



Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE
E LA QUALITA' DELLO SVILUPPO

DIVISIONE V – SISTEMI DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

OGGETTO: [ID 6176] S.S 106 “Ionica”. Interventi di manutenzione e messa in sicurezza dal km 238+000 (Aeroporto di Sant'Anna) al km 21+700 (Svincolo Papanice). Progettazione definitiva. Valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, c. 9 del D. Lgs. 152/2006. Nota Tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. 375427 del 15/06/2021 acquisita al prot. MATTM-65080 del 16/06/2021, successivamente perfezionata con la nota prot. 397456 del 23/06/2021, acquisita con prot. MATTM-69016 del 25/06/2021, predisposta in riscontro alla richiesta di perfezionamento atti di cui alla nota prot. MATTM-67132 del 22/06/2021, la Società ANAS S.p.A. ha presentato istanza e documentazione progettuale in formato digitale, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9 del D. Lgs. 152/2006, per il progetto definitivo “S.S. 106 Ionica. Interventi di manutenzione e messa in sicurezza dal km 238+000 (Aeroporto di Sant'Anna) al km 21+700 (Svincolo Papanice)”, nei Comuni di Isola di Capo Rizzuto, Cutro e Crotone (KR).

A corredo dell'istanza sopra citata, come perfezionata con la richiamata nota del 23/06/2021, la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104”, corredata degli elaborati grafici di cui al punto “10. Allegati della Lista di Controllo”.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, oggetto dell'istanza presentata sono gli interventi di manutenzione e messa in sicurezza del tratto esistente di Strada Statale 106 Ionica Crotonese compreso tra l'aeroporto di S. Anna e lo svincolo di Papanice, per uno sviluppo complessivo pari a circa 6.5 km, da Km 237+600 al Km 243+760.

Gli interventi si configurano come “adeguamento” di un'opera esistente appartenente alla tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/2006, al punto 2, lettera h denominata “Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato II o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell'allegato II)”.

Secondo quanto indicato nella Lista di controllo, attualmente il tratto stradale oggetto degli interventi in valutazione versa in uno stato di degrado relativamente alla piattaforma stradale, alla parte corticale delle strutture in cemento armato (c.a.) delle opere d'arte, ai muri di controripa e alle

ID Utente: 6887

ID Documento: CreSS_05-Set_04-6887_2021-0210

Data stesura: 16/07/2021

Tuteliamo l'ambiente! Non stampate se non necessario. 1 foglio di carta formato A4 = 7,5g di CO₂

Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma Tel. 06-5722 5074 - 5070 - e-mail: CRESS-5@mite.gov.it

PEC: CRESS@PEC.minambiente.it

Firmato digitalmente in data 02/08/2021 alle ore 14:36

opere di sostegno delle scarpate, alle barriere di sicurezza e, in alcuni punti, anche alle scarpate di trincea, dove si evidenziano assenza di vegetazione e tracce di erosione superficiale, per l'azione battente delle precipitazioni. Lo stato di degrado e ammaloramento del tratto stradale esistente e delle relative opere d'arte comporta forti problematiche di sicurezza stradale e livelli di funzionamento molto bassi.

Finalità degli interventi è il miglioramento delle attuali condizioni di sicurezza della viabilità, con la diminuzione del numero e della gravità degli incidenti, e il contestuale miglioramento della funzionalità dell'infrastruttura. In generale, l'intervento proposto tende a garantire un miglioramento dell'opera esistente attraverso:

- Aumento della sicurezza e riduzione dell'incidentalità, con minimi allargamenti in curva per la visibilità, introduzione di viabilità secondaria per la disciplina degli accessi privati, disposizione di nuove barriere di sicurezza, eliminazione degli elementi di pericolo presenti a margine della viabilità esistente;
- Incremento della durabilità dell'opera esistente attraverso interventi di protezione del corpo stradale con razionalizzazione del sistema di raccolta acque di piattaforma e regimazione delle acque di versante, riprofilatura delle scarpate con eliminazione dei fenomeni di erosione superficiale dei suoli e di accumulo di detriti lungo la piattaforma, rifacimento e inserimento di opere di controripa e di sostegno; risanamento corticale delle strutture in c.a. ammalorate;
- Migliore inserimento paesaggistico dell'opera con interventi di ripristino delle scarpate oggetto di erosione e realizzazione di opere a verde previste nelle aree intercluse esistenti, nella nuova rotatoria e lungo alcune parti del tracciato.

