitivo presentato, 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).
- Sono risultati ancora da definire gli aspetti legati all'impatto acustico e atmosferico in fase di cantiere di cui alle prescrizioni f), g), l), m), che venivano rinviati al progetto esecutivo.
- La prescrizione di cui alla lettera i) del DEC/VIA/7014 del 20/3/02 non è stata ottemperata senza fornire sufficienti elementi per giustificare tale posizione.
- Per quanto riguarda la prescrizione p) relativa ai sovra/sottopassi, restava da verificare che la sede destinata agli utenti "deboli" fosse prevista protetta.
- La prescrizione di cui alla lettera q) è verificabile in sede di monitoraggio.

4. Programma di Monitoraggio Ambientale

- Vengono segnalate carenze del Programma di Monitoraggio Ambientale, sia rispetto alla completezza dei contenuti che degli argomenti trattati.

La CSVIA, nei limiti consentiti dal grado di approfondimento degli elaborati progettuali e degli studi ambientali consegnati, ha concluso che tale ottemperanza "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."

6 RISCONTRO DEGLI ELEMENTI FORNITI PER LA COMPLETA POSITIVA VERIFICA DI OTTEMPERANZA AL DEC/VIA/7014 del 20/3/02

1. Aspetti localizzativi e di tracciato.

Il Proponente, come già indicato in precedenza, non ha trasmesso integralmente gli elaborati del progetto esecutivo, bensì gli elaborati necessari ad evidenziare l'avvenuta ottemperanza per gli aspetti problematici e/o non ottemperati, indicati nella Relazione approvata dall'Assemblea plenaria della CSVIA nella seduta del 3/10/2006.

Il Proponente, comunque, nell'elaborato "Integrazione alla relazione di ottemperanza alle prescrizioni del DEC/VIA/7014 del 20/03/2002" afferma che, salvo per gli elementi di seguito riportati, il Progetto esecutivo è stato redatto sviluppando con maggiore dettaglio il Progetto Definitivo già trasmesso e già ottemperante a gran parte delle prescrizioni del DEC/VIA/7014 del 20/03/2002.

Variazioni minime di tracciato sono conseguenti alle riprogettazioni di alcuni svincoli. Infatti sono state riviste, per limitare gli impatti sulle esistenti attività commerciali e l'esproprio di abitazioni residenziali, le progettazioni degli svincoli di Scilla e Santa Trada.

In particolare lo svincolo di Scilla proposto nel Progetto Esecutivo si limita ad ottimizzare quello già esistente con adeguamenti dei raggi di curvatura delle rampe di uscita, evitando così l'impatto dovuto alla realizzazione di una rampa di uscita in viadotto che pertanto non verrà più eseguita ed evitando l'esproprio e la demolizione di alcune attività commerciali e di unità abitative. La relativa documentazione progettuale è fornita nel Fascicolo l).

Lo svincolo di S.Trada è stato semplicemente adeguato riducendo la lunghezza delle rampe di accesso e di uscita confermando la configurazione di quelle attuali (Fascicolo m).

Infine, il Proponente ha provveduto a riprogettare lo svincolo di Gallico, per tener conto della nuova rotonda costruita successivamente all'approvazione del progetto definitivo e nel contempo per limitare l'impatto dovuto agli espropri di aziende agricole interessate dalla prevista realizzazione della rotonda "ellittica" di smistamento a monte dell'autostrada.

Pertanto il progetto esecutivo prevede un semplice svincolo del tipo "a trombetta" che garantisce il collegamento diretto con la rotonda già realizzata lato mare ed una minore superficie occupata (Fascicolo n).

La stima di maggiore dettaglio dei fenomeni di instabilità ha permesso di definire con precisione le soluzioni tecniche da adottare per la realizzazione dei nuovi imbocchi delle gallerie e delle fondazioni dei viadotti.

Per il viadotto San Gregorio, oltre la demolizione dell'attuale viadotto in carreggiata Sud (come previsto nel progetto Definitivo), è stata prevista anche la demolizione del viadotto in carreggiata Nord che invece nel Progetto Definitivo veniva conservato nelle strutture di elevazione e realizzato ex novo per quanto riguarda il solo impalcato.

