




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

Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS


Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2010 - 0023042 del 29/09/2010


Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS
U.prot CTVA - 2010 - 0003313 del 28/09/2010

All'On. Sig. Ministro
per il tramite del
Sig. Capo Di Gabinetto
SEDE

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali
SEDE

Pratica N.

Ref. Mittente:



**Oggetto: Verifica di Assoggettabilità alla VIA Autostrada Salerno -
Reggio Calabria Ammodernamento e adeguamento al tipo
1/a delle norme C.N.R. 80 Tronco 3° Tratto 2° Lotto 3° dal
km 369+800 al km 378+113. Nuovo svincolo di Laureana di
Borrello al km 378+113 e asta di collegamento alla
pedemontana di Gioia Tauro. Proponente: ANAS S.p.A.**

Trasmissione parere n. 524 del 16 settembre 2010.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007,
per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere
relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS nella seduta plenaria del 16 settembre 2010.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)

All.: c.s.





MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

Parere n. 524 del 16.09.2010

Progetto:	Verifica di Assoggettabilità alla VIA Autostrada Salerno – Reggio Calabria Ammodernamento e adeguamento al tipo 1/a delle norme C.N.R. 80 Tronco 3° Tratto 2° Lotto 3° dal km 369+800 al km 378+113. Nuovo svincolo di Laureana di Borrello al km 378+113 e asta di collegamento alla pedemontana di Gioia Tauro
Proponente:	ANAS S.p.A.

[Handwritten signatures and initials]

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la domanda di verifica di assoggettabilità alla procedura di valutazione di impatto ambientale presentata da ANAS S.p.A., Direzione Centrale Tecnica, prot CDG-0069981 in data 12 maggio 2010, concernente il progetto di costruzione del nuovo svincolo di Laureana di Borrello al km 378+113 e asta di collegamento alla Pedemontana di Gioia Tauro;

VISTA la nota n. DVA-2010-0014422 del 04/06/2010, acquisita al protocollo CTVA-2010-0001765 del 08/06/2010 di trasmissione della istanza della Società proponente e di verifica della completezza della documentazione presentata;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di verifica di assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale ed al conseguente deposito del progetto preliminare e dello studio preliminare ambientale per la pubblica consultazione è avvenuta sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 59 parte II del 20 maggio 2010;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *“Norme in materia ambientale”* così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *“Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248”* ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *“Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile”* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS; e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

VISTA la documentazione trasmessa che si compone dei seguenti elaborati:

1. Progetto preliminare fornito dalla Società ANAS S.p.A, protocollo 44940 del 25/03/2010 contenente:

- la relazione tecnica illustrativa, la corografia generale con le alternative di tracciato considerate,
- gli studi e indagini preliminari di idraulica (n. 5 elaborati), geologia (n. 5 elaborati), interferenze (n. 3 elaborati), espropri (n. 2 elaborati), cantieri, cave e depositi (n. 4 elaborati),
- il progetto stradale dell'asta di collegamento alla pedemontana di Gioia Tauro con le alternative di tracciato (n. 6 elaborati),
- il progetto di svincolo autostrada Salerno Reggio Calabria (n. 4 elaborati),

- le opere d'arte (n. 3 elaborati);

2. Documento di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA contenente anche le alternative di progetto, carte tematiche ambientali, archeologiche e paesaggistiche, analisi di atmosfera, rumori ed emissioni, opere a verde, corografia area di cave e discariche (n. 41 elaborati);
3. Allegato 1 – fotosimulazioni e documentazione fotografica dell'area di intervento (n. 1 elaborati);

CONSIDERATO che non sono giunte osservazioni espresse ai sensi del comma 3 dell'art. 20 del D.Lgs. n.152/2006 così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4;

VISTA la nota prot. CDG-0110473-P del 30luglio 2010 acquisita al prot CTVA-2010-2659 del 2 agosto 2010 di trasmissione da parte del Proponente di integrazioni al documento di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA consistenti in:

1. "Relazione ed elaborati grafici", elaborato n. T00IA00AMBRE01 REV A,
2. "Cantieri, cave e depositi - Carta dei siti di cava e deposito con individuazione dei percorsi da e per il cantiere", elaborato n. T00CA00CANC001 REV A,
3. "Cantieri, cave e depositi - Planimetria dei individuazione dei siti di cava e di deposito, tav. 1 di 2" elaborato n. T00CA00CANPL01 REV A
4. "Cantieri, cave e depositi - Planimetria dei individuazione dei siti di cava e di deposito, tav. 2 di 2" elaborato n. T00CA00CANPL02 REV A;

Quadro di riferimento programmatico

Considerato che il progetto è coerente con i riferimenti normativi nazionali e regionali attualmente vigenti in materia ambientale e di appalti pubblici:

- Legge n.443 del 21.12.2001, recante la "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive",
- Decreto Legislativo n.162 del 12.04.2006, relativo al "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE",
- Decreto Legislativo n.152 del 3.04.2006, recante "Norme in materia ambientale", identificato anche come "Nuovo Codice dell'Ambiente",
- Decreto Legislativo n.4 del 16.01.2008, relativo alle "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del Decreto Legislativo n.152 del 3 aprile 2006, recante norme in materia ambientale",
- Deliberazione n.3 del 4.08.2008 della Regione Calabria, recante il "Regolamento regionale delle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale, di Valutazione Ambientale Strategica e delle procedure di rilascio delle Autorizzazione Integrate Ambientali";

Considerato che l'impianto programmatico del Piano Nazionale dei Trasporti ed i suoi successivi aggiornamenti, indicano la direttrice Salerno – Reggio Calabria come componente essenziale del trasporto su strada per i traffici nazionali ed internazionali con il Sud, oltre che per quelli locali ed interregionali, e che a oltre 40 anni dalla sua progettazione, l'Autostrada Salerno-Reggio rappresenta una vera e propria "strozzatura" che penalizza, oltre al sistema nazionale dei trasporti, anche i collegamenti europei, tanto che il suo ammodernamento è stato inserito nell'ambito della programmazione delle reti transeuropee, al fine di contribuire alla coesione ed allo sviluppo dell'intero territorio comunitario;

Considerato che l'obiettivo principale dell'ammodernamento ed adeguamento del tratto calabrese della Salerno-Reggio è quello di restituire funzionalità e sicurezza a tale tratto autostradale, attraverso due distinte tipologie di intervento:

- ampliamento ed ammodernamento della sede al tipo I/A delle Norme CNR 80,
- inserimento di elementi di relazione con la rete viaria esistente, attraverso la costruzione di nuovi svincoli e delle relative bretelle di collegamento alla viabilità locale;

Considerato che l'opera in progetto consente di connettere l'Autostrada Salerno - Reggio Calabria con la Pedemontana di Gioia Tauro e con la S.S. n.682 Jonio-Tirreno che, a loro volta, costituiscono un importante asse di collegamento tra il Mar Tirreno ed il Mar Ionio;

Considerato che il Piano Territoriale Regionale Paesistico (QTR/P) considera la provincia di Reggio Calabria come un territorio strategico, in connessione con la Sicilia, il porto di Gioia Tauro, con il sistema a rete dei centri della piana, e che lo svincolo e l'asta in progetto si inseriscono perfettamente nei criteri previsti dallo stesso QTR/P;

Valutato che:

- la Provincia di Reggio Calabria (con nota prot. n.103 del 23.01.2004) ha specificatamente inviato all'ANAS la richiesta relativa alla "...realizzazione dello Svincolo di Laureana di Borrello lungo l'Autostrada A3...";
- l'ANAS (con nota prot. n.02306 del 04.05.2004) prendeva atto delle esigenze della Provincia di Reggio Calabria, comunicando che avrebbe proceduto alla progettazione definitiva dell'opera e, inoltre, che si sarebbe attivata per promuovere i finanziamenti relativi alla costruzione della stessa;
- in occasione della Conferenza dei Servizi della Pedemontana di Gioia Tauro tenuta in data 17.09.2004, che comprendeva anche il progetto della "S.G.C. Cinquefondi Nuovo Svincolo A3 di Laureana di Borrello - 1° Lotto - Tratto innesto per Maropati - Nuovo Svincolo A3 Laureana di Borrello", l'ANAS esprimeva parere favorevole;
- la Provincia di Reggio Calabria con nota prot. n.1283 del 18.10.2004 ha trasmesso all'ANAS copia degli atti relativi alla Conferenza dei Servizi sul progetto definitivo dell'intervento;

Quadro di riferimento progettuale

Considerato che

- il progetto è articolato in due interventi e riguarda la costruzione, di uno svincolo autostradale al km 378 della Salerno - Reggio Calabria e di un'asta di collegamento con la pedemontana di Gioia Tauro della lunghezza di km 1,5 circa, da realizzare in una valle chiusa scarsamente antropizzata;
- il sito dello svincolo è obbligato, in quanto, secondo le proposizioni del Proponente, non esistono possibili alternative per la presenza di altri manufatti e in particolare di un importante canale di bonifica, e la localizzazione del nuovo svincolo autostradale era già stata definita e concordata con gli Enti competenti, e che sono state studiate tre diverse soluzioni progettuali per l'asta di collegamento, configurata come strada extraurbana secondaria di categoria C1;
- le integrazioni trasmesse contengono un'approfondita analisi della opzione zero e la realizzazione del progetto è ritenuta indispensabile, oltre che per l'applicazione dell'accordo di programma precedentemente stipulato, anche perché la mancata realizzazione comporterebbe:

- drastica riduzione della funzionalità della Pedemontana di Gioia Tauro e mancato raggiungimento degli obiettivi di sviluppo per i quali è stata concepita,
- nessun miglioramento nella distribuzione dei traffici lungo l'Autostrada Salerno-Reggio,
- intasamento degli svincoli limitrofi all'area di intervento (con particolare riferimento a quello di Rosarno),
- nessun miglioramento del collegamento delle due importanti strade trasversali che si sviluppano in corrispondenza del litorale jonico e di quello tirrenico,
- nessun miglioramento del collegamento fra i centri abitati situati nell'entroterra ed i centroidi di attrazione primaria presenti nell'area servita,
- nessun miglioramento del collegamento fra i centri abitati situati nell'entroterra e la rete di infrastrutture principali di livello nazionale e regionale, con l'evidente effetto di non favorire il "macro-commercio" e, con esso, lo sviluppo complessivo dell'area interessata;
- il progetto prevede la realizzazione di uno svincolo autostradale "a trombetta" e comprende sia la realizzazione di nuove strutture, sia il prolungamento di opere già realizzate nell'ambito dei lavori di ammodernamento e ampliamento dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria, e che nel tratto autostradale relativo all'area di svincolo si prevedono le seguenti opere d'arte:
 - costruzione di un nuovo cavalcavia di svincolo, ubicato al km 0+372.95 della rampa A;
 - prolungamento del sottovia posto alla progressiva 0+182.128 della rampa E, corrispondente al km. 0+552.23 della rampa B,
 - realizzazione di un nuovo sottovia al km. 0+035.36 della rampa A / rampa B e il prolungamento di diversi tombini idraulici,
 - realizzazione di un'asta di collegamento con la pedemontana di Gioia Tauro della lunghezza di 1.500 metri circa;

Valutato che larghezza della sede stradale, delle rampe, dei sottopassi, e raggi di curvatura sono compatibili con il traffico previsto e con la normativa di riferimento;

Considerato che per quanto attiene le problematiche idrauliche:

- la rete idrografica è costituita dal fiume Mesima e dai suoi affluenti, prevalentemente fossi e torrenti, appartenenti al suo bacino idrografico,
- il progetto non ricade in zone a rischio o a pericolosità del PAI e sono previste dal PAI zone e punti di attenzione sufficientemente distanti dall'area di sedime,
- i terreni di affioramento sono costituiti da successioni di complessi sabbiosi e sabbio-argillosi con presenza di torba, e che questi devono essere considerati a bassa permeabilità,
- il progetto è munito di idonea relazione idraulica e idrologica e di adeguate carte idrauliche e idrologiche con analisi delle precipitazioni e dei sistemi di smaltimento delle acque meteoriche, in cui le portate di piena sono state calcolate con tempi di ritorno pari a 200 anni,
- il piano di assetto idrogeologico (PAI) non prevede aree a rischio o pericolosità per le aree dei cantieri e in generale nel territorio del comune di Laureana di Borrello, ma solo punti e aree di attenzione ubicati al di fuori dell'area di stretto interesse, in corrispondenza di attraversamenti di corsi d'acqua,
- la verifica dell'onda di piena per l'unico corso d'acqua maggiore, il fiume Mesima, è stata condotta con moto permanente e portata duecentennale,

- la perimetrazione dell'area di esondazione ha permesso di verificare che il deflusso della piena con tempo di ritorno di 200 anni interessa l'area golenale in sinistra idraulica fino a lambire il rilevato autostradale e lo svincolo in progetto, per il quale si prevede una protezione al piede del rilevato;

Valutato che per quanto attiene le problematiche relative agli scavi e movimenti terra:

- i terreni di affioramento sono costituiti da sabbie con presenza di torba, da giudicare inadatti per il riutilizzo, a meno di specifiche analisi, con eccezione per la coltre vegetale,
- lo studio comprende elenco, ubicazione e planimetrie di cave e discariche autorizzate, poste a distanza fino a 15 km circa dall'area di intervento,
- le integrazioni trasmesse contengono lo studio del bilancio delle terre, l'indicazione dei siti di conferimento a discarica e di prestito dalle cave, secondo il dettato dell'art 186 del DL 152/2006 che disciplina il trattamento dei terreni di rifiuto provenienti da scavi;
- la stima delle quantità di materiale da acquisire per la realizzazione dei rilevati stradali di progetto oltre che di quello da destinare alla posa in opera di strati di bonifica a protezione del corpo stradale (previsti in via preliminare fino ad 1 m di altezza), nonché dei volumi di materiale da smaltire a discarica (proveniente essenzialmente dagli scavi e dalle bonifiche) è stata effettuata in sede di computo metrico, contenente i seguenti volumi:
 - fabbisogno di terre per la costruzione dei rilevati e sovrastrutture stradali: m^3 326.000 circa,
 - materiali da smaltire : m^3 8.700 circa,
- l'analisi dei dati sopra riportati consente di evidenziare che la quantità complessiva di materiale da acquisire da cava è pari ad oltre $326.000 m^3$ (di cui, oltre $298.000 m^3$ destinati alla costruzione dei rilevati, mentre i restanti $28.000 m^3$ circa sono previsti per la realizzazione della sovrastruttura stradale);
- per quanto riguarda, invece, i quantitativi dei materiali di scavo provenienti dalle bonifiche e dagli scavi di fondazione, risulta evidente dal progetto che le quantità in gioco sono modeste per l'assenza di trincee o altri scavi rilevanti. Il volume stimato è pari a poco più di $8.700 m^3$, e, in considerazione delle caratteristiche geologiche e geotecniche dei terreni interessati, il progetto prevede un parziale riutilizzo per la formazione dei rilevati, stimato in quantità del 50% del totale; pertanto, in considerazione di tale percentuale di riutilizzo, sarà necessario conferire ad idonea discarica solamente una piccola quantità di materiale, pari a circa $4.000 m^3$;

Valutato che, per quanto attiene la sismicità dell'area:

- l'area di progetto appartiene alla fascia aspromontana con indice di rischio sismico variabile tra 0.3 e 0.8 in area vasta, quindi con rischio potenzialmente medio o elevato,
- le norme tecniche per le costruzioni (DM 14/01/2008) definiscono in dettaglio i principi della progettazione esecutiva, in funzione della risposta sismica locale, e a queste si devono attenere i progettisti in fase di progetto definitivo ed esecutivo;

Quadro di riferimento ambientale

Valutato che

- il territorio interessato dalle opere stradali in progetto è caratterizzato da spiccata vocazione agricola, prevalentemente agrumicola, connotata da valenza ambientale di pregio con assenza di fenomeni antropici invasivi,

- lo schema territoriale individuato nell'ambito del Piano Territoriale Regionale Paesistico (QTR/P) individua i territori regionali di sviluppo e, in particolare, il territorio rurale e area a parco TRS14, Serre, nel cui ambito si sviluppa il progetto,
- il progetto è coerente con le indicazioni di sviluppo del territorio TRS14, per quanto attiene l'integrazione e la complementarità tra le reti di comunicazione del territorio,
- il Piano Territoriale Regionale Paesistico (QTR/P) suddivide l'area provinciale in 10 ambiti di cui il n. AP10 AREA DELLE SERRE è interessato dal progetto; nella parte pedemontana del massiccio montuoso delle Serre, in una zona coltivata prevalentemente ad agrumeti;

Valutato che, per quanto attiene il sistema vincolistico

- le aree di progetto non interessano SIN, SIC, ZPS, Parchi e aree protette, con eccezione del paesaggio agrario tipico previsto dal PTC,
- il SIN più vicino è IT9300211, Alta Valle del fiume Sciarapotamo, distante circa 12 km dal sito di interesse,
- il SIC più vicino è IT8050052, denominato "Prateria", distante circa 10 km dal sito di interesse,
- il Parco Nazionale dell'Aspromonte, di circa 80.000 ha, distante circa 9 km dal sito di interesse,
- il Parco Regionale delle Serre, esteso 17.687 ha, non interferisce con le opere da cui dista circa 15 km,
- le aree di progetto ricadono all'interno della perimetrazione prevista dal Piano di Coordinamento Territoriale (PTC), come paesaggio agrario tipico, riferito agli agrumeti, la cui tutela, secondo le indicazioni del Proponente, non è ostativa alla realizzazione dell'opera;
- la verifica delle interferenze, trasmessa con le integrazioni, dell'infrastruttura stradale di progetto con il sistema vincolistico vigente ha consentito di evidenziare che la parte più prossima al Fiume Mesima della trombetta dello svincolo di progetto (per un tratto di lunghezza pari a circa 100 m) si sviluppa nella parte più esterna della fascia di rispetto (150 m per lato) di fiumi, torrenti e corsi d'acqua, così come definita all'art.142, lettera c, del D.Lgs. n.42 del 22 novembre 2004, recante il "Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'art.10 della Legge 6 luglio n.137" e s.m.i;

Valutato che, per quanto attiene la componente atmosfera lo studio contiene analisi ante operam e simulazioni matematiche post operam, ai sensi della seguente normativa:

- D.P.C.M. 28/03/1983 e s.m.i.,
- D.M.A. 20/05/1991,
- D.M.A. 12/11/1992,
- D.M.A. 15/04/1994,
- D.M.A. 25/11/1994,
- D.L. 04/08/1999, n. 351,
- D.M.A. 02/04/2002 n. 60,
- D.M.A. 01/10/2002 n 261,

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including the letters 'VS' at the top, a large signature 'M', and several other illegible signatures and initials.

Valutato che, lo studio contiene analisi ante operam e simulazioni matematiche post operam, per i seguenti componenti:

- Biossido di zolfo SO₂,
- Ossidi di Azoto NO₂, NO,
- Monossido di carbonio CO,
- Ozono O₃ Polveri totali sospese (PTS),
- Particelle sospese frazione PM₁₀,
- Benzene,
- Smog fotochimico;

Considerato che l'area è scarsamente antropizzata con modesti valori di inquinamento atmosferico e che tutti i parametri, ante e post operam, rientrano nei limiti previsti dalla normativa, e le modellazioni matematiche post operam debbono essere considerate esaustive, per cui il progetto non determinerà problemi di inquinamento atmosferico;

Valutato che, per quanto attiene la componente ambiente idrico, secondo la carta dei detrattori ambientali tratta dal PTC, non sono prevedibili inquinanti di alcun genere in quanto non esistono nell'area di interesse elementi fisici di criticità, quali:

- Discariche RSU attive,
- Siti contaminati ad alto rischio,
- Altri siti contaminati,
- Cave in esercizio (anno 2006),
- Cave in disuso,
- Scarichi idrici civili, industriali, da raffreddamento e meteorici,
- Stabilimenti a rischio di incidente rilevante (DL 334/99),
- Centrali elettriche,
- Impianti di selezione rifiuti,
- Inceneritori di rifiuti,
- Agglomerati industriali;

Considerato che i terreni a permeabilità medio alta affioranti nell'area sono soltanto quelli alluvionali, riferibili al corso del fiume Mesima, potenzialmente sede di falda superficiale, e tutti gli altri debbono essere considerati, in funzione delle stratigrafie e delle carte tematiche allegate allo studio, come impermeabili o a permeabilità ridottissima, e pertanto non soggetti a contributo idrico laterale e a conseguente potenziale inquinamento delle falde profonde, isolate da una coltre di oltre 30 metri di spessore di argille;

Valutato che, per quanto attiene il sistema suolo e sottosuolo:

- i terreni di affioramento sono costituiti da complessi sabbio-argillosi con presenza di torba nella parte superiore, con superfici sommitali subpianeggianti o debolmente inclinate verso ovest, delimitate da incisioni fluviali, con una morfologia complessivamente "matura" e tale da permettere di escludere fenomeni morfodinamici innescati dai lavori in progetto,
- il progetto non prevede in questa fase alcun riutilizzo dei materiali escavati,
- il progetto presenta descrizione e planimetrie di cave e discariche autorizzate, ma è privo del bilancio, anche approssimativo, delle terre e non rispetta il dettato dell'art 186 del DM 152/06,
- il progetto non prevede grandi opere di movimento terre, se non per la costruzione delle rampe di accesso e di uscita dello svincolo, e per la realizzazione dell'asta di collegamento;

Valutato che, per quanto attiene la componente flora, fauna e ecosistemi:

1. flora

- il rilievo di area vasta comprende numerosissime specie di macchia, di bosco e arbustive, alcune delle quali a rischio, ma l'area di stretto interesse è interamente coltivata e la vegetazione spontanea si limita alle rive del fiume Mesima;

2. fauna

- per quanto attiene la fauna selvatica, pressoché sterminata dall'attività venatoria, sopravvivono il cinghiale, la donnola, la faina e la puzzola., la presenza del lupo non è accertata;

3. ecosistemi

- i terreni di interesse sono prevalentemente coltivati ad agrumeto, in una zona scarsamente antropizzata e con caratteristiche ambientali di pregio,
- l'ambiente fluviale e la vegetazione ripariale del fiume Mesima, pur nella modesta estensione, svolge una notevole funzione ecologica di connessione tra le diverse componenti del paesaggio circostante,
- l'ambiente dei versanti terrazzati, ove la sapienza contadina ha realizzato dei terrazzi coltivati ad agrumeto, non interessato direttamente dalle opere, in quanto queste si sviluppano in fondo valle
- l'agro-ecosistema è costituito da ambienti di fondo valle, maggiormente interessati dal progetto, caratterizzati da coltivi, alberi isolati e in filari;

Valutato che, per quanto attiene la componente Paesaggio ed Assetto del Territorio

- l'area di progetto è caratterizzata dall'unità di paesaggio composta da una tratta del fondo valle del fiume Mesima e da una vallecicola, quasi perpendicolare ad essa secondo la direttrice Sud Est - Nord Ovest,
- la valle del Mesima larga circa un chilometro, è delimitata, nella zona di interesse, in destra idraulica, da un sistema collinare frastagliato e di modesta altezza,
- in sinistra idraulica si trova l'Autostrada e una vallecicola, i cui versanti collinari non superano i 100 metri di altezza, e sono localmente terrazzati; in particolare il versante collinare che delimita a sud la vallecicola è prossimo all'autostrada, mentre quello nord rimane a distanza di circa 400 metri,
- le coltivazioni prevalenti sono ad agrumeto, estese in maniera indistinta nella valle del Mesima, ed articolate, per la differente morfologia del territorio nella vallecicola, ove è previsto l'insediamento della

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

asta di collegamento, sia per la diversa distribuzione altimetrica, sia per i differenti gradi di evoluzione vegetativa delle colture,

- la presenza di macchie di vegetazione a bosco, alberi in filari a servizio delle strade vicinali e rade case coloniche completano il sistema del paesaggio;

Valutato che, per quanto attiene le componenti vibrazioni e rumori

- il comune di Laureana di Borrello non dispone di piano di zonizzazione acustica del territorio,
- lo studio non comprende rilevazioni del rumore e delle vibrazioni ante operam, ma soltanto una grande serie di dati legislativi, statistici e di letteratura,
- le simulazioni di rumore post operam garantiscono livelli di rumore entro i limiti di legge,
- non esistono nelle immediate vicinanze delle aree di progetto recettori sensibili;

Valutato che, per quanto attiene le componenti atmosfera

1 -fase di cantiere

- emissioni di mezzi meccanici e polveri sollevate: l'assenza di recettori sensibili vicini permette di considerare un basso impatto sull'atmosfera,

2 -fase di esercizio

- la caratterizzazione della qualità dell'aria post operam è stata realizzata con un modello previsionale di calcolo (CALPUFF); i recettori sono localizzati a distanza tale da non risentire degli effetti indotti sulla qualità dell'aria dal transito di veicoli sulla viabilità di progetto;

Valutato che, per quanto attiene la cantierizzazione, le cave e le discariche

- il progetto prevede la localizzazione dell'area di cantiere all'interno dello svincolo autostradale (circa 7.200 m²) ed una zona per lo stoccaggio dei materiali in un'area interclusa tra lo svincolo stesso ed una delle rampe (circa 10.000 m²), senza occupare aree esterne al cantiere di costruzione,
- i locali del cantiere realizzati in prefabbricati amovibili, comprendono uffici e sistemazioni logistiche e comprendono anche impianti di depurazione, sistemi di raccolta di acque meteoriche eccetera,
- la viabilità ordinaria sarà integrata da piste di cantiere,
- il progetto prevede il ripristino e la rinaturazione delle aree di cantiere e di stoccaggio;
- il progetto prevede la localizzazione delle cave di prestito e delle discariche, con le relative ubicazioni, le distanze, le strade di collegamento già esistenti, i mezzi di trasporto eccetera;

Valutato che, per quanto attiene le componenti ambientali in fase di cantiere

- il progetto prevede analisi statistiche, normative e di letteratura adattate al sito sulle componenti: atmosfera, acque superficiali e sotterranee, suolo e sottosuolo, vegetazione, flora e fauna, paesaggio, rumori e vibrazioni,
- non sono state effettuate campagne di monitoraggio di alcun tipo;

Valutato che, per quanto attiene opere di mitigazione ambientale in fase di cantiere

- il progetto prevede interventi per la gestione delle acque (lavaggio mezzi, acque reflue, lavaggio aggregati per calcestruzzo) con uso di opportune vasche di sedimentazione,
- il progetto prevede interventi per la protezione della flora, della fauna e degli ecosistemi (limitati alla modalità di scavo e stoccaggio dei terreni, e alla conservazione di eventuali presenze di essenze arboree pregiate),
- il progetto prevede interventi per la salvaguardia della qualità dell'aria (essenzialmente bagnatura di tutte le superfici non asfaltate e predisposizione di impianti a pioggia per lo stoccaggio di inerti),
- il progetto prevede interventi per la salvaguardia dei livelli sonori (macchinari gommati e omologati, idonei silenziatori sugli scarichi, impianti fissi schermati, generatori insonorizzati eccetera),

Valutato che, per quanto attiene il piano di monitoraggio ambientale:

- le integrazioni trasmesse contengono il piano di monitoraggio ambientale per le tre fasi, ante operam (AO), costruzione (CO) e post operam (PO) per le componenti ambiente idrico superficiale, ambiente idrico sotterraneo, atmosfera, rumore, vegetazione, vibrazioni, con indicazione della postazione di rilevamento, delle fasi, del numero delle misure distinte per fase, della durata di rilevamento e dei costi previsti, per complessive 6 misure ante operam, 24 misure durante la fase di cantiere, e 5 misure post operam, con un costo stimato di euro 90.100;
- le misure previste possono essere considerate adeguate al tipo di cantiere, all'ambiente circostante e alla presenza di recettori sensibili;

Valutato che, il progetto, in fase preliminare, non contiene l'autorizzazione della Soprintendenza di Reggio Calabria per la parte dello svincolo che si sviluppa nella fascia distale della zona di rispetto del fiume Mesima (art.142, lettera c, del D.Lgs. n.42 del 22 novembre 2004);

Valutato che, il progetto, in fase preliminare, non contiene la relazione paesaggistica redatta ai sensi dell'art.3 del D.C.P.M. del 12 dicembre 2005;

Valutato che, il progetto, in fase preliminare, non interessa le aree ripariali del fiume Mesima, anche se invade parzialmente una piccola fascia distale della zona di rispetto di 150 metri, e non è previsto il taglio di alberi ed arbusti nella zona vincolata;

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

parere positivo riguardo all'esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto: "Nuovo svincolo di Laureana di Borrello al km 378+113 dell'Autostrada Salerno - Reggio Calabria e asta di collegamento alla pedemontana di Gioia Tauro" nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

1. deve essere ottenuto il parere favorevole della Soprintendenza di Reggio Calabria per la parte dello svincolo che si sviluppa nella fascia distale della zona di rispetto del fiume Mesima;
2. deve essere redatta ed approvata la relazione paesaggistica ai sensi dell'art.3 del D.C.P.M. del 12 dicembre 2005;
3. i materiali provenienti dagli scavi debbono essere destinati a rifiuto soltanto nel caso che specifiche

[Handwritten signatures and initials]

analisi non ne consentano l'utilizzo in cantiere;

4. il terreno agrario proveniente dalle operazioni di scotico dovrà essere adeguatamente accantonato e riutilizzato per i ripristini ambientali delle aree di cantiere,
5. il progetto dovrà comprendere tutte le operazioni di ripristino ambientale, in alveo fluviale e a terra, e le relative voci di spesa dovranno essere comprese nel quadro economico del progetto,
6. il progetto dovrà comprendere il rilievo di essenze arboree e di vegetazione arbustiva, con la riduzione, per quanto possibile, di taglio di alberi e previsione di reimpianto in aree vicine.

La verifica di ottemperanza delle prescrizioni n. 1 e 2 deve essere effettuata da Soprintendenza di Reggio Calabria.

La verifica di ottemperanza delle prescrizioni n.3, 4, 5 e 6 deve essere effettuata da Ministero Ambiente

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DEL MARE
Commissione di Verifica
dell'Impianto VAS

Presidente Claudio De Rose

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Prof. Gian Mario Baruchello

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Ing. Eugenio Bordonali

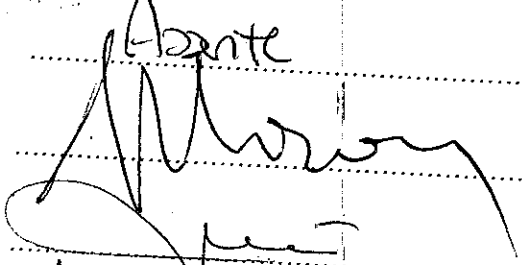
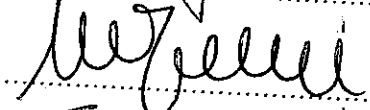
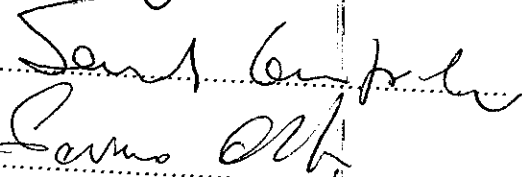
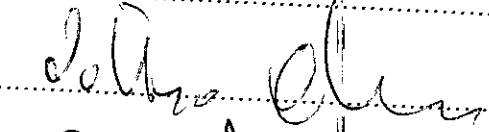
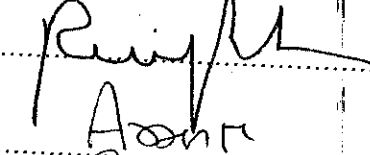
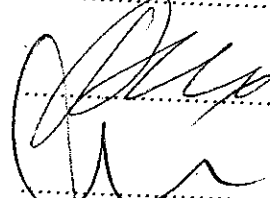

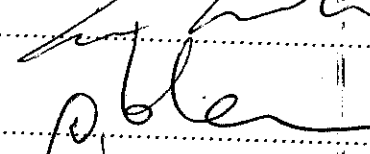
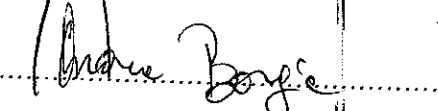
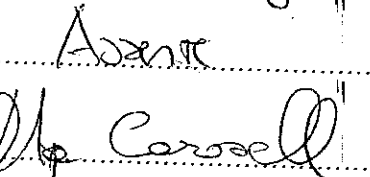

Dott. Gaetano Bordone

Dott. Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussoletti

Ing. Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

Azente












Arch. Laura Cobello

Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Siro Corezzi

Dott. Maurizio Croce

Maurizio Croce

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Assente

Ing. Chiara Di Mambro

Chiara Di Mambro

Avv. Luca Di Raimondo

Assente

Dott. Cesare Donnhauser

Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

Assente

Prof. Giuseppe Franco Ferrari

Giuseppe Franco Ferrari

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Prof. Mario Manassero

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Santi Muscarà

Avv. Rocco Panetta

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

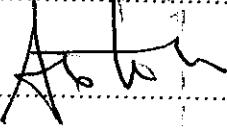
Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Ing. Roberto Viviani

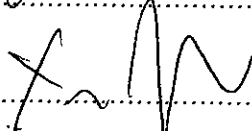
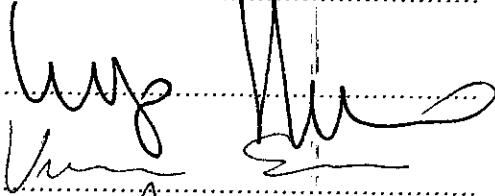
Assente



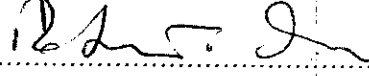
Assente



Assente



Assente



La presente copia fotostatica composta
di N° 8 (otto) fogli è conforme al
suo originale.

Roma, li 28. 09. 2010

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotocolorata composta
in continuo è (con)
e originaria
Sopra il
.....