Analisi e valutazioni

L'intervento è localizzato nella Regione Calabria, in provincia di Crotona, nei Comuni di Isola di Capo Rizzuto, Cutro e Crotona. La S.S. 106 Ionica Crotonese è una strada extraurbana secondaria (Categoria C1), secondo il DM 5/11/2001, con una piattaforma di larghezza media pari a 11 m, costituita da singola carreggiata con una corsia per senso di marcia, banchine laterali di larghezza variabile e margini laterali di varia ampiezza.

Il progetto di manutenzione e messa in sicurezza del tratto stradale prevede i seguenti interventi:

- Parziale rettifica del tracciato plano-altimetrico con alcuni minimi allargamenti per visibilità in curva;
- Disciplina degli accessi privati con l'introduzione di viabilità di rammaglio, corrispondente a strade di categoria F2 (strada locale);
- Ridisegno dell'intersezione della strada comunale via Fellini, con inserimento di rotatoria;
- Realizzazione di nuove barriere di sicurezza in linea con le disposizioni normative vigenti;
- Rifacimento del sistema di raccolta e smaltimento delle acque di piattaforma e di versante/scarpata; con sostituzione delle canalette esistenti e stabilizzazione delle scarpate dei fossi interferiti a mezzo gabbionate rinverdite; rifacimento della pavimentazione stradale.

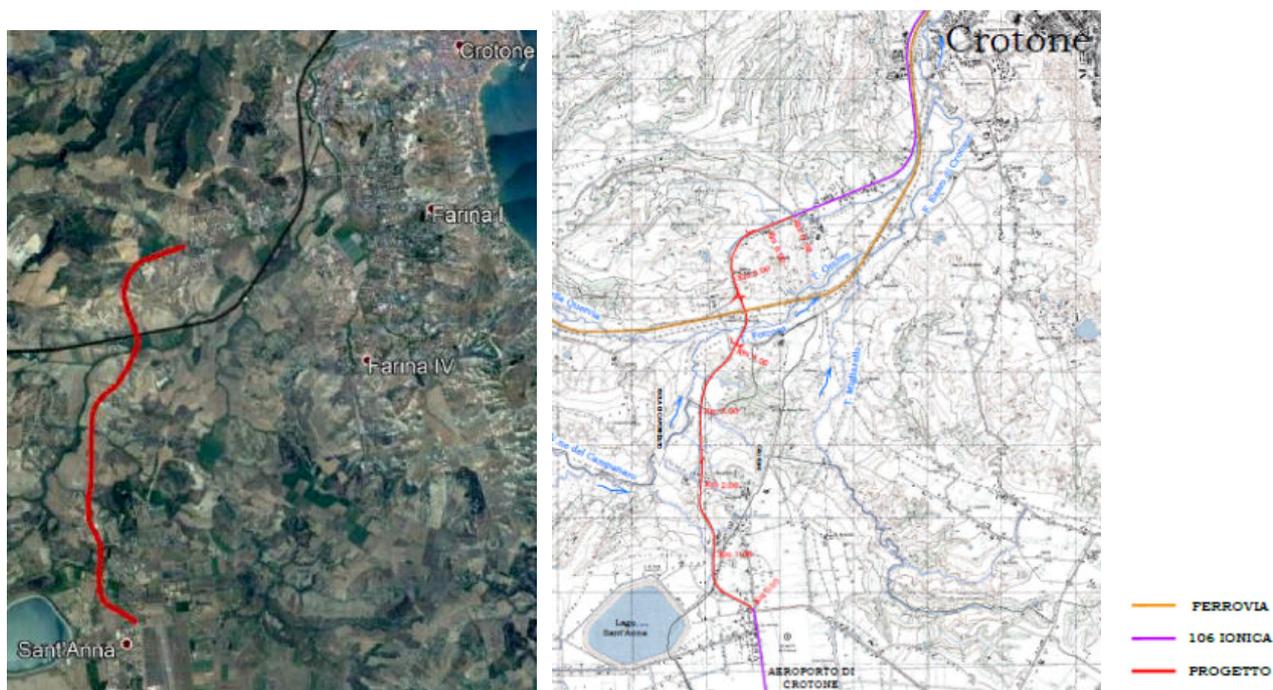


Figura 1: Ortofoto (a sinistra) e corografia (a destra) con localizzazione degli interventi (Fonte: Lista di controllo)

Nella Lista di controllo sono riportate immagini della situazione attuale con indicazione degli interventi previsti.