Pertanto la nuova carreggiata del viadotto S. Gregorio sarà realizzata con struttura identica a quella della carreggiata Nord: entrambe con fondazioni, di pile e spalle, del tipo a pozzo necessarie anche a garantire la stabilizzazione del versante. Il pozzo centrale delle due carreggiate del viadotto San Gregorio insiste sull'impronta delle pile attualmente esistenti e quindi al di fuori dell'alveo (Fascicolo o).

In definitiva, per quanto riguarda l'aspetto localizzativo, da quanto si evince dagli elaborati del progetto esecutivo trasmessi, si può confermare la valutazione espressa nella relazione approvata dall'Assemblea plenaria della CSVIA nella seduta del 3/10/2006, estendendo, peraltro il giudizio anche al nuovo svincolo di Gallico che, come riproposto nel progetto esecutivo, pur risultando schematicamente diverso da quello previsto nel progetto originario sottoposto a VIA, comporta, rispetto a quest'ultimo, differenze limitate di consumo di territorio.

2. Aspetti problematici segnalati nella documentazione trasmessa in data 11/05/06.

Le problematiche progettuali, illustrate nella documentazione trasmessa in data 11/05/06, sono state risolte, in fase di Progettazione Esecutiva, coerentemente al Progetto Definitivo aggiudicato.

In particolare la problematica connessa alla Galleria Naturale Piale è stata risolta con una variante altimetrica, concordata con la Società Stretto di Messina al fine di evitare future condizioni di interferenza con le rampe di accesso al Ponte sullo Stretto, che mantiene inalterato il tracciato planimetrico, compreso tra la spalla sud del viadotto Zagarella2 ed il Viadotto Solaro, rispetto a quello del progetto definitivo aggiudicato (Fascicolo A2).

La livelletta della galleria è stata abbassata in corrispondenza dell'abitato di Piale per garantire un'adeguata copertura a garanzia dell'abitato sovrastante e quindi evitare l'esproprio delle

sovrastanti abitazioni e consentire la conseguente salvaguardia delle condizioni preesistenti (Fascicolo A2, Fascicolo p).

L'imbocco Sud della galleria è stato meglio adattato alla reale situazione morfologica ed è stato ulteriormente ridotto l'impatto sul territorio eliminando la prevista Galleria Artificiale Villa S. Giovanni con la realizzazione di un tratto in trincea opportunamente mitigato con opere a verde.

In merito ai viadotti Solaro, Zagarella1, Zagarella2, Piria, Prestianni e Laticogna, il Proponente conferma che sono stati progettati come previsto nel progetto definitivo affidato (fascicolo h).

Le altre opere interferenti con il Ponte sullo Stretto (Piazzola di sosta "Belvedere", Aree di servizio Nord e Sud, Area attrezzata Villa S. Giovanni) non sono più previste, e quindi, stralciate dal Progetto Esecutivo.

In merito, inoltre, ai riscontrati fenomeni di instabilità dei versanti in corrispondenza delle opere d'arte comprese tra lo Svincolo di Scilla e lo Svincolo di S.Trada, il Proponente conferma che sono state ampliate le zone da consolidare, lasciando, comunque, invariata la geometria della strada e la tipologia degli interventi.

3. Verifica puntuale dell'ottemperanza alle prescrizioni del DEC/VIA/7014 del 20/3/02

Aspetti legati all'impatto acustico di cui alle prescrizioni f), g), l), del DEC/VIA/7014 del 20/03/2002.

La mancata definizione degli aspetti legati all'impatto acustico segnalata nella Relazione approvata dalla CSVIA nella seduta del 3/10/2006, come si evince dalla scheda analitica allegata alla suddetta relazione, era dovuta essenzialmente alla mancanza delle simulazioni modellistiche relative alla fase post- mitigazioni.

Il Proponente afferma che l'ottemperanza alle suddette prescrizioni è rilevabile dai seguenti elaborati:

Fascicolo a): Interventi di mitigazioni Ambientali – Monitoraggio Ambientale;

Fascicolo b): Interventi di mitigazioni Ambientali – Componente Rumore e Vibrazione – Relazione Tecnica;

Fascicolo c): Interventi di mitigazioni Ambientali – Relazione Tecnica interventi di mitigazione acustica – Relazione tecnica barriere artificiali. (si tratta di una relazione di calcoli statici, inutile ai nostri scopi);

Fascicolo d): Interventi di mitigazioni Ambientali – Elaborati grafici interventi di mitigazione acustica.

Con la documentazione trasmessa in data 13/02/2007, a seguito dei rilievi formulati al riguardo dal Gruppo Istruttore nella riunione del 25/01/2007, il Proponente ha trasmesso l'elaborato "*Interventi di mitigazione ambientale, ripristino e compensazione. Relazione tecnica degli interventi di mitigazione acustica. Barriere fonoassorbenti – Verifica acustica*" che riporta la verifica acustica basata sugli elementi del progetto esecutivo considerando gli interventi di mitigazione previsti, con annesse due tavole di confronto fra l'ubicazione delle barriere come previste nel progetto definitivo e come risultanti dal progetto esecutivo.

Quindi viene fornita una verifica dell'efficacia dei dispositivi di mitigazione acustica, e, come sostenuto a pag. 28 del documento sopra citato, "una ulteriore verifica modellistica dell'efficacia dei dispositivi di mitigazione acustica verterà comunque effettuata prima dell'avvio dei lavori come richiesto specificatamente dal DEC/VIA/7014 del 20/03/2002.(punto l)".

In relazione a quanto sopra si possono ritenere, in questa fase, ottemperate le prescrizioni di cui ai punti f), g), l) del citato DEC/VIA/7014 del 20/03/2002, con la indicazione, per la fase di verifica dell'attuazione, che prima dell'inizio dei lavori venga effettuata la definitiva verifica modellistica finale dell'efficacia dei dispositivi di mitigazione acustica in esito alla quale, ai fini del rispetto dei limiti prescritti, dovranno eventualmente essere previsti anche interventi sui ricettori.

Aspetti legati al traffico da e per i siti di cava e di smaltimento di cui alla prescrizione m) del DEC/VIA/7014 del 20/03/2002

Il Proponente afferma che l'ottemperanza alle suddette prescrizioni è rilevabile dai seguenti elaborati:

Fascicolo g): Sistemazione ambientale cave e discariche – Relazione Tecnica;

Fascicolo e): Interventi di mitigazioni Ambientali – Corografia Generale sistemazione ambientale cave e discariche;

Con la documentazione trasmessa in data 13/02/2007, a seguito dei rilievi formulati al riguardo dal Gruppo Istruttore nella riunione del 25/01/2007, il Proponente ha trasmesso l'elaborato "*Cantieri, cave e discariche. Piano generale di cantierizzazione. Relazione tecnica. Analisi del traffico dei mezzi di cantiere*" corredato da tre tavole: a) *Cantieri, cave e discariche. Piano generale di cantierizzazione. Planimetria generale*; b) *Cantieri, cave e discariche. Piano generale di cantierizzazione. Analisi del traffico dei mezzi di cantiere. Viabilità – Tavv. 1 / 2 e 2 / 2*.

La suddetta documentazione fornisce uno studio esaustivo dei tracciati e del volume di traffico che interesserà i vari percorsi interessati. Non vengono valutate in dettaglio le conseguenze ambientali da traffico sui singoli tratti: per la valutazione dell'impatto sul territorio del traffico complessivo si rimanda al Monitoraggio ambientale.

Vengono indicati gli interventi che saranno messi in atto "al fine di evitare situazioni di potenziale pericolo riscontrabili in alcuni punti della rete"; si prevede di:

- distribuire le attività su più turni per evitare i picchi di traffico;
- dotare gli autocarri di teloni di protezione del materiale trasportato;
- ampliare la sezione stradale delle piste esistenti;
- pavimentare le piste in conglomerato bituminoso o, in alternativa bagnare per evitare il sollevamento di polveri;
- migliorare le intersezioni a "T";
- installare illuminazione su pali.

Quanto sopra risulta sufficiente a ritenere ottemperata, in questa fase, la prescrizione di cui al punto m) del citato DEC/VIA/7014 del 20/03/2002 con le precisazioni di seguito indicate.

1. In mancanza di una specifica "Valutazione di incidenza" detta ottemperanza non può comprendere i percorsi che interferiscono con il SIC "Monte Scrisi", all'interno del quale sono previsti i siti di stoccaggio temporaneo n. 9 e 9 bis (Monte Scrisi e Monte Scrisi bis) e 10 e 10 bis (Piano Bova e Piano Bova bis). L'utilizzo dei suddetti siti, in questa fase, quindi, non è autorizzato; tale utilizzazione potrà essere autorizzata solo dopo che le ulteriori verifiche in fase esecutiva abbiano dimostrato la non sufficienza degli altri siti individuati e, comunque, previa apposita "valutazione di incidenza" da sottoporre ai competenti Soggetti per l'approvazione.

2. In fase esecutiva dovranno essere valutati in dettaglio le interferenze ambientali da traffico nei singoli ambiti interessati dai percorsi dei mezzi di cantiere e definite, in termini progettuali e contrattuali, le misure di mitigazione previste

Aspetti legati all'integrazione dei dispositivi di mitigazione con pannelli fotovoltaici di cui alla prescrizione i) del DEC/VIA/7014 del 20/03/2002

Al riguardo il Proponente a pag. 6 dell'elaborato "Integrazione alla Relazione di ottemperanza alle prescrizioni del DEC/VIA/7014 del 20/03/2002" ribadisce quanto segue: *"non sono presenti, nel tratto in esame, situazioni in cui si possano agevolmente impiegare soluzioni come quelle suggerite dalla Prescrizione. Infatti per essere funzionali, i dispositivi di captazione solare devono essere orientati a Sud e con inclinazioni di circa 40÷45 gradi rispetto all'orizzontale. Nel progetto sia definitivo, che esecutivo, i dispositivi acustici previsti sono tutti di tipo verticale, e l'unico caso in cui è previsto un diffrattore sommitale (peraltro di tipo cilindrico con inclinazioni sommitali >60°) l'esposizione della struttura è a Nord-Est, non compatibile con i requisiti di cui sopra. Non essendoci altre ubicazioni possibili, che soddisfino ai necessari requisiti, si conclude che i dispositivi suggeriti dalla prescrizione di cui al punto i) non sono applicabili nell'ambito della presente progettazione esecutiva."*

Con la documentazione trasmessa in data 13/02/2007, a seguito dei rilievi formulati al riguardo dal Gruppo Istruttore nella riunione del 25/01/2007, il Proponente ha trasmesso l'elaborato *"Chiarimenti alla relazione di ottemperanza ed alla relativa integrazione sulle prescrizioni del DEC/VIA/7014 del 20/03/2002"* nel quale, fra l'altro, in merito alla prescrizione di cui al punto i), aggiunge: *comunque, pur non essendo possibile utilizzare le opere di contenimento dell'inquinamento acustico allo scopo di ottemperare alla prescrizione, sono state previste delle batterie di pannelli fotovoltaici in punti singolari del tracciato, per alimentare le previste segnalazioni luminose"*.

Essendo la indicazione di cui al punto i) del DEC/VIA/7014 del 20/03/2002 di carattere "raccomandatorio" e non "prescrittivo", si prende atto di quanto rappresentato dal Proponente.

Aspetti relativi ai sovra/sottopassi di cui alla prescrizione p) del DEC/VIA/7014 del 20/03/2002

Il Proponente afferma che l'ottemperanza alla suddetta prescrizione è rilevabile dall'elaborato che costituisce il fascicolo f).

Si tratta di una sezione tipologica e di una scheda riepilogativa. In particolare la sezione evidenzia la previsione dei marciapiede della larghezza di 1,5 m con sede separata rispetto al piano carrabile, ma senza barriere di protezione.

Con la documentazione trasmessa in data 13/02/2007, a seguito dei rilievi formulati al riguardo dal Gruppo Istruttore nella riunione del 25/01/2007, il Proponente ha trasmesso l'elaborato *"Opere di attraversamento stradale con sottovia. Relazione tecnica sulla protezione delle piste ciclo – pedonali."*

Nel suddetto elaborato viene chiarito che per i sottovia viene previsto un marciapiedi separato dalla carreggiata stradale, di 1,5 m. di larghezza, reso insormontabile attraverso un cordolo sagomato di 15 cm. di altezza e realizza una protezione parziale dei pedoni e dei ciclisti.

Per quanto riguarda i cavalcavia oltre alla realizzazione della sede separata, è prevista la barriera di sicurezza di tipo "bordo ponte"

Viene infine indicata, quale soluzione alternativa “sicuramente efficace per una migliore protezione della sede separata” la installazione di una serie di cavallotti – transenne per proteggere le sedi separate.

Stante la documentazione presentata la prescrizione p) del DEC/VIA/7014 del 20/03/2002 si può ritenere ottemperata con la condizione, da controllare in fase di verifica dell’attuazione, che in tutti i sovrappassi e sottopassi la sede separata dovrà essere protetta almeno con i dispositivi tipo cavallotti – transenne indicati nel documento “Opere di attraversamento stradale con sottovia. Relazione tecnica sulla protezione delle piste ciclo – pedonali.”

Aspetti relativi alla verifica del rispetto dei valori limite per la protezione degli ecosistemi e della vegetazione di cui alla prescrizione q) del DEC/VIA/7014 del 20/03/2002

Nelle precedenti fasi di verifica dell’ottemperanza non erano stati prodotti elaborati contenenti informazioni circa la verifica del rispetto dei valori limite richiesti. Il Proponente aveva rimandato la verifica richiesta in fase di monitoraggio ambientale.

Il Proponente afferma che il Piano di Monitoraggio prevede la verifica richiesta dalla prescrizione di che trattasi e che tale verifica verrà eseguita durante la fase di esecuzione dei lavori. I documenti di riferimento citati sono il Fascicolo a): Interventi di mitigazioni Ambientali – Monitoraggio Ambientale.

Nella relazione generale del monitoraggio ambientale si fa solo un richiamo normativo, ma nella parte operativa non sono previsti punti di misura coerenti con il controllo degli aspetti legati alla vegetazione ed agli ecosistemi.

La prescrizione sarà ottemperata in fase di attuazione del Programma di monitoraggio ambientale, che dovrà prevedere, quindi, la ubicazione di punti di misura degli inquinanti biossido di zolfo e ossidi di azoto in corrispondenza di aree significative per la presenza di vegetazione ed ecosistemi.

4. Programma di Monitoraggio Ambientale

Fra la documentazione consegnata in data 13/02/2007 è compreso un faldone “Piano di monitoraggio” comprendente una relazione generale, con allegate tre tavole grafiche a scala 1:100.000, una relazione di sintesi e relazioni specifiche, con annesse tavole grafiche a scala 1:100.000, inerenti le componenti: suolo, rumore, ambiente idrico superficiale, ambiente idrico sotterraneo, flora e fauna, atmosfera, paesaggio, radiazioni ionizzanti e non ionizzanti, ambiente sociale, stato fisico dei luoghi, aree di cantiere e viabilità, rifiuti, rocce e terre da scavo.

La trattazione nei documenti presentati risulta, in linea teorica e metodologica, abbastanza esaustiva. Restano da definire numerosi aspetti di dettaglio in merito alla localizzazione dei punti di misura ed alle motivazioni delle scelte.

Non sono ubicati i punti di misura della componente atmosfera e risultano inadeguati i punti scelti per la misura della componente vibrazione che devono essere estesi a tutti i casi in cui sono presenti lavorazioni in sotterraneo in vicinanza di insediamenti civili. Tale documentazione non risulta conforme a quanto prescritto all’art. 21 dell’allegato XXI – “allegato tecnico di cui all’art. 164” del D.lgs n. 163/2006.

Il Progetto esecutivo deve essere completato con il Progetto di monitoraggio ambientale redatto ai sensi dell’art. 21 dell’allegato tecnico XXI, di cui all’art. 164 del D.lgs n. 163/2006, nonché con il “manuale di gestione ambientale dei cantieri” redatto conformemente alle prescrizioni del medesimo art. 21.

7 CONCLUSIONI

La documentazione del progetto esecutivo fornita consente di confermare che le varianti di tracciato del progetto presentato, ivi compreso lo svincolo di Gallico - che in sede di progetto esecutivo è stato riprogettato - non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comportano 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 e dagli affinamenti topografici della progettazione esecutiva.

Quanto proposto negli elaborati del progetto esecutivo presentati conferma che sono state ottemperate le 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).

In merito agli aspetti legati all'impatto acustico di cui alle prescrizioni f), g), l), del DEC/VIA/7014 del 20/03/2002, con la documentazione consegnata in data 13/02/2007, il Proponente ha trasmesso l'elaborato "*Interventi di mitigazione ambientale, ripristino e compensazione. Relazione tecnica degli interventi di mitigazione acustica. Barriere fonoassorbenti – Verifica acustica*" nel quale è contenuta la verifica dell'efficacia dei dispositivi di mitigazione acustica, con la precisazione che "una ulteriore verifica modellistica dell'efficacia dei dispositivi di mitigazione acustica verrà comunque effettuata prima dell'avvio dei lavori come richiesto specificatamente dal DEC/VIA/7014 del 20/03/2002".

In relazione a quanto sopra si possono ritenere, in questa fase, ottemperate le prescrizioni di cui ai punti f), g), l) del citato DEC/VIA/7014 del 20/03/2002, con la condizione, da controllarsi nella fase di verifica dell'attuazione, che prima dell'inizio dei lavori, venga effettuata la definitiva verifica modellistica finale dell'efficacia dei dispositivi di mitigazione acustica in esito alla quale, ai fini del rispetto dei limiti prescritti, dovranno eventualmente essere previsti anche interventi sui ricettori.

In merito agli aspetti legati al traffico da e per i siti di cava e di smaltimento di cui alla prescrizione m) del DEC/VIA/7014 del 20/03/2002, con la documentazione consegnata in data 13/02/2007, il Proponente ha trasmesso l'elaborato "*Cantieri, cave e discariche. Piano generale di cantierizzazione. Relazione tecnica. Analisi del traffico dei mezzi di cantiere*". La suddetta documentazione fornisce uno studio esaustivo dei tracciati e del volume di traffico che interesserà i vari percorsi interessati, ma non vengono valutate in dettaglio le conseguenze ambientali da traffico sui singoli tratti; per la valutazione dell'impatto sul territorio del traffico complessivo si rimanda al Monitoraggio ambientale. Vengono indicati gli interventi che saranno messi in atto "al fine di evitare situazioni di potenziale pericolo riscontrabili in alcuni punti della rete".

Quanto sopra risulta sufficiente a ritenere ottemperata, in questa fase, la prescrizione di cui al punto m) del citato DEC/VIA/7014 del 20/03/2002 con le condizioni di seguito riportate, da controllare nella fase della verifica dell'attuazione.

1. In mancanza di una specifica "Valutazione di incidenza" l'ottemperanza non può comprendere i percorsi che interferiscono con il SIC "Monte Scrisi", all'interno del quale sono previsti i siti di stoccaggio temporaneo n. 9 e 9 bis (Monte Scrisi e Monte Scrisi bis) e 10 e 10 bis (Piano Bova e Piano Bova bis). **L'utilizzo dei suddetti siti, in questa fase, quindi, non viene autorizzato;** tale utilizzazione potrà essere autorizzata solo dopo che le ulteriori verifiche in fase esecutiva abbiano dimostrato la non sufficienza degli altri siti individuati e, comunque, previa apposita "valutazione di incidenza" da sottoporre ai competenti Soggetti per l'approvazione.

2. In fase esecutiva dovranno essere valutati in dettaglio le interferenze ambientali da traffico nei singoli ambiti interessati dai percorsi dei mezzi di cantiere e definite, in termini progettuali e contrattuali, le misure di mitigazione previste.

In merito agli aspetti legati all'integrazione dei dispositivi di mitigazione con pannelli fotovoltaici di cui alla prescrizione i) del DEC/VIA/7014 del 20/03/2002, il Proponente, pur sostenendo che non è possibile utilizzare le opere di contenimento dell'inquinamento acustico allo scopo di ottemperare alla prescrizione, dichiara di avere previsto delle batterie di pannelli fotovoltaici in punti singolari del tracciato, per alimentare le previste segnalazioni luminose.

Essendo la indicazione di cui al punto i) del DEC/VIA/7014 del 20/03/2002 di carattere "raccomandatorio" e non "prescrittivo", si prende atto di quanto rappresentato dal Proponente.

In merito agli aspetti relativi ai sopra/sottopassi di cui alla prescrizione p) del DEC/VIA/7014 del 20/03/2002, con la documentazione trasmessa in data 13/02/2007, il Proponente ha trasmesso l'elaborato "Opere di attraversamento stradale con sottovia. Relazione tecnica sulla protezione delle piste ciclo – pedonali." Nel suddetto elaborato viene chiarito che per i sottovia viene previsto un marciapiedi separato dalla carreggiata stradale, di 1,5 m. di larghezza, reso insormontabile attraverso un cordolo sagomato di 15 cm. di altezza e realizza una protezione parziale dei pedoni e dei ciclisti. Viene inoltre indicata, quale soluzione alternativa "sicuramente efficace per una migliore protezione della sede separata" la installazione di una serie di cavallotti – transenne per proteggere le sedi separate.

Stante la documentazione presentata la prescrizione p) del DEC/VIA/7014 del 20/03/2002 si può ritenere ottemperata con la condizione, da controllare in sede di verifica dell'attuazione, che in tutti i sovrappassi e sottopassi, la sede separata dovrà essere protetta almeno con i dispositivi tipo cavallotti – transenne indicati nel documento "Opere di attraversamento stradale con sottovia. Relazione tecnica sulla protezione delle piste ciclo – pedonali."

In merito agli aspetti relativi alla verifica del rispetto dei valori limite per la protezione degli ecosistemi e della vegetazione di cui alla prescrizione q) del DEC/VIA/7014 del 20/03/2002 la prescrizione sarà ottemperata in fase di attuazione del Programma di monitoraggio ambientale; in sede di verifica dell'ottemperanza dovrà essere controllato che il PMA preveda la ubicazione di punti di misura degli inquinanti biossido di zolfo e ossidi di azoto in corrispondenza di aree significative per la presenza di vegetazione ed ecosistemi.

Il Programma di monitoraggio ambientale, nell'ultima versione consegnata, risulta, in linea teorica e metodologica, abbastanza esaustivo. Restano da definire gli aspetti di dettaglio in merito alla localizzazione dei punti di misura ed alle motivazioni delle scelte. Il Progetto esecutivo deve perciò essere completato con il Progetto di monitoraggio ambientale redatto ai sensi dell'art. 21 dell'allegato tecnico XXI, di cui all'art. 164 del D.lgs n. 163/2006, nonché con il "manuale di gestione ambientale dei cantieri" redatto conformemente alle prescrizioni del medesimo art. 21. In particolare dovrà essere inserita la ubicazione a scala adeguata e motivata dei punti di misura, comprendente la valutazioni dell'impatto sul territorio del traffico complessivo dei mezzi di cantiere, l'incremento dei punti di monitoraggio delle vibrazioni, i punti di misura adeguati per gli inquinanti biossido di zolfo e ossidi di azoto.

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 Sovrintendenza per i

beni architettonici e per il paesaggio per la Calabria – Cosenza prot. N. 1154/P del 18/07/06 e del parere reso dal Ministero per i Beni e le Attività culturali in merito alla verifica di ottemperanza del Progetto di che trattasi con nota del 31/08/2006 prot. DG.BAP.S02/34.19.04/15865/2006.

Per quanto sopra esposto il progetto esecutivo “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” da quanto risulta dagli elaborati forniti ottempera alle prescrizioni del DEC/VIA/7014 del 20/3/02, con le condizioni indicate nella presente relazione, da controllare in sede di verifica dell’attuazione.

Roma, li

<i>Ing. Bruno AGRICOLA (Presidente)</i>	.....
<i>Prof. Ing. Alberto FANTINI</i>	.....
<i>Ing. Claudio LAMBERTI</i>	.....
<i>Dott. Vittorio AMADIO</i>	.....
<i>Ing. Pietro BERNA</i>	.....
<i>Arch. Eduardo BRUNO</i>	.....
<i>Dott. Massimo BUONERBA</i>	.....
<i>Avv. Flavio FASANO</i>	.....
<i>Arch. Franco LUCCICHENTI</i>	.....
<i>Dott. Giuseppe MANDAGLIO</i>	.....
<i>Prof. Antonio MANTOVANI</i>	.....
<i>Avv. Stefano MARGIOTTA</i>	.....
<i>Ing. Rodolfo M.A. NAPOLI</i>	.....
<i>Prof. Ing. Maurizio ONOFRIO</i>	.....
<i>Ing. Alberto PACIFICO</i>	.....
<i>Prof. Ing. Monica PASCA</i>	.....
<i>Ing. Giovanni PIZZO</i>	.....
<i>Ing. Pier Lodovico RUPI</i>	.....
<i>Arch. Giovanni TERZI</i>	.....