



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

DISC/DSA/2004/00021

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n. 349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 19 settembre 2002 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto dei lavori di ammodernamento della Strada Statale Jonica tratto da Squillace a Simeri Crichi in nuova sede (lotti 1-2-3-4-5) e del Prolungamento della S.S. 280 "dei Due Mari" fino al congiungimento con la S.S. 106 in nuova sede (lotti 1-2-3-4) da realizzarsi nei Comuni di Squillace, Borgia, San Floro, Catanzaro e Simeri Crichi (CZ), presentata dall'ANAS Direzione Centrale Programmazione, Progettazione, Studi e Rapporti con le Regioni ed altri Enti con sede in via Monzambano 10, 00185 Roma, in data 19 agosto 2002;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS Direzione Centrale Programmazione, Progettazione, Studi e Rapporti con le Regioni ed altri Enti in data 6 e 20 maggio 2003;

VISTO il decreto dirigenziale del Dipartimento Ambiente della Regione Calabria assunto in data 19 novembre 2003, con prot. n. 1232, inserito nel registro dei decreti dei Dirigenti della Regione Calabria in data 28 novembre 2003 con n. 17582, pervenuto in data 4 dicembre 2003, con cui si esprime un parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/407/39014/2003 del Ministero per i beni e le attività culturali del 26 novembre 2003, pervenuta in data 1 dicembre 2003, con cui si esprime parere favorevole;

HR

VISTO il parere n. 555 positivo con prescrizioni formulato in data 18 settembre 2003, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS Compartimento della Calabria;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

- le caratteristiche generali dell'opera dichiarate dal proponente, sinteticamente riguardano:
 - la costruzione in nuova sede di un tratto della Strada Statale 106 "Jonica" dalla progressiva km 178+350 nel Comune di Squillace alla progressiva km 191+500 nel comune di Simeri Crichi-(lotti 1-2-3-4-e5), della lunghezza complessiva di Km 17,325, il cui tracciato è stato scelto tra varie soluzioni alternative;
 - la costruzione di una bretella, della lunghezza di km. 5,520 in prolungamento della Strada Statale 280 "dei Due Mari" che collega direttamente detta strada statale alla S.S. 106 "Jonica" in nuova sede in corrispondenza dello svincolo di *Germaneto* al fine di evitare l'attraversamento di zone dell'abitato di Catanzaro Lido intensamente urbanizzate;
 - la realizzazione di n° 6 svincoli (Squillace, Borgia, Germaneto, S. Maria di CZ, Barone e Simeri Crichi) sulla S.S. 106 "Jonica" ed uno svincolo (Università) sulla S.S. 280 "dei due mari" per la connessione di dette infrastrutture con la viabilità secondaria nonché delle opere di sottopasso e sovrappasso e delle opere complementari ;
- i chiarimenti ed le integrazioni trasmessi dal proponente riguardano:
 - le effettive necessità infrastrutturali relative alla realizzazione del prolungamento della S.S. 280 nel tratto compreso tra la nuova e la vecchia sede della S.S. 106;
 - le eventuali alternative planimetriche alla prevista posizione del viadotto "Fiumarella";
 - l'approfondimento del bilancio delle terre movimentate mediante la definizione delle quantità di materiale suscettibile di essere riutilizzato, i siti destinati ad accogliere il materiale in esubero e gli interventi di ripristino ambientale di detti siti alla fine del conferimento;
 - l'aggiornamento del numero dei manufatti presenti lungo il tracciato dell'opera ai fini della predisposizione di interventi di mitigazioni degli impatti visivi e/o acustici;
 - la dettagliata descrizione di eventuali aree protette da vincoli paesistici - ambientali interessate dall'opera o dai cantieri;
 - l'entità delle sottrazioni di suolo a valenza agricola e naturalistica;
 - lo studio di alternative meno invasive per lo svincolo denominato di "*Borgia*"
- il progetto della S.S. 106 si propone di deviare parte del volume di traffico di media e lunga percorrenza che ora interessa l'attuale direttrice jonica con rilevanti limiti funzionali derivanti da: una mancanza assoluta di percorsi alternativi;
- con la fluidificazione del traffico si conseguirà anche la drastica riduzione dell'impatto negativo prodotto dal traffico veicolare i cui effetti trovano ampia amplificazione ed aggravamento in coincidenza della stagione estiva per il notevole aumento degli spostamenti verso i centri costieri;



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

- il prolungamento della Strada Statale 280 (tratto compreso tra lo svincolo di Sansinato e lo svincolo di Germaneto) risulta finalizzato a:
 - creare un collegamento diretto fra la Statale e la S.S. 106 "Jonica" costituendo gli assi portanti della rete di grande viabilità della provincia di Catanzaro per i collegamenti Nord-Sud ed Est-Ovest;
 - deviare parte del traffico, proveniente dalla S.S. 18 "Tirrena Inferiore" e diretto sull'attuale S.S. 106 tramite la S.S. 19 quater, che è ora costretto ad utilizzare l'itinerario interno agli abitati di Catanzaro e Catanzaro Lido attraversati da dalla S.S. 280, con conseguenti benefici ambientali e per la scorrevolezza del traffico;
- le varianti e le rettifiche di livellette proposte in corrispondenza del 1° lotto del tracciato hanno comportato, da un lato, un incremento delle opere d'arte in sotterraneo ed una diminuzione dei tratti in viadotto, per contro, hanno determinato la diminuzione dell'altezza di alcuni viadotti con valori importanti (16/14 m. per il viadotto "Cento ducati") con la conseguente riduzione dell'impatto visivo dal punto di vista paesaggistico;
- l'alternativa di tracciato proposta per la Galleria in località Bellino, motivata dalle mutate condizioni di sviluppo della zona, oltre a ridurre l'impatto su un complesso di agroturismo sorto di recente, realizza una significativa seppur modesta riduzione dello sviluppo delle opere d'arte (150 m per il viadotto "Barone" e 44 m per la galleria "Bellino");
- le soluzioni adottate per la realizzazione degli svincoli risultano, di massima, le migliori possibili in relazione allo stato dei luoghi;
- tuttavia, per quanto concerne lo svincolo di Borgia la soluzione risulta ancora invasiva nei confronti dell'ambiente;
- la cantierizzazione è trattata in modo indicativo e non riporta approfondite indicazioni dei possibili impatti; per i previsti itinerari degli automezzi adibiti al trasporto del materiale provenienti dagli scavi dovranno essere opportunamente valutati i possibili impatti determinati da interferenze con l'attuale itinerario Jonico;
- l'ANAS, nel corso dell'istruttoria, ha manifestato la volontà di prescindere dall'ammmodernamento del tratto della S.P. Germaneto compreso tra la nuova e la vecchia sede della S.S. 106 "Jonica" i cui lavori erano stati previsti nei lotti 3° e 4° del progetto dei lavori di prolungamento della S.S. 280; tale rinuncia è stata determinata, oltre che per mancanza di presupposti programmatici, dalle risultanze di una più approfondita analisi sui flussi di traffico nel tratto in questione le cui risultanze non giustificavano il previsto intervento;
- pertanto, a seguito di tale rinuncia i lavori di prolungamento della S.S. 280 "dei due mari" si devono intendere limitati ai lotti 1° e 2° del relativo progetto con esclusione, quindi, dei lavori previsti nei lotti 3° e 4°, riferiti al tratto compreso tra lo svincolo di *Germaneto* sulla S.S. 106 in nuova sede e Catanzaro Lido;