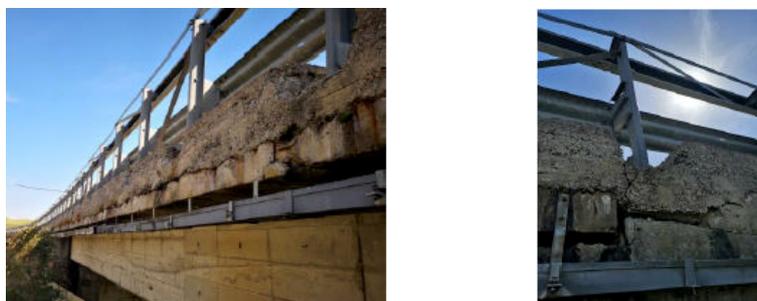


Figura 2: Situazione delle opere d'arte principali (Fonte: Lista di controllo)



Figura 3: Situazione attuale di pavimentazione stradale, muri di controripa di sostegno ai terrapieni, scarpate (Fonte: Lista di controllo)

Gli interventi oggetto dell'istanza di valutazione preliminare si sviluppano lungo il tratto della Strada Statale 106 Ionica Crotonese, per una lunghezza di circa 6 Km circa.

Con riferimento agli interventi di parziale rettifica del tracciato plano-altimetrico con allargamenti minimi per visibilità in curva, nella Lista di controllo il proponente riporta che per

ognuno dei tratti in rilevato, trincea e viadotto, sono state studiate e sviluppate le configurazioni delle sezioni tipo.

Per agevolare lo smaltimento delle acque meteoriche, nei tratti in rettilineo la piattaforma presenta una doppia falda con pendenza pari a 2,5%, mentre nei tratti in curva presenta un'unica falda inclinata nella direzione del centro della curva con pendenza variabile in funzione del raggio della curva.

Nella Lista di controllo il proponente riporta che nei tratti in rilevato, le banchine sono raccordate alle scarpate mediante un arginello di larghezza di 1,25 m, che ospita il dispositivo di ritenuta per la protezione laterale di tipo H2 e le canalizzazioni per la raccolta delle acque meteoriche di piattaforma, in sostituzione delle canalette esistenti.

Sono previsti interventi di riprofilatura per la regolarizzazione delle scarpate esistenti, che verranno rivestite con terreno vegetale. Al piede dei rilevati verranno realizzati sistemi per la raccolta e lo smaltimento delle acque meteoriche afferenti alle scarpate, in sostituzione delle canalette esistenti.

Con riferimento alle sezioni tipo in trincea, nella Lista di controllo il proponente riporta che accanto alle banchine verranno poste zanelle di larghezza pari a 1,00 m, che convogliano l'acqua di piattaforma ad un collettore. La scarpata in scavo della trincea verrà riprofilata ed inerbata. In sommità alla scarpata che delimita il terreno con pendenza verso lo scavo della trincea, gli interventi prevedono la realizzazione di un fosso di guardia rivestito in calcestruzzo per la raccolta e lo smaltimento delle acque meteoriche afferenti al terreno naturale di monte, in modo da garantire il controllo dell'erosione delle scarpate. Nell'ambito delle sezioni tipo in trincea, è prevista la realizzazione di muri di controripa, in sostituzione di quelli esistenti.

La soluzione progettuale in esame prevede la realizzazione di una rotatoria a 4 rami localizzata alla progressiva chilometrica 4+076, in corrispondenza della intersezione della S.S. 106 con via Federico Fellini (strada provinciale), per la connessione con la viabilità esistente. Con un diametro esterno pari a 40 m, la rotatoria si configura come "Rotatoria convenzionale" ai sensi del D.M. 19/06/2006. I rami di entrata e di uscita, dimensionati in ottemperanza alla citata normativa del 2006, sono di larghezza pari a:

- Ramo di Entrata: Corsia 3,50 m;
- Ramo di Uscita: Corsia 4,50 m.

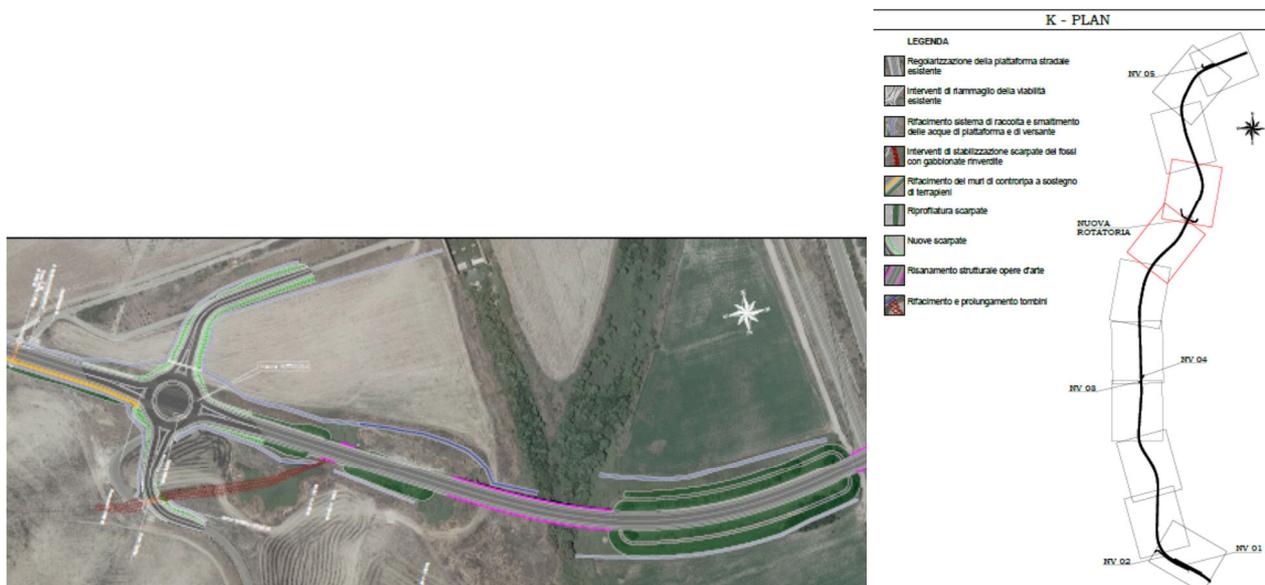


Figura 4: Planimetria di progetto su ortofoto con indicazione della rotatoria (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Come riportato nella Lista di controllo, la soluzione progettuale in esame prevede anche interventi di adeguamento e nuova realizzazione di strade agricole e consortili sulle viabilità interferenti con le opere previste in progetto, costituiti da: riconnessione, rettifica e/o realizzazione di strade locali, assimilabili a “strade locali a destinazione particolare” secondo quanto richiamato nell’ambito del D.M. 05/11/2001.

Secondo quanto indicato, gli interventi di adeguamento previsti sono stati condizionati da vincoli progettuali derivanti da:

- congruenza con i tratti stradali esistenti e/o di progetto a monte ed a valle;
- interferenza con strade esistenti e/o di progetto.

La Lista di controllo riporta che le viabilità complanari sono state impostate il più possibile aderente al corpo stradale dell’asse principale, in modo da riuscire a servire i fondi agricoli, altrimenti interclusi, senza richiedere impegnative superfici di esproprio. Tali viabilità corrono prevalentemente ai margini dell’attuale sedime stradale, interessando fasce di suolo libero.

Per quanto riguarda le caratteristiche funzionali, le tipologie di sezione trasversale previste sono:

- Strada agricola: composta da due corsie di marcia pari a 2,50 m per una larghezza complessiva della piattaforma stradale pari a 5,00 m. Tale tipologia è stata adottata per la maggior parte degli interventi;
- Strada di categoria F2 (strada locale extraurbana): composta da due corsie di marcia pari a 2,75 m con banchine laterali da 0,50 m per una larghezza complessiva della piattaforma stradale pari a 6,50 m.

La tipologia di strada locale del tipo F2 è prevista esclusivamente in un tratto e per una lunghezza pari a 155 m, per garantire l’interconnessione in sicurezza tra una viabilità esistente e la SS 106.

Viabilità	Sezione trasversale									
	(WBS)	Lunghezza [m]	R _{min-plan} [m]	i max [m]	R _{min-atm} [m]	R _{max-atm} [m]	Tipologia	Larghezza corsie [m]	Larghezza banchina in destra [m]	Larghezza banchina in sinistra [m]
NV01	305	-	0,80%	2000	2000	Strada agricola	2	0,5	0,5	5
NV02	400	20	6,00%	400	3000	Strada agricola	2	0,5	0,5	5
NV03	25	21	13,00%	200	200	Strada agricola	2	0,5	0,5	5
NV04	40	18	11,52%	150	500	Strada agricola	2	0,5	0,5	5
NV05	155	12	7,00%	400	600	F2 locale	2,75	0,5	0,5	6,5

Figura 5: Caratteristiche delle viabilità secondarie (Fonte: Lista di controllo)

Nei tratti in rilevato, le banchine sono raccordate alle scarpate mediante un arginello di larghezza di 1,00 m. Le scarpate verranno rivestite con terreno vegetale. Al piede dei rilevati, è prevista la realizzazione, su entrambi i lati, di fossi di guardia in terra con fondo in calcestruzzo per la raccolta e lo smaltimento delle acque meteoriche afferenti alle scarpate. Nella parte in trincea, le banchine sono affiancate da zanelle di larghezza pari a 1,00 m, attraverso cui l'acqua di piattaforma viene convogliata ad un collettore. Alla sommità alla scarpata che delimita il terreno con pendenza verso lo scavo della trincea, gli interventi prevedono la realizzazione di un fosso di guardia rivestito in calcestruzzo per la raccolta e lo smaltimento delle acque meteoriche afferenti al terreno naturale di monte.

La soluzione progettuale in esame prevede, inoltre, la realizzazione di opere d'arte minori, di seguito descritte:

- Installazione lungo i margini stradali di barriere di sicurezza, realizzate in conformità al D.M. 21/06/2004;
- Realizzazione di muri di sostegno, di controripa, in alcuni tratti del tracciato per il contenimento di terrapieni laterali, in sostituzione alle opere di sostegno esistenti che, dato l'elevato stato di degrado rinvenuto, pregiudicano la stabilità delle scarpate e quindi la sicurezza stradale;
- Rifacimento dei canali esistenti adiacenti la viabilità, sia in quanto interferenti, in alcuni tratti, con i lavori di rifacimento della nuova piattaforma stradale, di realizzazione degli arginelli e di installazione delle barriere, sia per l'elevato di ammaloramento. Per i due canali esistenti, caratterizzati dall'alternanza di tratti coperti e scoperti, è stata prevista la realizzazione di collettori scatolari coperti solo in corrispondenza dei varchi alle proprietà private, con lunghezze pari ai tratti esistenti attualmente coperti. I restanti tratti, scoperti, sono protetti da griglie metalliche amovibili per consentire un camminamento pedonale sul ciglio stradale, ora non presente ma necessario, visto il contesto urbano in cui ricade il tratto terminale della strada, in modo da migliorare la sicurezza dei pedoni;
- Rifacimento dei tombini idraulici in c.a. che presentano un elevato livello di degrado strutturale;
- Rifacimento della pavimentazione stradale.

Con riferimento alla mitigazione ambientale, sono inoltre previste opere di inserimento paesaggistico lungo il tracciato ed in particolare nelle aree intercluse esistenti, nella nuova rotatoria e lungo le scarpate oggetto di riprofilatura. Le opere di mitigazione interessano l'attuale sedime stradale, inserendosi nel corridoio infrastrutturale esistente.

Con riferimento alla cantierizzazione, nella Lista di controllo il proponente riporta che sono previste due aree di cantiere: CA01 tra la pk 0+070 e la pk. 0+305, in prossimità della rotatoria

incrocio con la SP 45, e CA02, individuato tra la pk 2+760 e la pk 2+940 con accesso dalla S.S. 106.

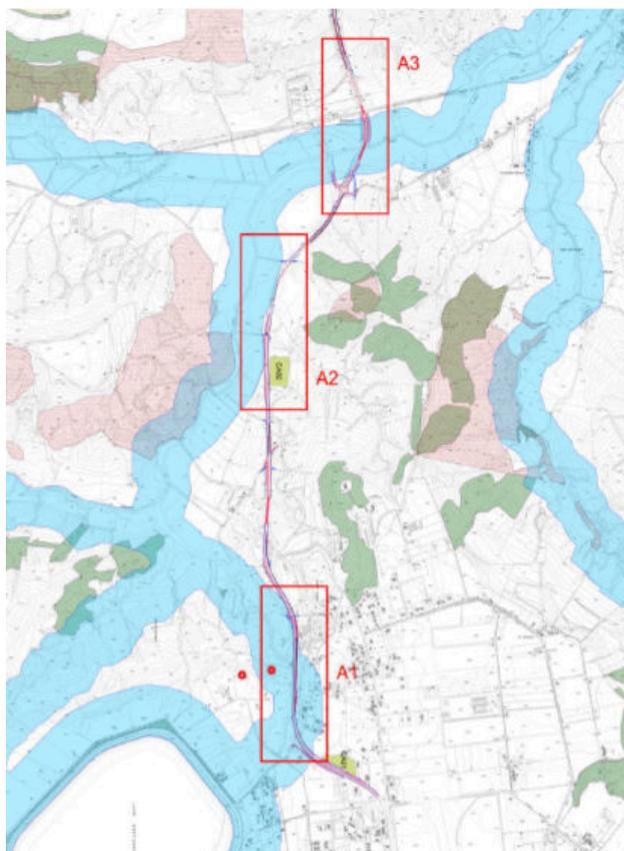
Nella Lista di controllo sono indicati i volumi prodotti dagli scavi, i fabbisogni per la realizzazione dei rilevati, i fabbisogni dei materiali, ed i volumi da conferire a dimora finale. In particolare, il proponente prevede il riutilizzo del 50% dell'intero materiale proveniente dagli scavi per la formazione del corpo del rilevato. Per il rivestimento delle scarpate saranno utilizzati i materiali provenienti dallo scotico e quelli della bonifica, per il rinterro delle opere sarà impiegata una quota del rimanente materiale di scavo. I materiali per la formazione dei dreni a tergo dei muri e per le sistemazioni delle inalveazioni saranno approvvigionati da cave. I materiali provenienti dalle demolizioni delle opere esistenti verranno conferiti a deposito autorizzato, così come i materiali provenienti dalle demolizioni delle pavimentazioni. Per la formazione dei rilevati saranno utilizzati i materiali provenienti dagli sterri.

Nella Lista di controllo il proponente riporta che i materiali da scavo e di demolizione saranno smaltiti a norma di legge vigente in materia di gestione dei rifiuti, con recapito a discarica inerti, non pericolosi e impianti di recupero.

I tempi stimati per la realizzazione dei lavori in progetto sono pari a 1150 giorni, corrispondenti a circa 3 anni. Il proponente riporta che è stata stabilita la suddivisione in tratti d'opera per la esecuzione delle lavorazioni.

Durante le varie fasi di lavorazione verranno messi in atto tutti gli accorgimenti atti a mitigare gli impatti sulle componenti ambientali interessate. I materiali di risulta derivanti dalla dismissione del manufatto saranno gestiti secondo le modalità previste dalla normativa vigente.

Con riferimento a "Zone umide, riparie, foci dei fiumi" e all'eventuale interferenza dell'intervento proposto con dette aree, nella "Lista di controllo" al punto "8. Aree sensibili e/o vincolate", il proponente riporta che l'intervento attraversa in tre tratti porzioni di territorio su cui grava il seguente vincolo: "Area di tutela corsi d'acqua inseriti negli elenchi di cui al R.D. n. 1775/1933: fascia di rispetto 150 mt lettera c) dell'art.142 del D. Lgs. n.42/2004". Nella prima area, dalla pk 0+480 alla pk 1+460, il tracciato è parallelo all'andamento dell'alveo; nella seconda area, dalla pk 2+900 alla pk km 3+060, il tracciato lambisce per breve tratto il vincolo ponendosi tangente al lembo di perimetro destro; nella terza area, dalla pk 4+140 alla pk 4+538, il tracciato attraversa in modo trasversale l'area di vincolo.



VINCOLO	INIZIO PK	FINE PK	OPERE
Area di tutela corsi d'acqua inseriti negli elenchi di cui al R.D. n. 1775/1933: fascia di rispetto 150 mt lettera c) dell'art. 142 del D.Lgs. n.42/2004	0+480.00 sez. 26	1+460.00 sez. 56	Nuova viabilità di riammaglio - strada secondaria in sx OS01-DX- Muro di controripa da Pk0+774.70 a 1+223.00 Rifacimento sistema raccolta acque da Pk 1+300.00 a Pk 1+460.00 minimi allargamenti sede stradale in SX da Pk 0+480.00 a Pk 1+3000.00 minimi allargamenti in SX e DX
Area di tutela corsi d'acqua inseriti negli elenchi di cui al R.D. n. 1775/1933: fascia di rispetto 150 mt lettera c) dell'art. 142 del D.Lgs. n.42/2004	2+900.00 sez. 150	3+060.00 sez. 152	Minimi allargamenti in SX Rifacimento sistema raccolta acque
Area di tutela corsi d'acqua inseriti negli elenchi di cui al R.D. n. 1775/1933: fascia di rispetto 150 mt lettera c) dell'art. 142 del D.Lgs. n.42/2004	4+140 sez. 208	4+538 sez. 226	Risanamento strutturale Ponte VI 03 - da Pk 4+189.60 a Pk 4+200.00 Braccio SX Rotatoria su sedime stradale esistente Rifacimento sistema raccolta acque Risanamento strutturale VI 04 - viadotto da Pk 4+275.60a Pk 4+387.50 Minimo allargamento sede stradale in rilevato a DX e SX da Pk 4+387.50 a Pk 4+538

Figura 6: Carta dei vincoli con riferimento al tracciato interessato dal progetto (a sinistra) e dettaglio delle opere che interessano i tratti interferiti dal vincolo “Area di tutela corsi d'acqua inseriti negli elenchi di cui al R.D. n 1775/1933” con le relative progressive (a destra) (Fonte: Lista di controllo)

Con riferimento a “Zone montuose e forestali” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che il territorio interessato dagli interventi non è di tipo montuoso né accoglie formazioni forestali di rilievo.

Con riferimento a “Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)”, e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che le aree interessate dagli interventi non interferiscono direttamente con aree protette. L’area appartenente alla Rete Natura 2000 più vicina alle aree di intervento è il SIC IT9320104 “Colline di Crotona”, che dista, in linea d’aria, circa 5 Km.

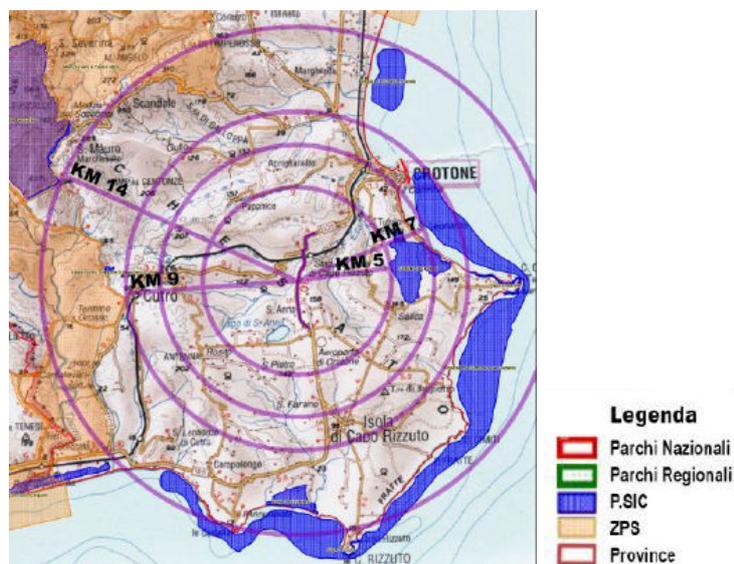


Figura 7: Localizzazione dell'intervento in relazione alle aree protette (Fonte: Lista di controllo)

Con riferimento alle “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica” e all'eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente rileva la presenza di resti archeologici del Santuario di Cutro –Località Sant'Anna. Nella Lista di controllo il proponente riporta che nell'ambito degli interventi in esame non sono previsti interventi suscettibili di alterare o distruggere l'aspetto esteriore o lo stato dei luoghi attuali, ovvero di introdurre qualsivoglia modificazione che possa in qualche modo recare pregiudizio al contesto nel quale il bene culturale è inserito. Come precedentemente ricordato, inoltre, l'intervento interferisce in tre parti con “Aree tutelate per legge ai sensi dell'articolo 142 c. 1 del D. Lgs 42/2004, lettere c) “Fiumi, torrenti, corsi d'acqua e relative sponde con fascia di rispetto di 150 metri”.

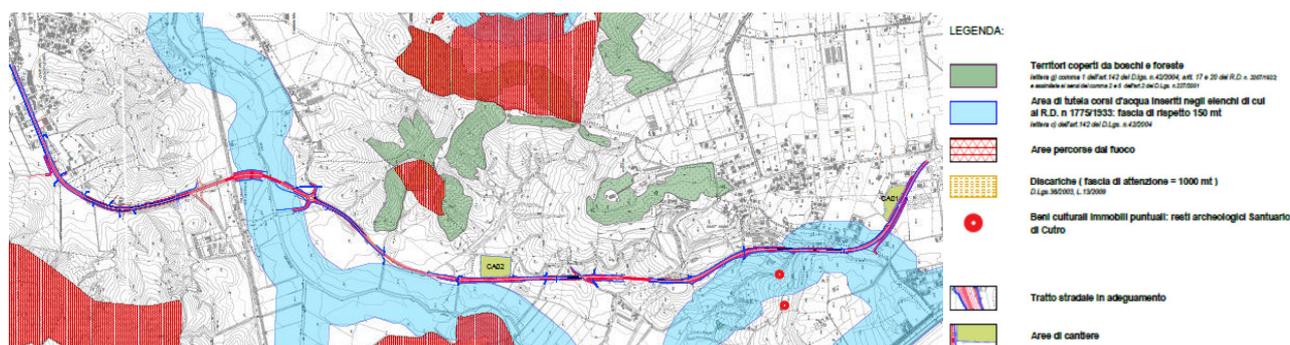


Figura 8: Carta dei vincoli (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento alle “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)” e all'eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che gli interventi non ricadono all'interno di aree sottoposte a vincolo idrogeologico.

Con riferimento alle “Aree a rischio individuate nei Piani per l'Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni” e all'eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che

dal Piano stralcio per l'assetto idrogeologico (2001) non si rilevano interferenze tra le aree di intervento e le aree a rischio frane e/o a rischio idraulico. In corrispondenza dello scavalco del torrente Sant'Anna, la strada statale interferisce con aree di pericolosità idraulica (P1-P2-P3) del fiume Esaro (o Ombro). In questo tratto la soluzione progettuale in esame prevede interventi di manutenzione dell'opera stradale esistente, senza modifiche plano-altimetriche né variazioni degli elementi strutturali dell'opera di scavalco. Il proponente riporta che è stata, comunque, eseguita la verifica idraulica da cui non sono emerse criticità in riferimento al franco e a fenomeni di scalzamento. Il proponente riporta inoltre che nelle nuove perimetrazioni del II ciclo del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni sono individuate numerose aree a pericolosità potenziale P3* normate dall'art. 4 delle Misure di Salvaguardia del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA) - Delibera N. 2 - Seduta del 20 dicembre 2019 dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale (in azzurro nella figura sotto riportata) diffuse lungo tutto il reticolo idrografico, principale e secondario, che sono aree suscettibili di allagamento.

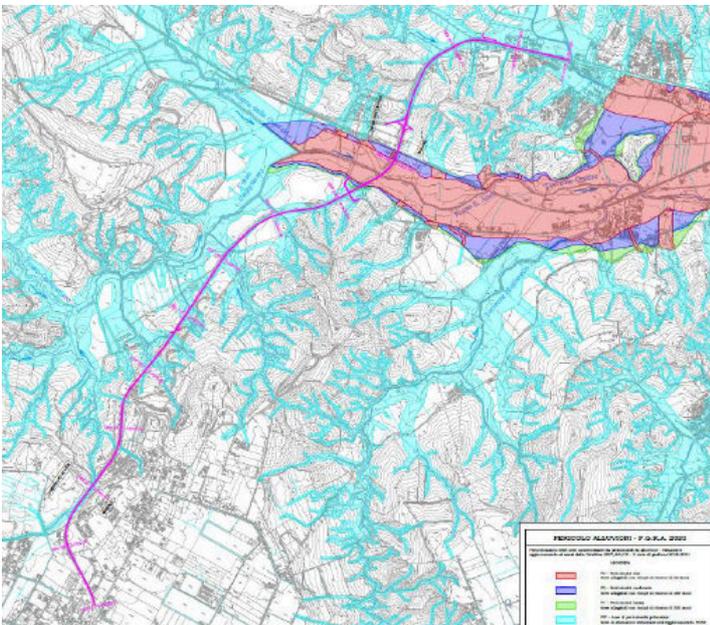


Figura 9: Aree di pericolosità da alluvione P.R.G.A 2020 II ciclo con indicazione delle aree a pericolosità potenziale P3* (in azzurro) in rosso aree P3 a pericolosità elevata (con tempi di ritorno fra 20 e 50 anni), in blu aree P2 a pericolosità media (con tempi di ritorno maggiori o uguali a 100 anni), in verde aree P1 a pericolosità scarsa (eventi estremi) (Fonte: Lista di controllo)

Con riferimento alla “Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che l’intervento ricade in Zona sismica 2.

Con riferimento alle “Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni, ecc.)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, al punto “8. Aree sensibili e/o vincolate” della “Lista di controllo”, il proponente riporta che Una porzione del tracciato stradale oggetto di adeguamento ricade nella fascia di rispetto ferroviaria. Nella fascia di rispetto sono previsti esclusivamente interventi di manutenzione straordinaria che non modificano l’opera in termini di ingombro ed andamento plano altimetrico.

Conclusioni

La finalità degli interventi di manutenzione e messa in sicurezza dal km 238+000 (Aeroporto di Sant'Anna) al km 21+700 (Svincolo Papanice) della strada statale S.S. 106 "Ionica" è l'incremento delle attuali condizioni di sicurezza della viabilità, con diminuzione del numero e della gravità degli incidenti, e il miglioramento delle condizioni dell'infrastruttura, con un aumento della durabilità delle opere.

Esaminati gli elementi informativi forniti dalla Società proponente ANAS S.p.a. nella Lista di controllo e nei relativi allegati, considerate le finalità e le caratteristiche dell'intervento come sopra riportato, con particolare riferimento agli aspetti ambientali e di sicurezza, si ritiene che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previo accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio della soluzione progettuale proposta.

Pertanto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, è ragionevole sostenere che la proposta progettuale avanzata non sia da sottoporre a successive procedure di Valutazione Ambientale (verifica di assoggettabilità a V.I.A. o V.I.A.), fatta salva l'acquisizione di ogni altra necessaria autorizzazione e nulla osta.

Il Dirigente

Dott. Giacomo Meschini

(documento informatico firmato digitalmente
ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii)