



*Ministero dell' Ambiente e  
della Tutela del Territorio*

**Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale**

**Verifica di Ottemperanza**

**Progetto Esecutivo**

**“AUTOSTRADA SALERNO – REGGIO CALABRIA: LAVORI DI  
AMMODERNAMENTO E ADEGUAMENTO AL TIPO I DELLE  
NORME CNR/80 DAL Km 393+500 (SVINCOLO DI GIOIA TAURO  
ESCLUSO) AL Km 423+300 (SVINCOLO DI SCILLA ESCLUSO) – 5°  
MACROLOTTO”**

Proponente: ANAS S.p.A. – Soggetto attuatore: Salerno – Reggio Calabria Società  
Consortile per azioni

**Gruppo Istruttore:**

**Prof. Dott. Vittorio Amadio (Referente)**  
**Prof. Ing. Maurizio Onofrio**  
**Dott. Arch. Giovanni Terzi**

*[Handwritten signature: Vittorio Amadio]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

## 1. Premessa

Oggetto della presente relazione è la verifica di ottemperanza tra il progetto esecutivo "Autostrada Salerno - Reggio Calabria: Lavori di ammodernamento e adeguamento al tipo I delle norme CNR/80 dal Km 393+500 (Svincolo di Gioia Tauro escluso) al Km 423+300 (Svincolo di Scilla escluso) - 5° Macrolotto" e lo stesso progetto definitivo.

## 2. Premessa Amministrativa

**In data** 23/01/2002 e 23/02/2002 venivano emessi i Decreti VIA n° DEC/VIA/6912 e DEC/VIA/7014 con i quali il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali esprimeva parere positivo con prescrizioni circa la compatibilità ambientale dell'opera in epigrafe;

**In data** 03/07/2002 prot. n° 414 e 04/02/2003 prot. n° 353/SEGR. Venivano emessi i Decreti del Capo del Dipartimento Di.Co.Ter. del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, con cui si autorizzavano i lavori dell'opera in epigrafe;

**In data** 14/11/2005, con nota prot. n. CSVIA /2005/1295, il Presidente della CSVIA ha assegnato formalmente l'istruttoria tecnica di verifica dell'ottemperanza per il progetto "Autostrada Salerno - Reggio Calabria: Lavori di ammodernamento e adeguamento al tipo I delle norme CNR/80 dal Km 393+500 (Svincolo di Gioia Tauro escluso) al Km 423+300 (Svincolo di Scilla escluso) - 5° Macrolotto" al Gruppo Istruttore della Sezione 2° già assegnatario del procedimento di Verifica dell'attuazione e così composto:

- Prof. Dott. Vittorio Amadio (referente)
- Prof. Ing. Maurizio Onofrio
- Dott. Arch. Giovanni Terzi

**In data** 29/12/2005 la Divisione III della Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con nota n. DSA-2005-0033697 chiedeva al Proponente la relazione attestante la rispondenza del progetto esecutivo al definitivo e alle prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso;

**In data** 17/02/2006 il Contraente Generale Salerno - Reggio Calabria Società Consortile per azioni, trasmetteva con nota prot. n° 1843/06 OZ/CP/gc del 16/02/2006, acquisita dalla Commissione Speciale VIA con prot. CSVIA-2006-0000290 del 17/02/2006 la dichiarazione di attestazione della corrispondenza del progetto definitivo posto a base di gara, al progetto esecutivo sviluppato dal Contraente Generale sulla base delle autorizzazioni dei Decreti VIA e dei successivi decreti autorizzativi del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti prot. 414 del 03/07/2002 e prot. 353/SEGR. Del 04/02/2003 con relative prescrizioni e osservazioni.

**In data** 23/03/2006, il Contraente Generale Salerno - Reggio Calabria Società Consortile per azioni, con nota prot. n° 2037-06 OZ/AC/gc del 23/03/2006, acquisita dalla Commissione Speciale VIA con prot. CSVIA-2006-0000480 del

23/03/2006, trasmetteva la documentazione di confronto tra il progetto sottoposto a procedura di VIA, il progetto definitivo posto a base di gara e il progetto esecutivo.

**In data** 05/04/2006 la Divisione III della Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con nota n. DSA-2006-0010166 acquisita dalla Commissione Speciale VIA con prot. CSVIA-2006-0000543 del 06/04/2006, trasmetteva la documentazione inviata dal Proponente contenente il raffronto tra il progetto esecutivo e il progetto posto a base di gara. La dichiarazione a firma del Project Manager e del progettista attestante la corrispondenza tra le due fasi progettuali. Gli elaborati grafici di raffronto tra il tracciato sottoposto a procedura di VIA, il progetto posto a base di gara e il progetto esecutivo.

**In data** 18/04/2006, il Contraente Generale Salerno - Reggio Calabria Società Consortile per azioni, con nota prot. n° 2135-06 OZ/EP/gc del 13/04/2006, acquisita dalla Commissione Speciale VIA con prot. CSVIA-2006-0000584 del 18/04/2006, documentazione di chiarimento relativa alla cantierizzazione.

### 3. 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, precisamente i lotti in esame hanno inizio al Km 393+500 fino al Km 423+300.

Il territorio interessato ricade interamente nella regione Calabria interessando i Comuni di: Gioia Tauro, Palmi, Seminara, Bagnara Calabria e Scilla, tutti in provincia di Reggio Calabria.

Il tratto di strada, tra le chilometriche sopra riportate, è identificato come 5° macrolotto e ricomprende due progetti definitivi che sono stati oggetto di due distinti decreti di compatibilità ambientale (DEC/VIA 6921 del 23/01/2002 e DEC/VIA 7014 del 20/03/2002), di due Conferenze di Servizi tenutesi il 19 settembre 2001 e 27 febbraio 2002 per il tratto di cui al DEC/VIA 6921 cui è seguito il provvedimento autorizzativo finale n° 414 del 3 luglio 2002; per il DEC/VIA 7014 la Conferenza dei Servizi ha avuto luogo il 10 aprile 2002, il provvedimento autorizzativo finale è il n° 353/SEGR. del 4 febbraio 2003.

In sede di Conferenze dei servizi, ai progetti definitivi sui quali era stato espresso parere di compatibilità ambientale, sono state apportate delle modifiche condivise dai partecipanti alle stesse Conferenze. In seguito alla chiusura delle Conferenze e all'emanazione dei citati provvedimenti autorizzativi finali, l'ANAS ha elaborato un progetto definitivo che ha recepito tutte le modifiche apportate e autorizzate; tale progetto è stato posto a base di gara per lo sviluppo del progetto esecutivo con affidamento a Contraente Generale.

Il progetto esecutivo riguarda per intero il progetto del DEC/VIA 6921 del 23/01/2002 inerente le chilometriche 393+500 - 411+400, parte del progetto del DEC/VIA 7014 del 20/03/2002 dal Km 411+400 al Km 423+300.

I progetti sono parte integrante dell'itinerario Salerno - Reggio Calabria, inserito tra le opere della Legge Obiettivo con la Delibera CIPE n. 121/2001 pertanto l'iter procedurale prosegue con la procedura Speciale di cui al D.Lgs. 190/2002.

#### Progetto Definitivo

Le opere stradali oggetto della presente verifica di ottemperanza, hanno una lunghezza complessiva pari a Km 29,800 riguardano, per la maggior parte del tracciato, l'adeguamento planoaltimetrico della strada esistente. Le variazioni di tracciato intervenute, nella fase di progettazione definitiva, derivano da esigenze geometriche, rispetto degli standard di sicurezza e esigenze di inserimento ambientale e paesaggistico.

Progetto Definitivo dal Km 393+500 al Km 411+400

In questo tratto il 40% del tracciato di progetto è previsto in sede mentre il restante 60 % in variante. Si riporta a seguire una breve descrizione del tracciato procedendo da nord verso sud.

Il tracciato di progetto ha origine subito dopo lo svincolo di Gioia Tauro e segue il tracciato esistente per i primi 2 Km in corrispondenza del viadotto Petrace l'asse stradale viene spostato per consentire che in fase di cantiere l'interferenza dei lavori con l'esercizio dell'autostrada esistente venisse ridotto al minimo, infatti tale soluzione consente senza alcuna interferenza con l'esercizio attuale, la realizzazione della nuova carreggiata sud fuori sede, su di essa verrà poi spostato il traffico consentendo la demolizione del viadotto attuale e la realizzazione della carreggiata nord.

La prima variante planimetrica rispetto alla sede attuale è in corrispondenza della galleria artificiale Iropo lunga 320 m, subito dopo si riprende il tracciato esistente. Altra variante, necessaria per correggere i raggi planimetrici della strada attuale, si incontra in corrispondenza della galleria di progetto San Filippo, oltre la quale vi è il rientro in sede fino allo svincolo di Palmi. Quest'ultimo in seguito alle risultanze della Conferenza dei Servizi è stato completato con l'inserimento di un bretella di collegamento con la SP Palmi- Turianova e la SS 18.

Nel tratto successivo il tracciato resta in sede per circa 1,2 Km poi, sempre per ottimizzare la geometria della strada, prosegue in variante dando origine alla galleria naturale Santa Lucia con il conseguente abbandono delle canne esistenti.

Dopo lo sbocco sud della galleria S. Lucia, vi è il reinnesto sull'autostrada esistente per alcune centinaia di metri dopo dei quali ritorna in variante per i successivi 5 Km circa e fino alla fine del lotto. In questo tratto in variante è prevista la galleria Barritteri lunga circa 2,600 Km. Allo sbocco sud della galleria, il tracciato in variante rispetto alla sede stradale attuale, si adagia su un pianoro, in questo tratto alla progressiva 407+500 è ubicato lo svincolo Bagnara/S. Elia, questo collega il nuovo tracciato alla strada esistente per la quale veniva previsto nel progetto sottoposto a VIA il declassamento a viabilità secondaria; successivamente in sede di Conferenza dei Servizi per il tratto compreso tra Seminara e Bagnara, si prevedeva la dismissione della sede esistente.

Oltre lo svincolo di S. Elia si incontra la galleria naturale Fontanelle.

Nel tratto descritto proseguendo da nord a sud, sono presenti le seguenti opere d'arte:

- Viadotto Petrace (510 m),
- Viadotto Pantano (30 m),
- Galleria artificiale Iropo (346 m),
- Viadotto Iropo (148 m),
- Galleria San Filippo (1182 m),
- Viadotto La Pignara (90 m),
- Viadotto Granatore (90 m),
- Viadotto Palmi (30 m),
- Viadotto Scuola Agraria (150 m),
- Viadotto Ferrovia (22 m),
- Galleria Santa Lucia (1058 m),
- Viadotto Seminara (370 m),
- Galleria Barritteri (2653 m),

Galleria Fontanelle (921 m),  
Viadotto Cerchiello in carreggiata sud (44 m),  
Viadotto Parisio (145 m),  
Galleria artificiale Quartararo (248 m),  
Viadotto Quartararo (56 m).

Progetto Definitivo dal Km 411+400 al Km 423+300

Dopo la galleria artificiale Quartararo ha inizio il tratto di cui al DEC/VIA 7014 del 20/03/2002 dal Km 411+400 al Km 423+300.

Il tracciato di questo tratto si sviluppa quasi interamente in variante, spostato verso monte, rispetto all'infrastruttura esistente, è caratterizzato dall'alternanza di estese gallerie e viadotti. Dal Km 411 procedendo verso sud si incontrano:

Galleria Bagnara (1374 m),  
Viadotto Gaziano (127 m),  
Galleria Cacciapiuu (541 m),  
Viadotto Canalello (127 m),  
Galleria Vardaru (1277 m),  
Accesso viadotto Sfalassà (195m),  
Viadotto Sfalassà (372 m),  
Accesso viadotto Sfalassà (195m),  
Galleria san Giovanni (1306 m),  
Viadotto Feliciusu (122 m),  
Galleria Feliciusu (518 m),  
Viadotto Catoi (120 M),  
Galleria Muro (1007 m),  
Viadotto Favazzina (450 m),  
Galleria Brancato (1784 m),  
Viadotto Costaviola (231 m),  
Galleria Costaviola (924 m),  
Viadotto Scirò (160 m),  
Galleria artificiale S. Stefano (110 m),  
Viadotto Oliveto (192 m),  
Viadotto D'Angelo (136 m).

Tra le progressive 410 e 421 circa, dove la pendenza della livelletta è circa 3,7 % il progetto definitivo prevede la realizzazione per la carreggiata nord, di una terza corsia di arrampicamento per i veicoli lenti.

Per i tratti dell'attuale sede autostradale che non saranno oggetto di adeguamento, è prevista la dismissione e il recupero ambientale per i tratti allo scoperto e il ritombamento delle gallerie.

**4. Sintesi della verifica delle modifiche progettuali introdotte dal progetto esecutivo rispetto al progetto definitivo e conseguenti ricadute ambientali.**

Dall'esame degli elaborati del progetto esecutivo presentati per la verifica di ottemperanza, sono state rilevate delle variazioni tra il progetto definitivo, su cui è stato emesso provvedimento autorizzativo dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e il progetto esecutivo redatto dal Contraente Generale.

In particolare le variazioni riguardano:

1. Due avvicinamenti della carreggiata nord a quella sud per favorire le manovre di immissione ai veicoli provenienti dagli svincoli. Il primo interessa circa 1 Km tra la galleria San Filippo e lo svincolo di Palmi; il secondo circa 350 m tra la galleria Barritteri e lo svincolo di Bagnara -S. Elia.

2. Il mantenimento dell'attuale sede autostradale dismessa, declassata a viabilità di tipo C1 (DM 05/11/2001), come previsto nel progetto definitivo oggetto di decreto di compatibilità ambientale, del tratto tra Seminara e Bagnara. Il ripristino della soluzione proposta in sede di procedura VIA deriva da una specifica richiesta della provincia di Reggio Calabria.
3. La ridefinizione del raggio di curvatura della galleria Vardararu cui consegue il posizionamento lato nord, del viadotto di accesso al viadotto di grande luce Sfalassà, tale variazione planimetrica genera un aumento della sicurezza stradale, migliorando sia il raggio di curvatura della galleria, sia quello del viadotto di accesso allo Sfalassà; per quest'ultimo inoltre si registra un ulteriore vantaggio in termini ambientali poiché se ne riduce la luce e il numero di pile.
4. Interventi puntuali ove in luogo del viadotto Pantano al Km 395+692 e del viadotto Quartararo al Km 410+103, vengono proposti dei tombini. Inoltre si rilevano delle variazioni riguardo la configurazione architettonica dei viadotti Gazziano e Favazzina.
5. Introduzione di due varchi tra le carreggiate per ridurre la lunghezza del tratto stradale privo di possibilità di scambio, in corrispondenza dei viadotti Favazzina e Costaviola.
6. Eliminazione della corsia di arrampicamento; la scelta di eliminare tale corsia è supportata da analisi di tipo tecnico ed economico. Il tratto lungo il quale era prevista detta corsia è caratterizzato dall'alternarsi di viadotti e gallerie, tali tipologie di progetto impongono l'aumento della sezione di scavo delle gallerie e opere d'arte più imponenti per i viadotti; per la realizzazione di detta corsia è stato stimato un costo pari al 18 % sul costo totale dei lotti ove era prevista la stessa.

Poiché il progetto definitivo sottoposto a procedura VIA era stato redatto per lotti, da diversi progettisti, in sede di definizione del progetto esecutivo, il Contraente Generale ha uniformato le diverse tipologie previste per le opere d'arte che presentavano caratteristiche simili, utilizzando tipologie presenti nel progetto definitivo e pertanto sottoposte a procedura di approvazione.

Per quanto riguarda le sezioni trasversali, queste sono state uniformate operando sulle dimensioni dei cordoli e dei marciapiedi.

#### 5. Fase di realizzazione dell'opera

L'ubicazione dei cantieri prevista dal progetto esecutivo rispecchia quanto proposto in sede di progettazione definitiva. La viabilità di servizio ai cantieri e di collegamento tra questi e i siti di cava, deposito e discarica, conferma quanto stabilito, ossia l'utilizzo della rete stradale esistente, l'adeguamento di strade interpoderali esistenti e la realizzazione di brevi tratti di servizio per il collegamento di alcune aree di cantiere con la viabilità principale.

Per i siti di cantiere è previsto, al termine dei lavori il ripristino degli stessi, per tre di essi e precisamente: campo di S. Elia - Barritteri, campo di Palmi, campo di Scilla, è stato prodotto specifico progetto di ripristino. Il progetto di ripristino delle aree di cantiere ubicate a ridosso degli imbocchi delle gallerie è ricompreso negli interventi di mitigazione, ripristino e compensazione previsti per l'intera infrastruttura. Tuttavia le operazioni di costruzione dell'opera e dismissione di alcuni tratti dell'attuale autostrada, impongono per le operazioni di demolizione dell'esistente e di fondazione della nuova strada, l'utilizzo di aree di sottoviadotto per le quali il progetto esecutivo non prevede nessuno specifico intervento al termine delle lavorazioni. In merito alle operazioni di demolizione delle opere d'arte esistenti il progetto prevede l'adozione di sistemi atti a garantire il rispetto dei luoghi e impedire la caduta di materiale nelle aree sottostanti le opere; pertanto sarà necessario in fase di verifica dell'attuazione il controllo e

monitoraggio di dette aree affinché venga garantito il rispetto delle procedure di esecuzione delle attività sopra citate

Sono stati riconfermati i siti di deposito temporaneo per i materiali di cui è previsto il riutilizzo e verificata la capacità volumetrica ad accogliere gli stessi. Anche i siti di deposito definitivo, corrispondono a quelli individuati in sede di progetto definitivo.

## 6. Valutazioni

L'esame della documentazione trasmessa per la verifica di ottemperanza, evidenzia una sostanziale coerenza con il progetto definitivo oggetto di valutazione di impatto ambientale e il progetto definitivo posto a base di gara definito in seguito al recepimento delle prescrizioni contenute nei decreti autorizzativi conseguenti alle Conferenze dei Servizi, emanati dal Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti.

Come sopra specificato il progetto esecutivo sviluppato dal Contraente Generale introduce delle modifiche, alcune di esse sono condivise e si ritiene che non apportino variazioni sulle ricadute ambientali, in particolare si fa riferimento ai punti 1 - 2 - 3 - 5 esposti al paragrafo 4. Per quanto riguarda la sostituzione dei tombini in luogo dei ponti previsti nel progetto definitivo, dovranno essere realizzati come previsti nel progetto definitivo con dei ponti.

La scelta di eliminare la corsia di arrampicamento, deriva da un approfondimento dello studio trasportistico, i cui risultati stabiliscono un livello di servizio B anche nel tratto ove essa era prevista, da tale approfondimento la scelta di stralciarla dal progetto in considerazione dell'incidenza economica della stessa, stimata intorno al 18 % del costo complessivo del tratto. In seguito a tale decisione, l'ANAS nel 2003 sottoponeva al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio l'approfondimento dello studio trasportistico chiedendo l'avallo per l'eliminazione della corsia di arrampicamento.

A tale richiesta veniva data risposta con nota prot. 7237/VIA/2003 del 23 giugno 2003, in tale nota si prende atto dei risultati del nuovo studio trasportistico e dei vantaggi in termini ambientali ed economici derivanti dallo stralcio della corsia, tuttavia viene segnalata *l'opportunità di valutare i traffici sull'arteria in oggetto, tenuto conto dell'influenza sui traffici che potrebbe derivare dalla realizzazione del Ponte sullo Stretto*. Per tale ragione, si ritiene opportuno ribadire quanto richiesto con la citata nota, pur condividendo la scelta di eliminare detta corsia, considerando che tale opzione genera dei benefici ambientali, in termini di risparmio di suolo e di sottrazione della vegetazione, diminuzione dei volumi di scavo delle gallerie, riduzione delle opere di fondazione dei viadotti, riduzione dell'impatto paesaggistico.

Per quanto riguarda l'ottemperanza alle specifiche prescrizioni dettate dai Decreti VIA, la maggior parte di esse sono state ottemperate, alcune disattese, altre ottemperate per le parti consentite dalla progettazione esecutiva; per quanto non ottemperato in questa fase se ne dovrà verificare l'adempimento in fase di verifica dell'attuazione. Si allega alla presente relazione la griglia delle singole prescrizioni con relativo commento ed esito.

Il Contraente Generale ha prodotto il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) come previsto dall'art. 19 dell'allegato tecnico del D.Lgs. 190/2002. Esso contiene la programmazione delle attività di monitoraggio per ciascuna componente ambientale, con l'esplicazione delle metodiche previste per le azioni di monitoraggio. Sono previste tre fasi temporali dello stesso, ante operam, in corso d'opera e post operam. Vengono individuate le aree critiche da monitorare e il corrispondente punto di misura per i parametri da considerare. Nelle linee generali di impostazione il PMA è condivisibile, tuttavia per quanto concerne gli aspetti specifici relativi all'attuazione delle operazioni di monitoraggio e loro restituzione si rilevano alcune carenze. Per quanto concerne la struttura organizzativa e di gestione del monitoraggio stesso, questa non è univocamente

specificata, né risulta condivisibile la modalità di informazione ai cittadini dovendosi prevedere metodi di ampio respiro e di facile divulgazione e comprensione. La cartografia utilizzata per l'ubicazione dei punti di misura non è sufficiente, bisognerà pertanto adottare una scala almeno 1:5000 utilizzando l'ortofotocarta e stralci planimetrici di dettaglio per i siti sottoposti a monitoraggio. Il criterio adottato per la scelta dei punti di misura non è stato esplicitato, né sono riportate le risultanze dell'analisi degli impatti effettuata dal SIA né gli ulteriori approfondimenti effettuati in fase di progettazione esecutiva. Il cronoprogramma previsto non è coordinato con le reali attività di lavorazione. Tutte le carenze del PMA potranno comunque essere sanate e concordate con i soggetti preposti alla verifica dell'attuazione.

**Per effetto di quanto esposto in precedenza, ai fini dell'emissione della verifica di ottemperanza del progetto esecutivo alle prescrizioni dei DEC/VIA 6921 del 23/01/2002 e DEC/VIA 7014 del 20/03/2002 relativi a "Autostrada Salerno - Reggio Calabria: Lavori di ammodernamento e adeguamento al tipo I delle norme CNR/80 dal Km 393+500 (Svincolo di Gioia Tauro escluso) al Km 423+300 (Svincolo di Scilla escluso) - 5° Macrolotto" la Commissione esprime**

#### **PARERE CHE**

Le varianti di tracciato del progetto esecutivo non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comportano altre sostanziali modificazioni, rispetto al progetto definitivo di cui ai decreti di compatibilità ambientale. L'unica modifica di tracciato è giustificata da un migliore standard di sicurezza dell'infrastruttura e un ulteriore vantaggio ambientale per la riduzione del numero di pile del viadotto di accesso allo Sfalassà. Tale modifica ricade nello stesso corridoio di studio indagato per la redazione del SIA e non comporta alterazioni ambientali. Pertanto non si ravvisano le condizioni per la ripubblicazione della modifica.

Comportano invece sostanziali modificazioni, pertanto esse dovranno essere ricondotte alle direttive e condizioni di approvazione del progetto definitivo, le variazioni progettuali di seguito elencate:

1. le gallerie Cropo, Barritteri e Quartararo, dovranno essere impermeabilizzate come previsto dalla prescrizione e) del DEC/VIA 6921 del 23/01/2002;
2. il dimensionamento delle vasche di sicurezza idraulica dovrà rispettare la prescrizione f) del DEC/VIA 6921 del 23/01/2002, che prevede un tempo di ritorno pari a 40 anni dell'evento combinato di sversamento e precipitazione;
3. definire gli interventi di mitigazione acustica sui ricettori isolati individuati nel SIA per i quali è previsto l'intervento diretto sugli stessi, tenendo conto delle specifiche contenute nella prescrizione h) del DEC/VIA 6921 del 23/01/2002;
4. per l'attraversamento dei fossi e corsi d'acqua, in particolare per i previsti viadotti Pantano Km 395+692 e Quartararo Km 410+103, dovranno adottarsi le soluzioni previste nel SIA con la tipologia in viadotto;
5. la configurazione architettonica delle opere d'arte e in particolare per i viadotti Gazziano e Favazzina, dovrà rispettare le soluzioni proposte nel SIA e sue integrazioni che sono state oggetto di Decreto di compatibilità ambientale;
6. definire per il cantiere C.G. Iropo ubicato nei pressi della omonima galleria artificiale



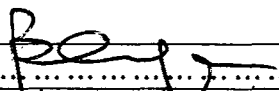
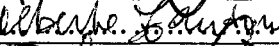
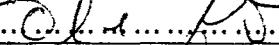
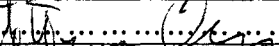


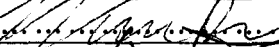
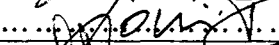
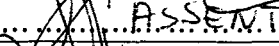

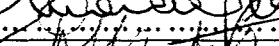


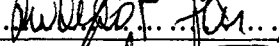
il progetto di ripristino secondo le specifiche della prescrizione c) del DEC/VIA 6921 del 23/01/2002;

7. nell'esecuzione dei sovra/sottopassi previsti in corrispondenza della viabilità ordinaria intersecata, si raccomanda la realizzazione della sede protetta per pedoni e ciclisti e che essa abbia l'adeguata pendenza a garantire il transito confortevole degli stessi, come specificato nella prescrizione l) del DEC/VIA 6921 del 23/01/2002;

È verificata l'ottemperanza del progetto esecutivo alle prescrizioni dei Decreti di compatibilità ambientale, alle seguenti condizioni:

- a) nelle altre gallerie previste va salvaguardato il regime idrogeologico procedendo alla impermeabilizzazione delle stesse adottando ogni necessario provvedimento.
- b) per le opere di mitigazione e di ingegneria naturalistica, dovranno utilizzarsi esclusivamente specie appartenenti alla serie della vegetazione locale e delle specifiche condizioni ecologiche caratteristiche degli ambiti interessati;
- c) definizione di un puntuale cronoprogramma dei lavori coordinato con le attività di monitoraggio;
- d) la definizione della struttura organizzativa preposta all'effettuazione del monitoraggio ambientale, secondo quanto previsto dalle linee guida per il Progetto di Monitoraggio Ambientale della Commissione speciale VIA;
- e) la definizione del sistema informativo e divulgativo delle fasi relative alla restituzione dei dati di monitoraggio secondo gli standard del Ministero dell'Ambiente e delle Tutela del Territorio (confronti, simulazioni e comparazioni, restituzione tematiche, informazione ai cittadini);
- f) redigere il manuale di gestione ambientale dei cantieri conformemente a quanto previsto dalla Norma ISO 14001 o dal sistema EMAS, come previsto dall'art. 21 allegato tecnico DLgs. 190/02.

Roma, li 02 maggio 2006

Ing. Bruno AGRICOLA (Presidente)	..... 
Prof. Ing. Alberto FANTINI	..... 
Ing. Claudio LAMBERTI	..... 
Dott. Vittorio AMADIO	..... 
Ing. Pietro BERNA	..... 
Arch. Eduardo BRUNO	..... 
Dott. Massimo BUONERBA	..... 
Arch. Giovanni TERZI	..... 
Avv. Flavio FASANO	..... ASSENTE
Arch. Franco LUCCICHENTI	..... 
Dott. Giuseppe MANDAGLIO	..... 
Prof. Antonio MANTOVANI	..... 
Avv. Stefano MARGIOTTA	..... 
Ing. Rodolfo M.A. NAPOLI	..... 
Prof. Ing. Maurizio ONOFRIO	..... 

Ing. Alberto PACIFICO	..... <i>Alberto Pacifico</i> .....
Prof. Ing. Monica PASCA	..... <i>Monica Pasca</i> .....
Ing. Giovanni PIZZO	.....ASSENTE.....
Ing. Pier Lodovico RUPI	..... <i>Pier Lodovico Rupi</i> .....

*mu*

*RP*

*R*

*(Signature)*