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico:

- il progetto è coerente con gli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti sia a carattere territoriale che di settore a livello nazionale, regionale, provinciale e comunale;
- la S.S. Jonica 106, oggetto del previsto intervento, è inserita negli itinerari europei di Grande comunicazione; nell'aggiornamento del Piano Generale dei Trasporti la stessa infrastruttura rientra nel sistema SNIT;
- l'intervento è incluso nel programma triennale ANAS 2001-2003;
- la legge obiettivo pone l'ammodernamento della S.S. 106 fra gli interventi prioritari annoverati nell'ambito della L. 443/2001;
- il prolungamento della S.S. 280 costituisce il necessario completamento della suddetta S.S. 106, i cui progetti sono stati concepiti e sviluppati fin dallo stadio preliminare già integrati tra loro prevedendo come nodo di scambio lo svincolo di Germaneto;

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale:

- gli obiettivi del progetto di costruzione in nuova sede del tratto di strada statale 106 "Jonica" compreso tra lo svincolo di Squillace e quello di Simeri Crichi sono riferiti alla necessità ed opportunità di creare un'alternativa all'attuale tracciato della S.S. 106 per l'impossibilità di un suo adeguamento in quanto, oltre ad attraversare il parco archeologico di "Roccelletta di Borgia" il tracciato si snoda lungo un territorio quasi interamente urbanizzato.
- l'attuale strada statale 280 "dei due mari" costituisce il collegamento della Città di Catanzaro e di tutti i comuni del versante Jonico con la costa tirrenica e le principali reti di trasporto (Autostrada SA-RC, aeroporto di Lamezia Terme e porto di Gioia Tauro);

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale:

- per quanto concerne la componente atmosfera:
 - l'area di intervento giace in posizione parallela alla costa ad una distanza tale da non interferire con l'ambiente antropizzato se non in punti isolati, con eccezione dell'abitato S. Maria di Catanzaro Lido intensamente popolato;
 - la qualità dell'aria lungo tutta la direttrice costiera dell'attuale tracciato della S.S. 106 risulta, allo stato attuale, gravemente compromessa in conseguenza delle emissioni di inquinanti dovute all'intenso traffico veicolare;
 - la riduzione del traffico sulla vecchia sede, a seguito della ripartizione fra le due arterie, comporterà sensibili benefici di carattere ambientale in tema di emissioni inquinanti (in base alle simulazioni il volume di detto traffico risulterebbe dimezzato);
 - per contro, la qualità dell'aria lungo la direttrice del tratto autostradale in progetto, pur registrando in alcune zone, e in special modo in corrispondenza degli imbocchi delle gallerie, superiori a 1000 m un inevitabile peggioramento rispetto all'attuale situazione, si manterrà, secondo le simulazioni effettuate dal proponente, entro i limiti dettati dalla normativa, tenuto anche conto delle misure di mitigazione previste, tra cui il consistente equipaggiamento di piantagioni di utilità e di arredo lungo tutto il tracciato, con effetto mitigativo anche sulla



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

componenti rumore e paesaggio; è opportuno comunque che, in corso di esercizio, le precedenti stime vengano supportate da una campagna di misure; anche se vengono proposti interventi di mitigazione quali l'apertura di finestre di ventilazione intermedie per gli opportuni ricambi d'aria in galleria;

- per quanto concerne la componente "ambiente idrico":
 - dal punto di vista morfologico l'area dell'intervento è interessata da diversi bacini di interesse regionale, sviluppati ortogonalmente alla linea di costa e quindi all'asse del tracciato stradale;
 - le opere di mitigazione previste risultano idonee a preservare l'integrità degli acquiferi, sia superficiali che di falda, dall'impatto prodotto dal rilevato stradale; in particolare, per le opere d'arte di attraversamento vengono adottate sezioni idrauliche ed accorgimenti progettuali tali da mantenere inalterato l'andamento dei corsi d'acqua attraversati dall'opera che non interferirà in alcun modo con l'alveo;
 - per eliminare possibili rischi di inquinamento delle acque superficiali e di falda da parte della infrastruttura è prevista la raccolta delle acque di piattaforma stradale con un sistema a *circuito chiuso*, differenziato in base alla tipologia dei tratti in progetto (trincea, rilevato, galleria e viadotto);
- per quanto concerne la componente suolo e sottosuolo:
 - ~~non sono stati segnalati processi di dinamica attiva lungo i versanti interessati dal tracciato;~~
 - le opere d'arte più importanti, dimensionate per resistere anche a sollecitazioni indotte da azioni sismiche, verranno fondate su palificate;
- per quanto concerne le componenti vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi:
 - l'assetto originario del territorio interessato dall'incrocio delle due infrastrutture ha subito nel tempo notevoli modificazioni a causa del massiccio intervento antropico con riflessi negativi su vegetazione, flora e fauna; in particolare, la vegetazione presente ha perduto quasi interamente il carattere delle specie autoctone; il territorio risulta in modo prevalente adibito ad uso agricolo con poche aree di naturalità localizzate lungo gli alvei, con vegetazione di tipo essenzialmente ripariale;
 - le opere di connessione e svincolo garantiscono l'integrità delle "boschette ripariali" e la libera circolazione della fauna;
 - per i soggetti arborei tutelati (olivi), è stato effettuato l'analitico censimento di quelli interessati dall'infrastruttura, prevedendone l'espianto e la ripiantumazione in altra sede;
 - nello studio di impatto ambientale vengono dettagliati gli interventi di mitigazione degli impatti negativi prodotti dall'opera sulla vegetazione;
- per quanto concerne la componente rumore e vibrazioni:
 - il proponente ha censito tutti i ricettori presenti lungo il tracciato e, in assenza di un piano di zonizzazione acustica, ha ipotizzato l'inquadramento in zone compatibili con la destinazione d'uso del territorio;
 - attraverso modelli di simulazioni sono stati ricavati i livelli sonori ambientali che caratterizzano lo stato attuale e quelli introdotti dalla due infrastrutture;

- solo in pochi casi i valori dei livelli sonori ricavati risultano critici per l'edificato generalmente sparso lungo il tracciato;
- gli effetti determinati a carico della componente rumore risultano mitigati anche nel caso di ricettori potenzialmente disturbati;
- le strutture previste per la protezione acustica dell'ambiente - elementi fonoassorbenti, coperture dei viadotti e degli imbocchi delle gallerie pur rappresentando un primo significativo elemento di mitigazione, potranno essere integrati sulla base delle risultanze di una azione di monitoraggio da effettuare in fase di esercizio;
- per quanto concerne la componente salute pubblica:
 - la realizzazione dell'opera, tenuto conto della situazione attuale, in particolare nei riguardi delle componenti atmosfera e rumore, presenta un impatto positivo sulla componente salute pubblica, con specifico riferimento al miglioramento delle condizioni ambientali per i residenti nell'area vasta di progetto;
- per quanto concerne la componente paesaggio:
 - le interferenze più significative si registrano, inevitabilmente, da parte dei viadotti laddove il tracciato interseca le principali depressioni;
 - la simulazione fotografica dimostra che l'impatto visivo della infrastruttura stradale è da considerarsi globalmente accettabile sotto gli aspetti paesaggistici anche per le mitigazioni indotte dalla vegetazione che si prevede di trapiantare;

valutato in conclusione che:

- non sono presenti nel territorio attraversato dalle infrastrutture, zone di protezione speciale (ZPS) designate ai sensi della direttiva 79/409/CEE e/o siti di importanza comunitaria (SIC) proposti ai sensi della direttiva 92/43/CEE, di cui agli elenchi allegati al D.M. 3/4/2000;
- gli obiettivi di progetto sono pienamente conseguiti con la soluzione progettuale presentata, come attestato dalle indagini e dalle simulazioni effettuate dal proponente;
- le caratteristiche dell'opera da realizzare sono conformi a quanto previsto dalle Norme in vigore per le strade della categoria II a;
- il progetto presentato e le relative integrazioni e chiarimenti forniti in corso di istruttoria costituiscono nuovi ed importanti elementi di valutazione dello stato attuale dei luoghi interessati e dei possibili impatti determinati dalla realizzazione dell'opera;
- conseguentemente, la scelta del tracciato può ritenersi la soluzione di minore impatto nelle differenti fasi e nel contesto dei comuni interessati, oltre che la più diretta, l'unica che meno interferisce con zone abitate;

AR



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

CONSIDERATO il decreto dirigenziale del Dipartimento Ambiente della Regione Calabria assunto in data 19 novembre 2003, con prot. n. 1232, inserito nel registro dei decreti dei Dirigenti della Regione Calabria in data 28 novembre 2003 con n. 17582, pervenuto in data 4 dicembre 2003, con cui si esprime un parere favorevole, ai fini della compatibilità ambientale, per il progetto relativo alla S.S. 106 Jonica – lavori di ammodernamento in nuova sede del tratto Squillace (km 178+350) Simeri Crichi (km 191+500) – lotti 1-2-3-4-5-S.S. 280 “Dei Due Mari” – lavori di prolungamento della S.S. 280 fino al congiungimento con la S.S. 106 a Catanzaro Lido lotti 1-2-3-4, presentato dall'Ente Nazionale per Strade;

CONSIDERATO il parere favorevole con prescrizioni alla richiesta di compatibilità comunicato con nota prot. n. ST/407/39014/2003 del 26 novembre 2003, pervenuto in data 1 dicembre 2003, del Ministero per i beni e le attività culturali, che di seguito si riporta integralmente:

“Con istanza del 12.08.02 prot. n. 1505, acquisita a questo protocollo con n. ST/407/31667 del 29/08/02, l'ANAS - Ente Nazionale per le Strade – Direzione Centrale per la Programmazione, Progettazione, Studi e Rapporti con le Regioni ed altri Enti -, con sede in Roma – Via Monzambano, 10 - ha presentato, a questa Direzione Generale, richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale dell'intervento relativo ai “Lavori di ammodernamento in nuova sede della S.S. 106 “Jonica”- tratto Squillace (Km. 178+350) Simeri Crichi (Km. 191+500) – lotti 1-2-3-4-5 - S.S. 280 “dei due Mari” – Lavori di prolungamento della S.S. 280 fino al congiungimento con la S.S. 106 a Catanzaro Lido – lotti 1-2-3-4.”

Questa Direzione Generale con nota prot. n. ST/407/35698 del 03/10/02, ha chiesto alle Soprintendenze di settore competenti per territorio le proprie valutazioni.

La Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per la Calabria, con nota prot. n. 1135/P del 14/02/03, acquisita a questo prot. con n. ST/407/7991 del 28/02/03, a seguito del sopralluogo del 20 e 21 gennaio, ha comunicato quanto segue:

“Come da accordi intercorsi per le vie brevi con la competente Direzione Generale del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e tenendo conto di apposita relazione sul sopralluogo in corso di trasmissione allo stesso, la Scrivente Soprintendenza ritiene opportuno, così come emerso già in sede di visita, che per le valutazioni di propria competenza (attesa la complessità e l'incidenza delle opere sul paesaggio), debba essere acquisita la seguente documentazione integrativa:

- aggiornamento del quadro dei vincoli di natura paesaggistica (già menzionato in sede di esame di progetto preliminare) esistenti lungo il previsto tracciato delle due arterie stradali tenendo conto delle eventuali aree gravate da “usi civici”, tutelate per effetto dell'articolo 146 lett. h) del D.lgt. 490/99, di cui relativamente ai comuni di Squillace, Borgia, Catanzaro e Simeri Crichi si allega elenco riassuntivo con indicate le località tutelate individuate per toponimo; si precisa che altri atti più specifici potranno essere reperiti presso il Commissario Regionale agli Usi Civici di Catanzaro; Si precisa ancora che nel quadro vincolistico presentato non risultano le aree tutelate per effetto del DM 21-12-1999 (G.U. n. 61 del 14-03-2000) che ha sottoposto, tra l'altro, parte del Comune di Squillace a specifica tutela*

paesaggistica (ivi compresa la zona "madonna di Porto" nei cui pressi è prevista la realizzazione di uno svincolo;

- specifiche elaborazioni dalle quali si evincano tutti gli accorgimenti, ivi comprese eventuali modifiche e riduzioni di opere, relative agli svincoli da realizzare con particolare riferimento a quelli previsti per Squillace, per Borgia Girifalco, Per Germaneto (incrocio tra le due arterie) per Simeri Crichi; si precisa, al riguardo, che tale indirizzo era già stato fatto presente da questa Soprintendenza in occasione dell'esame dei progetti preliminari unitamente ad una particolare attenzione progettuale da porre per le numerose opere in viadotto;
- relativamente alla S.S. 280, preso atto in sede di sopralluogo del fatto che a partire dallo svincolo di Germaneto potrebbe essere portata avanti la soluzione che prevede un adeguamento della sede esistente, si richiedono le elaborazioni relative che tengano conto della necessità di incidere il meno possibile sul paesaggio;
- elaborazioni computerizzate di foto restituzione tridimensionale, con punti di presa da prospettive reali dominanti, relative a tutte le opere in viadotto e alle aree di svincolo con particolare riguardo alle opere di mitigazione necessarie che dovranno necessariamente passare anche attraverso un particolare studio architettonico delle "opere d'arte" mirato ad alleggerirne l'aspetto mediante particolari accortezze nella forma delle pile, dei parapetti e di quanto altro occorra;
- per i tratti interessati dalle coltivazioni ad uliveto si ritiene indispensabile acquisire un elaborato in cui dovranno essere riportati, per adesso almeno sommariamente, le aree e le piante interessate dai lavori unitamente ad un piano operativo di riassetto di detta piantumazione atteso che, per effetto di normativa vigente, le piante di ulivo non possono essere abbattute per cui eventuali ulivi espianati dovranno essere reinpiantati nella medesima area.
- Si segnala, infine, di tenere presente che nell'attraversamento della valle del fiume Corace alcune mitigazioni potrebbero essere ottenute sfruttando la presenza, opportunamente integrata, di barriere frangivento già esistenti poste a protezione di frutteti per cui si chiede una valutazione al riguardo.

Si resta in attesa di quanto richiesto precisando che ogni altra valutazione avverrà per il tramite della competente Direzione Generale del Ministero per i Beni e le Attività Culturali."

Con nota prot. n. 1176 del 06/05/03, acquisita a questo prot. con n. ST/407/18181 del 21/05/03, l'ANAS S.p.A. ha trasmesso le integrazioni al progetto ed allo S.I.A. richieste sia da questo Ministero che dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con nota n. 956/VIA/A.O.13.G del 30/01/03.

Successivamente, la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, per la Calabria, con nota prot. n. 7274/P del 05/11/03, acquisita a questo prot. con n. ST/407/37211 del 11/11/03, ha comunicato quanto segue:

"Facendo seguito alla propria precedente nota prot. N° 1135 del 14-02-2003, la Scrivente Soprintendenza, avendo ricevuto la documentazione integrativa richiesta, valutati propri atti d'ufficio in merito a istruzione di procedimenti precedenti e sulla scorta di incontri tenuti con



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

tecnici dell'ANAS relativi ad aspetti legati alla realizzazione dei tronchi in argomento, deve per prima cosa far rilevare quanto segue:

- la ricerca effettuata in merito alla situazione dei vincoli di natura paesaggistica di cui al D.lgs 490/99 titolo II, porta praticamente ad escludere, secondo la documentazione integrativa presentata, possibili attraversamenti di zone tutelate per effetto della lettera h) dell'art 146 (aree gravate da "usi civici"), mentre di contro, si rileva la presenza di vincoli dovuti all'interessamento di ambiti fluviali (art. 146 lettera c), anche se non precisati negli ultimi elaborati integrativi, ed anche, nel comune di Squillace, di un'area tutelata per effetto dell'art. 144 del D.lgs. 490/99 titolo II;
- per entrambi i tronchi stradali, in passato erano stati formulati dei pareri in merito alla localizzazione sulla base di progetti preliminari; tali pareri avevano già posto dei problemi per le due arterie stradali ed in particolare: per la S.S. 106 era stata osservato che l'arretramento rispetto alla costa del tracciato rendeva necessaria la previsione progettuale di passaggi, pressoché continui, in viadotti ed in gallerie con impegno paesaggistico rilevante, ovviamente, per i tratti in viadotto, tanto da prospettare, a meno di soluzioni meno impattanti, anche un possibile ricorso ad una valutazione della Presidenza del Consiglio dei Ministri, mentre per la S.S. 280 era stato consigliato un passaggio più a monte rispetto a quanto previsto in progetto;
- la valutazione delle due opere stradali, tra di loro complementari, va ad interferire, nella valle del fiume Corace, con la valutazione di un'altra opera costituita dalla realizzazione del tratto Settingiano - Catanzaro Lido della linea ferroviaria Lamezia Terme - Catanzaro per la cui procedura VIA questo Ufficio ha svolto contestuale istruzione trasmettendo già parere con la nota prot. N° 6708 del 14-10-2003;

Per quanto sopra, relativamente alle progettazioni presentate, la Scrivente Soprintendenza ritiene, per quanto di propria competenza e fatto salvo diverso avviso, di poter esprimere i seguenti pareri:

STRADA STATALE 280:

- valutato che rispetto al progetto preliminare, a suo tempo presentato ed esaminato, sono state portate da tre a due le corsie per senso di marcia;
- valutato che la lunghezza del tratto da realizzare è stata ridotta rispetto alla prima fase della procedura VIA essendone prevista la realizzazione fino allo svincolo di Germaneto;
- valutato che per un tratto la Statale correrà parallela ed adiacente alla prevista Ferrovia Settingiano Catanzaro e, quindi, con minore impegno di territorio;
- considerato, altresì, che il tratto di cui è stata progettata la realizzazione non presenta la necessità di dover realizzare imponenti opere d'arte;

si esprime parere favorevole alla sua realizzazione nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

- dovrà essere presentata, prima del rilascio del definitivo nulla osta paesaggistico, una progettazione relativa all'area interclusa rimanente tra la prevista Statale e la Strada ferrata e ciò in accordo tra i due Enti, in cui dovranno essere previste aree verdi, piantumazioni ecc.;

- le aree di svincolo della S.S. 280 dovranno prevedere una progettazione riguardante le rotatorie e le aree intercluse dalle rampe nelle quali dovrà necessariamente provvedersi alla realizzazione ed al mantenimento di aree verdi, il tutto compatibilmente con i limiti posti dal traffico veicolare;
- in considerazione che parte della mitigazione paesaggistica potrebbe avvenire tramite realizzazione di barriere verdi, sul tipo delle barriere frangivento già esistenti sulla valle del Corace, tali opere di ingegneria naturalistica dovranno essere progettate prevedendo, qualora necessario, anche l'eventuale esproprio delle aree;
- le scarpate dei rilevati dovranno essere trattate in maniera tale da permettere un rapido attecchimento di vegetazione ;
- dovrà essere segnalata, nella progettazione definitiva, la eventuale necessità di dover approntare piste di cantiere per le quali si raccomanda, fin d'ora, una realizzazione limitata, cercando di sfruttare quanto esistente, si raccomanda, in ogni caso, il ripristino dello stato dei luoghi ad opere ultimate;

STRADA STATALE 106:

Con riferimento alla prevista realizzazione di tale opera si devono fare, preliminarmente, delle osservazioni:

- partendo dal Comune di Simeri Crichi la progettata arteria stradale si sviluppa in direzione di Catanzaro (il progetto per lo sviluppo verso nord, per quanto a conoscenza di questo Ufficio, è ancora a livello di localizzazione) attraverso una serie di passaggi prevalentemente in viadotto ed in galleria collegando, attraverso una serie di svicoli, la viabilità già esistente;
- dopo l'attraversamento della zona urbanizzata di Catanzaro la S.S. 106 si interseca, attraverso un lungo tratto in galleria ed un tratto in viadotto, con la S.S. 280 e, attraversando il Corace prosegue nella direzione del previsto svincolo di Squillace;
- la realizzazione delle gallerie, al di là degli aspetti legati alle sistemazioni degli imbocchi e alla ubicazione del materiale di scavo, non pone particolari problemi dal punto di vista strettamente paesaggistico mentre, di contro, grande problema di impatto paesaggistico, pongono le realizzazioni di viadotti e delle aree di svincolo che, a differenza della S.S. 280 sono maggiormente presenti nella S.S. 106;
- per tali opere sono state condotte, a seguito di specifica richiesta, delle elaborazioni e delle simulazioni per il perseguimento del migliore risultato possibile sotto il profilo paesaggistico;
- si fa rilevare che l'attraversamento della zona di Catanzaro, pur se in presenza di zone tutelate dal punto di vista paesaggistico per la presenza di fiumi, non pone eccessivi problemi in quanto trattasi di zone ove il grado di antropizzazione è ormai marcato e l'alterazione prodotta dalle ulteriori opere, con alcuni accorgimenti, si può ritenere compatibile con le esigenze di tutela del paesaggio;
- diversa valutazione deve essere, invece, fatta per le zone non antropizzate, soprattutto nel tratto a sud verso Squillace, dove già dai sopralluoghi effettuati congiuntamente alla Commissione VIA, si sono potuti apprezzare paesaggi di particolare bellezza (con alcune aree



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

sottoposte a vincolo diretto) dove l'incidenza delle opere andrà valutata con particolare attenzione;

Per tutto quanto sopra riportato la Scrivente Soprintendenza ritiene di poter esprimere parere favorevole subordinato al recepimento, nel progetto da sottoporre a N.O. paesaggistico per il tratto che va dallo svincolo di Simeri Crichi allo svincolo di Germaneto, delle prescrizioni sotto indicate.

Per la restante parte (Svincolo Germaneto - Squillace) esprime un assenso preliminare che sarà subordinato, per l'ottenimento del definitivo nulla osta paesaggistico, all'acquisizione di chiarimenti e al rispetto delle seguenti indicazioni che dovranno essere recepite nel passaggio alle successive fasi progettuali:

Per il tratto Simeri Crichi – svincolo Germaneto si comunica quanto segue:

- per quanto attiene alla realizzazione dei viadotti la Scrivente ritiene che gli esecutivi progettuali debbano sviluppare un approfondimento mirato alla realizzazione di opere di particolare qualità architettonica la cui incidenza, pur se inevitabile, sia la minore possibile; ciò potrà essere perseguito: attraverso la ricerca del migliore rapporto tra la campata, l'altezza del viadotto e della travatura orizzontale, l'adozione di particolari forme (come già prospettato) per le pile e per le e travi e gli elementi soprastanti (profili a chiglia, barriere e parapetti ad andamento non lineare ma raccordati con i profili sottostanti); si ritiene altresì che debbano essere particolarmente curati i punti di partenza dei viadotti con opere di protezione che prevedano anche uso di materiali naturali anche in caso di posa su fiume (gabbioni in pietra) e opere di mitigazione con messa a dimora di piante e creazione di spazi a verde;
- Stesso tipo di accorgimento dovrà essere realizzato per l'imbocco delle gallerie (con tipologia a "bocca di flauto") dove dovranno essere previste opere di ingegneria naturalistica per la sistemazione delle scarpate e dei pendii;
- L'approfondimento progettuale non dovrà riguardare soltanto la strada come solo sviluppo carrabile e le opere strettamente collegate ma, anche aree limitrofe per le quali, in un'ottica di assetto naturalistico del territorio, dovranno essere realizzate aree a verde anche con previsioni di ulteriori acquisizioni tramite esproprio; ciò vale in particolar modo per le aree di svincolo e in caso di impegno particolare di territorio dove dovranno essere realizzate e mantenute aree a verde;
- Considerato che rispetto a quanto illustrato al momento del sopralluogo effettuato si ha una ulteriore individuazione di zone di deposito di materiali provenienti da scavi si prescrive che per tutte dette aree venga elaborata un'apposita progettazione esecutiva che evidenzii nel contesto paesaggistico, anche con uso di foto- simulazioni, la situazione ante e post opera;

Per il tratto Svincolo Germaneto - Galleria Piscopio – svincolo si Squillace si comunica quanto segue:

- Per il tratto in questione - oltre alle considerazioni e prescrizioni già riportate per il tratto precedente Simeri Crichi – Svincolo Germaneto - si evidenzia, rispetto alla prima fase del procedimento VIA, che mentre in precedenza era stata indicata una prosecuzione in galleria verso il territorio del comune di Staletti, nell'aggiornamento presentato si evince una soluzione diversa con un raccordo alla viabilità esistente; Per i motivi sopra esposti si sospende ogni decisione definitiva in merito allo svincolo di Squillace. Ogni decisione in merito a tale opera presuppone, infatti, la conoscenza della prosecuzione del tracciato verso sud (tracciato che interesserà zone di significativo pregio paesaggistico, sottoposte a specifici DD.MM. di tutela ex lege 1497/39 oggi ricompresi nel Decreto Legislativo 490/99 titolo II;
- per le restanti opere che vanno dallo svincolo di Germaneto alla galleria precedente al vincolo Squillace (Galleria Piscopio) non si rilevano particolari problemi per i tratti in galleria mentre destano particolare preoccupazione i tratti in viadotto e la prevista realizzazione dello svincolo di Borgia (peraltro ridotto come dimensione nella integrazione presentata) che vanno ad interessare aree di pregio paesaggistico per cui prima dell'approvazione definitiva, sotto il profilo prettamente paesaggistico delle opere da eseguire dovranno essere sviluppate progettazioni più dettagliate che tengano conto delle indicazioni già riportate per il tratto Simeri Crichi – Svincolo Germaneto di cui si è parlato in precedenza. (...)"

La Soprintendenza per i Beni Archeologici della Calabria, con nota prot. n. 1692 del 23/01/2003, acquisita a questo protocollo con n. ST/407/3331 del 28/01/03, ha comunicato quanto segue:

"(.....) Le aree in cui sono previsti i lavori in oggetto potrebbero essere interessate da presenze archeologiche. La presenza della colonia di Scolacium e degli insediamenti ad essa afferenti ha infatti popolato il territorio intorno a questa colonia per un vasto orizzonte nel quale va sottolineato l'importante ruolo del fiume Corace nel quale potrebbe identificarsi il porto canale della colonia.

Quanto appena detto è stato confermato da surveys delle aree dove è stato possibile localizzare impianti agrari, ville rustiche ed altri piccoli agglomerati che coprono un vasto arco cronologico compreso tra l'età greca, quella brettia, romana e tardo antica, oltre a presenze che sconfinano dall'alto medioevo all'età moderna.

L'opera da realizzare si inserisce tra i lavori che, provocando grandi trasformazioni del territorio e movimenti di terra, può intaccare qualsiasi presenza antica conservata nel sottosuolo. In definitiva le aree possono essere soggette a rischio archeologico, ma di esso allo stato non è possibile valutare l'entità.

Sarà necessario pertanto, anche al fine di non provocare intralci e rallentamenti, che non poco potrebbero nuocere alla buona riuscita del progetto, emettere le prescrizioni che si elencano e che potranno far valutare in modo preventivo il rischio archeologico incombente.

1. Tutta l'area del progetto dovrà essere oggetto di accurate ricognizioni archeologiche che dovranno esser eseguite da specialisti archeologici, i quali provvederanno a



Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio

redigere una carta georeferenziata del rischio archeologico;

- 2. Ove vengano individuate zone archeologiche, le stesse potranno essere oggetto di prospezioni geofisiche e, una volta che esse siano ben delimitate, si dovrà eseguire lo scavo archeologico stratigrafico completo;*
- 3. le emergenze dovranno essere adeguatamente conservate e tutelate e tanto potrà comportare la necessità di studio di adeguate varianti.*

Tanto premesso si ritiene necessario comunicare che, all'attualità, tali importanti lavori non sono previsti nel programma ordinario del prossimo triennio, fatto per il quale la Soprintendenza non dispone delle risorse economiche necessarie alle verifiche ed agli scavi inseriti nelle prescrizioni sopra riportate. Questo Ufficio, per evitare ogni possibile intralcio, resta a disposizione per l'adozione delle soluzioni sopra indicate che faciliteranno, senza aggravii, l'emissione del definitivo parere sul progetto argomento della presente."

Questo Ministero, esaminati gli atti, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, ed in conformità di quanto comunicato dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio per la Calabria e dalla Soprintendenza per i Beni Archeologici della Calabria, esprime parere favorevole alla predetta richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale nella più scrupolosa osservanza delle seguenti prescrizioni da ottemperare preliminarmente e nel corso della progettazione esecutiva:

- che, tutta l'area interessata dagli interventi venga sottoposta ad accurate ricognizioni archeologiche da parte di specialisti archeologici, i quali provvederanno a redigere una carta georeferenziata del rischio archeologico;*
- che, ove vengano individuate zone archeologiche, le stesse siano oggetto di prospezioni geofisiche e, una volta che esse siano ben delimitate, venga eseguito lo scavo archeologico stratigrafico completo;*
- che le eventuali emergenze vengano adeguatamente conservate e tutelate anche mediante lo studio di adeguate varianti progettuali.*

per il tratto della S.S. 280:

- che vengano elaborati specifici progetti di ripristino ambientale e sistemazione paesaggistica sia dell' area interclusa tra la prevista Statale e la Strada ferrata (in accordo tra i due Enti rispettivamente competenti), sia delle aree ricomprese dalle rotatorie ed intercluse dalle rampe di svincolo;*
- che si assicuri una maggiore estensione degli interventi di mitigazione paesaggistica tramite la realizzazione di barriere verdi del tipo di quelle frangivento già esistenti sulla valle del Corace, anche mediante l'eventuale acquisizione di ulteriori porzioni di aree al di là di quelle strettamente necessarie per la realizzazione della sezione stradale;*
- che le scarpate dei rilevati vengano trattate in maniera tale da assicurare un rapido attecchimento della vegetazione;*

- *che la realizzazione delle piste di cantiere sia limitata il più possibile cercando di sfruttare al massimo tracciati locali esistenti, e che in ogni caso, ad opere ultimate, si provveda al ripristino dello stato dei luoghi mediante ricostruzione del profilo originario del sito e ripristino della vegetazione preesistente;*

per l'intero tratto della S.S. 106 Squillace- Simeri Cricchi:

- *che, per quanto riguarda i viadotti, in fase di progettazione esecutiva, si effettuino opportuni approfondimenti che, attraverso la ricerca del migliore rapporto tra la campata, l'altezza del viadotto e della travatura orizzontale, l'adozione di particolari forme (come già prospettato) per le pile e per le travi e gli elementi soprastanti (profili a chiglia, barriere e parapetti opportunamente raccordati con i profili sottostanti), possano garantire la realizzazione di opere di particolare qualità architettonica al fine di assicurarne i livelli minimi di compatibilità paesaggistica;*
- *che vengano effettuati approfondimenti progettuali per la definizione di adeguati interventi di ripristino ambientale e sistemazione paesaggistica in prossimità dei punti di partenza dei viadotti, dell'imbocco delle gallerie e per la sistemazione delle scarpate e dei pendii, mediante l'uso di adeguati sistemi misti e tecniche di ingegneria naturalistica (gabbionate opportunamente predisposte nella parte superiore delle sponde per il rinverdimento, scogliere e gettate di pietrame rinverdate con talee, materassi di pietrame, etc.);*
- *che tale approfondimento progettuale sia esteso, oltre che alla infrastruttura, intesa come sviluppo della sezione carrabile ed opere ad essa strettamente connesse, anche alle aree limitrofe per le quali dovranno essere realizzate aree a verde anche mediante l'eventuale acquisizione di ulteriori aree, in un'ottica di riassetto naturalistico e paesaggistico complessivo del territorio;*
- *che, per ciascuna delle aree di deposito individuate, vengano elaborati specifici progetti esecutivi di ripristino ambientale e sistemazione paesaggistica che documentino, anche con l'uso di foto-simulazioni, la situazione ante e post opera nei rispettivi contesti di paesaggio;*

in particolare, per il tratto dallo svincolo di Germaneto allo svincolo di Squillace:

- *che, dato il particolare pregio paesaggistico dell'ambito territoriale, per lo "svincolo di Borgia" di raccordo tra il Viadotto "Don Antonio" e la S.P. 384 "Di Girifalco" (già ridotto nella integrazione presentata), si sviluppino ulteriori ottimizzazioni progettuali di dettaglio tenendo conto delle indicazioni su riportate per l'intero tracciato;*
- *che, per quanto riguarda l'innesto dell'inizio del tratto 4° verso sud che precede la Galleria "Piscopio I", in considerazione delle modifiche di tracciato e di sezione stradale apportate nella soluzione progettuale rappresentata nella documentazione integrativa prodotta, venga studiata una diversa soluzione di raccordo della S.S. 106 con la S.P. "Madonna del Ponte" che, evitando la realizzazione del "viadotto Alessi", possa individuare un'alternativa di innesto dello "Svincolo di Squillace" più compatibile con l'assetto geomorfologico dei luoghi.*

AR



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito sinteticamente si riportano:

- sig. Mazza Antonio Pietro con lettera del 26 febbraio 2003 sostanzialmente, contesta il tracciato dell'ultimo tratto della S.S. 106 in nuova sede; a giudizio del sig. Mazza tale soluzione presenta "gravi criticità sul piano ambientale e paesaggistico e rileva che le opere d'arte sono di grande impatto e di rilevantissimo costo".

Di tale osservazione si è tenuto conto nel corso della istruttoria e si ritiene che la stessa sia superata e controdedotta;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto dei lavori di ammodernamento della Strada Statale Jonica tratto da Squillace a Simeri Crichi in nuova sede del Prolungamento della S.S. 280 "dei Due Mari" fino al congiungimento con la S.S. 106 in nuova sede da realizzarsi nei Comuni di Squillace, Borgia, San Floro, Catanzaro e Simeri Crichi (CZ), presentata dall'ANAS Direzione Centrale Programmazione, Progettazione, Studi e Rapporti con le Regioni ed altri Enti **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) dovranno essere realizzate tutte le mitigazioni indicate dal proponente con particolare riguardo a quanto previsto per componenti atmosfera, ambiente idrico, rumore, suolo e sottosuolo, paesaggio, flora e fauna, così come riportati nello studio di impatto ambientale, per la fase di cantiere e per quella di esercizio;
- b) gli interventi di sistemazione delle scarpate, delle trincee, dei rilevati e degli imbocchi in galleria dovranno essere realizzati privilegiando l'uso di materiali naturali ottimizzando il consumo di materiale di risorse non rinnovabili; la configurazione degli imbocchi in galleria, inoltre, dovrà essere tale da raccordarsi opportunamente al terreno naturale circostante;
- c) gli interventi di consolidamento delle scarpate dei rilevati ed i lavori di scavo e di realizzazione della galleria dovranno essere effettuati evitando l'uso di sostanze inquinanti e dovranno essere adottate le migliori tecnologie, al fine di evitare ogni possibile drenaggio e modifica dei parametri chimico - fisici delle falde eventualmente intercettate;
- d) particolare attenzione dovrà essere data a forme e materiali occorrenti per la costruzione di muri di sostegno, sottopassi / sovrappassi e viadotti;
- e) nell'esecuzione delle pile in alveo dovrà essere data particolare attenzione alla fase di costruzione privilegiando i periodi di regime di magra dei corsi d'acqua;

- f) prima dell'avvio dei lavori dovrà essere presentato un progetto di cantierizzazione che deve prevedere:
- la successione temporale dell'apertura dei vari cantieri, da installare in località facilmente raggiungibili mediante la viabilità esistente;
 - la realizzazione di adeguati interventi tesi ad evitare ogni possibilità di inquinamento delle acque e del suolo anche nelle zone circostanti;
 - eventuali interferenze con la viabilità ordinaria esistente sia dal punto di vista funzionale che delle ricadute ambientali, che eventualmente dovranno essere mitigate;
 - i percorsi degli automezzi adibiti al trasporto del materiale alle discariche dovrà essere modificato per quegli itinerari che in base al progetto presentato possono interferire con il tracciato della S.S. 106 di attraversamento degli abitati;
 - i siti di deposito dei materiali di risulta devono essere progettati con attenzione adeguando la loro forma e dimensione alle specificità locali, utilizzando pendenze di raccordo significative, provvedendo ad un'adeguata sistemazione idraulica non solo per le acque derivanti dal ruscellamento superficiale, ma anche per quelle che riguardano le aree stesse. Particolare cura dovrà essere posta anche al progetto di sistemazione a verde che dovrà consentire di inserire detti depositi nel modo migliore possibile nel contesto locale utilizzando specie idonee e specifiche dell'area;
 - al fine di evitare fenomeni di infiltrazione e inquinamento delle acque, dovrà essere progettato un sistema idraulico chiuso, separato dalle acque di sgrondo, con raccolta, filtrazione e smaltimento delle acque di piattaforma, comprese quelle dovute a sversamento accidentale, prima del recapito nel reticolo idrografico superficiale;
 - durante il trasporto del materiale di risulta dovranno adottarsi idonei provvedimenti per l'abbattimento delle polveri;
- g) dovrà essere prodotto un progetto esecutivo di inserimento ambientale che tenga conto dei seguenti aspetti:
- per tutti gli interventi di ripristino, dovranno essere utilizzate specie tipiche ed autoctone, individuate sulla base dei caratteri vegetazionali dell'area e delle capacità di adattamento in relazione alla presenza dell'infrastruttura e del traffico veicolare;
 - l'integrale ripristino delle caratteristiche morfologiche, vegetazionali e naturalistiche delle fasce spondali eventualmente interferite. Le sistemazioni spondali dovranno privilegiare l'impiego di tecniche in cui si possano utilizzare materiali naturali per le realizzazioni;
- h) in corso d'esercizio, secondo modalità da concordare con l'ARPA della Regione Calabria, dovranno essere verificate le soluzioni adottate per adeguare il livello di emissione inquinanti agli imbocchi delle gallerie in cui vi è la necessità di impianti di ventilazione forzata. Detta verifica dovrà essere integrata con una campagna di monitoraggio estesa a tutto il percorso stradale, con particolare riferimento ai punti più sensibili rappresentati dai tratti in attraversamento di centri abitati;
- i) gli interventi di mitigazione acustica dovranno essere realizzati in conformità alle risultanze dello studio di impatto acustico allegato al progetto presentato verificandone la validità in fase di esercizio attraverso una campagna di monitoraggio da effettuare secondo modalità da concordare con l'ARPA della Regione Calabria; ove necessario dovranno essere considerate tutte le tipologie di intervento previste dal DM 29.11.02 ivi inclusi i diffrattori, forme più complesse di schermi (sbalzi, semicoperture, ecc), ecc. Dovrà anche essere redatto un progetto di inserimento



Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

ambientale degli schermi acustici con soluzioni rivolte ad opere di rimodellamento, inserimento di terrapieni con muri verdi, ecc.;

- l) il progetto esecutivo dovrà essere corredato da un piano di monitoraggio da concordare col l'ARPA regionale riguardante tutte le componenti ambientali sopraindicate nelle tre fasi dell'opera: *ante operam*, costruzione e *post operam*;
- m) eventuali aree intercluse e/o rese residuali dalla realizzazione dell'opera dovranno essere acquisite per essere utilizzate quali aree di compensazione ecosistemica, per la creazione di *habitat floro-faunistici* sostitutivi di quelli preesistenti;
- n) la progettazione esecutiva dell'infrastruttura, con particolare riguardo agli attraversamenti dei corsi d'acqua ed ai tratti interferenti con i versanti, dovrà essere effettuata sulla base di indagini di dettaglio finalizzate a garantire la compatibilità idraulica e geomorfologia delle opere in progetto; tali indagini dovranno essere effettuate anche in base ai criteri previsti dalle Linee Guida predisposte dall'ADB della Regione Calabria; prima dell'inizio dei lavori dovrà essere acquisito il prescritto parere da parte della competente Autorità di Bacino;
- o) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;
- p) la verifica di ottemperanza delle prescrizioni f) e g), e di quelle relative al tratto sotteso tra gli svincoli di Germaneto e Squillace contenute nel parere del Ministero per i beni e le attività culturali, sarà effettuata oltre che dal Ministero predetto anche dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Direzione Centrale Programmazione, Progettazione, Studi e Rapporti con le Regioni ed altri Enti, all'ANAS Compartimento della Calabria, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti DICOTER ed alla Regione Calabria, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma il 22 GEN. 2004

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI