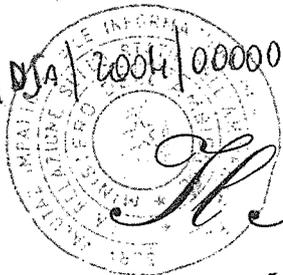




Dec/DJA/2004/000001



# Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

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 relativo ai lavori di ammodernamento in nuova sede del tratto Palizzi – Caulonia lotto VI – lotto VII – lotto VIII compreso lo svincolo di Marina di Gioiosa Ionica relativamente alla S.S. 106 Jonica da realizzarsi nei Comuni di Ardore, Sant'Ilario, Portigliela, Locri, Siderno, Grotteria, Marina di Gioiosa Ionica (RC) presentata dall'ANAS Compartimento Calabria con sede in via Eugenio De Riso 2 88063 Catanzaro Lido, in data 24 ottobre 2001;

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS Compartimento Calabria, pervenuta in data 23 luglio 2002, 19 agosto e 4 novembre 2002, 17 febbraio, 8 maggio, 26 maggio, 30 maggio e 4 giugno 2003;

**VISTE** le ulteriori pubblicazioni effettuate in data 22 luglio 2002 e 16 maggio 2003;

**VISTA** la nota n. 1864 dell'Autorità di Bacino Regionale della Calabria trasmessa dall'ANAS con nota n. 1494 del 30 maggio 2003, pervenuta il 3 giugno 2003, con cui l'Autorità esprime il proprio parere;

**VISTA** la nota n. SDI/1266/UCPL della Presidenza del Consiglio Dipartimento per i Servizi Tecnici Nazionali Servizio Nazionale Dighe trasmessa dall'ANAS con nota n. 1141 del 30 aprile 2003, pervenuta l'8 maggio 2003, con cui la Presidenza del Consiglio esprime il proprio parere;

AR

**VISTA** la nota n. 10717/2001-23/2002-36/2002-3050/2003 della Regione Calabria del 27 ottobre 2003, pervenuta il 4 novembre 2003, con cui si esprime un parere favorevole;

**VISTA** la nota n. ST/407//38059/2003 del Ministero per i beni e le attività culturali del 19 ottobre 2003, pervenuto in data 20 novembre 2003, con cui si esprime parere favorevole;

**VISTO** il parere n. 540 positivo con prescrizioni formulato in data 24 luglio 2003, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS Compartimento Calabria;

**VALUTATO** sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A., del progetto, dei contenuti dello studio di impatto ambientale nonché delle osservazioni pervenute, che:

- il progetto è coerente con gli strumenti di programmazione e pianificazione vigenti sia a carattere territoriale che di settore a livello nazionale, regionale e comunale;
- in particolare; l'intervento è inserito negli itinerari europei di Grande Comunicazione; nell'aggiornamento del Piano Generale dei Trasporti l'intervento è previsto ed è inserito nel sistema SNIT; l'intervento è previsto nel Piano triennale ANAS;
- l'area di intervento si trova parallela alla costa ad una distanza tale da non avere interferenze con l'ambiente antropizzato se non in alcuni punti in cui il sistema insediativo si è maggiormente espanso;
- dal punto di vista morfologico l'area è caratterizzata dalla presenza di fiumare i cui bacini si sviluppano ortogonalmente alla linea di costa e quindi all'asse infrastrutturale per cui si presenta la necessità dell'attraversamento del reticolo idrografico da parte dell'opera.
- le componenti vegetazione, flora e fauna presentano, nell'area, limitate caratteristiche di naturalità e non sono segnalate valenze di pregio ambientale, vista l'intensa attività agricola;
- nell'area vasta di riferimento sono presenti alcune aree protette (zone pSIC), le cui interferenze con l'area di intervento, peraltro, anche da un punto di vista ecosistemico, sono comunque trascurabili;
- sono segnalati processi di dinamica attiva lungo i versanti interessati dal tracciato;
- non ci sono criticità nei confronti delle componenti relative agli inquinamenti, pur se viene segnalato un rischio di elevate concentrazioni agli sbocchi delle gallerie con lunghezza maggiore ai 1000 m;
- con riferimento alla componente rumore l'edificato risulta sparso e comunque non in posizione critica rispetto al tracciato;



# *Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio*



- dal punto di vista paesaggistico la percezione dell'intervento risulta evidente principalmente per i coni visuali legati ai nuclei abitati, con particolare riferimento all'abitato di Siderno superiore e all'abitato di Condojanni;
- nello studio di impatto ambientale non risultano sufficientemente approfonditi gli aspetti della sistemazione finale (idraulica e di sistemazione ambientale) per le aree di deposito dei materiali di risulta delle lavorazioni;
- la descrizione del sistema di gestione delle acque presentata appare sommaria;
- le indicazioni sul monitoraggio sono riferite a tutti gli aspetti peculiari dell'opera, ma sono generiche e quindi è necessaria la predisposizione di un dettagliato piano delle attività prima dell'inizio dei lavori;
- nella versione finale del progetto il Proponente ha dato adeguate risposte alle osservazioni pervenute;
- la Regione Calabria non ha ancora approvato il Piano Regionale Territoriale;
- nel corso dell'istruttoria il progetto è stato sostanzialmente modificato pervenendo ad una configurazione che meglio si adatta alla plastica dei luoghi riducendo molte tipologie di impatto che nella prima versione erano presenti. Sono, infatti, state rispettate le più opportune distanze nei confronti dei centri edificati sia nella loro attuale configurazione che in quella previste dagli strumenti urbanistici, sono previsti idonei collegamenti con la rete viaria locale per l'accesso ai nodi di traffico principale, sono state rispettate le principali emergenze ambientali ed infine l'andamento altimetrico modificato ha consentito di ottenere almeno i seguenti obiettivi:
  - ridurre la lunghezza dei viadotti là dove gli stessi risultavano troppo invasivi (viadotto Portigliola da 551 m a 166 m) nel caso del viadotto Mangiafico sud la riduzione dell'altezza è di oltre 20 m e la lunghezza si riduce di oltre la metà. Il viadotto Torbido per circa metà dello sviluppo si riduce di altezza per oltre la metà di quella prevista in fase iniziale;
  - ridurre significativamente l'altezza dei viadotti (anche per altezze superiori ai 10 m) ottenendo una serie di benefici tra i quali si ricorda l'impatto percettivo, il consumo di risorse non rinnovabili per la realizzazione delle strutture (inerti per cls delle fondazioni, delle pile, ecc) e per la realizzazione dei rilevati di appoggio;
  - eliminazione di alcune modifiche ai corpi idrici superficiali in tratti in cui il precedente piano viario era all'altezza dell'alveo di magra e quindi occorre deviazioni sia planimetriche che altimetriche (es. sifoni);
  - riduzione delle opere di imbocco delle gallerie;
  - ottimizzazione del rapporto con la diga di Pantaleo;
  - ottimizzazione degli svincoli;
- l'importanza degli interventi ai fini del miglioramento delle condizioni di esercizio dell'infrastruttura e di vivibilità dei numerosi centri abitati che vengono attraversati nelle condizioni attuali dalla statale caratterizzata da un consistente traffico di mezzi pesanti.

- la necessità di un approfondimento progettuale per quanto riguarda la sistemazione delle terre di risulta e delle mitigazioni;
- non sono stati forniti adeguate indicazioni sulla sistemazione della viabilità di raccordo tra la fine del progetto (lotto VI) e l'attuale statale Jonica alla quale il nuovo intervento si raccorda;
- la cantierizzazione è trattata in modo indicativo e non riporta approfondite indicazioni dei possibili impatti ma si limita a considerazioni tipologiche;
- pur se trattati in modo a volte semplificato lo Studio di impatto ambientale ha affrontato tutte le problematiche salienti e, con riferimento anche alle numerose integrazioni presentate, si è pervenuti alla completa trattazione degli impatti potenziali;
- gli effetti, determinati a carico della componente rumore, sono mitigati;
- dovrà essere approfondita la compatibilità geomorfologica in sede di progetto esecutivo;
- dovrà essere verificata la coerenza del progetto negli attraversamenti fluviali con quanto indicato dalle linee guida dell'Autorità di Bacino;

**CONSIDERATA** la nota n. 1864 dell'Autorità di Bacino Regionale della Calabria trasmessa dall'ANAS con nota n. 1494 del 30 maggio 2003, pervenuta il 3 giugno 2003, con cui si esprime il parere positivo che di seguito si riporta:

*"il Comitato Tecnico dell'Autorità di Bacino della Regione Calabria, riunitosi in data 28 maggio 2003 dovendo esprimere il parere sul "progetto definitivo per il deposito del materiale terroso di risulta" richiesto dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio nell'ambito della procedura di compatibilità ambientale relativa al progetto di cui all'O.d.G..*

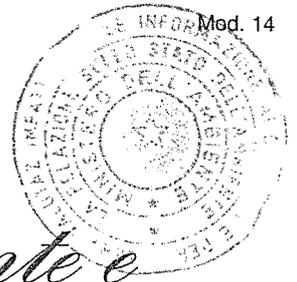
*Vista la nota, DPP/Pgt prot. N. 01432 del 27 maggio 2003, dell'ANAS S.p.A. Direzione Generale, avente per oggetto: S.S. 106 – Lavori di ammodernamento in nuova sede del tratto Palizzi – Caulonia – lotto VI, lotto VII, lotto VIII compreso lo svincolo di Marina di Gioiosa Jonica. Aree di deposito.*

*Visti gli elaborati cartografici di inquadramento territoriale ed il progetto delle aree di deposito individuale nel "progetto definitivo per il deposito del materiale terroso di risulta" allegato alla suddetta nota;*

*Vista la relazione istruttoria della Segreteria Tecnica;*

*Considerato che sono da ritenersi tecnicamente valide le modifiche apportate al precedente progetto a seguito delle indicazioni contenute nel parere del Comitato Istituzionale (Delibera n. 1 seduta del 14 aprile 2003 "Progetto di ammodernamento e adeguamento della S.S. 106 "Jonica – tratto Palizzi Caulonia lotti 6 – 7 – 8". Parere relativo alla "sistemazione del materiale da porre in discarica nell'ipotesi prevista di smaltimento lungo l'alveo di alcune fiumare">).*

*Alla luce delle modifiche e delle integrazioni apportate al progetto definitivo esprime parere favorevole";*



# *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio*

**CONSIDERATA** la nota n. SDI/1266/UCPL della Presidenza del Consiglio Dipartimento per i Servizi Tecnici Nazionali Servizio Nazionale Dighe trasmessa dall' ANAS con nota n. 1141 del 30 aprile 2003, pervenuta l'8 maggio 2003 con cui la Presidenza del Consiglio esprime il proprio parere che di seguito si riporta;

*“Con nota n. 2058 del 26 novembre 2002 codesto Ente aveva trasmesso a questo Servizio uno stralcio del progetto definitivo in epigrafe, riguardante la scelta del tracciato stradale e le relative opere d'arte nel tratto a valle della diga di Timpa di Pantaleo, per l'acquisizione del parere di competenza in merito ad eventuali interferenze tra le opere e la diga di cui all'oggetto.*

*Le opere più significative nei riguardi di possibili interferenze con lo sbarramento e l'invaso sotteso erano rappresentate da un viadotto di lunghezza complessiva pari a 518,00 m attraversante la valle del torrente Lordo, con sovrappasso del canale di restituzione in alveo degli scarichi dell'invaso, e da due gallerie naturali con diametro di scavo di circa 15 m, con imbocchi sulla sponda sinistra, posizionati a circa 50 m dal parametro di valle della diga di Timpa di Pantaleo.*

*Presa visione dei suddetti elaborati, questo ufficio con nota n. 7194/UCPL del 30 dicembre 2002 aveva ritenuto la scelta progettuale proposta, particolarmente per quanto concerne la realizzazione delle due gallerie naturali in sponda sinistra. Tale da creare potenziali perturbazioni del regime idrogeologico nell'intorno dell'invaso artificiale principalmente a causa dell'estrema vicinanza degli imbocchi alla zona d'imposta dello sbarramento in materiali sciolti; pertanto con la medesima nota si era ritenuta opportuna la richiesta della predisposizione di un'ulteriore ipotesi progettuale che allontanasse in maniera significativa il tracciato stradale in argomento dallo sbarramento di Timpa di Pantaleo.*

*Successivamente, con nota n. 89 del 14 gennaio 2003, codesta Società ha trasmesso una nuova soluzione progettuale dell'infrastruttura di cui trattasi nel tratto a valle della diga in oggetto, composta dai seguenti elaborati:*

- profilo longitudinale asse nord variante zona torrente Lordo – SR-17°;
- planimetria variante zona torrente Lordo – SR-17B.

*Questo Ufficio, presa visione dei suddetti documenti, è del parere che nella nuova scelta progettuale si sia correttamente tenuto conto della necessità di allontanare significativamente il tracciato della strada statale 106 dallo sbarramento in oggetto, particolarmente per quanto concerne la realizzazione delle due gallerie naturali in sponda sinistra, i cui imbocchi risultano riposizionati ad una distanza superiore ai trecento metri dalla zona d'imposta dello sbarramento.*

*Si raccomanda comunque che, nel corso della realizzazione delle opere in argomento, la dislocazione del cantiere sia tale da non interferire con le possibili zone di sommersione, per manovre volontarie sugli organi di scarico nonché per evacuazione dallo scarico di superficie in occasione di sfioro delle piene del torrente Lordo. A tale proposito si invita codesta Società a tenere conto dell'esercizio del serbatoio artificiale nel corso dei lavori di costruzione delle opere, soprattutto in relazione alla realizzazione del sovrappasso del canale di restituzione in alveo degli scarichi dell'invaso, stabilendo un continuo scambio di informazioni con il Gestore della diga di Timpa di Pantaleo che fornirà ogni elemento relativo alla previsione degli scenari idraulici dell'asta fluviale a valle dello sbarramento”;*

**CONSIDERATA** la nota n. 10717/2001-23/2002-36/2002-3050/2003 della Regione Calabria del 27 ottobre 2003, pervenuta il 4 novembre 2003, con cui esprime il proprio parere favorevole in ordine ai lavori di ammodernamento, in nuova sede della S.S. 106 Jonica tratto di Palizzi – Caulonia lotti VI VII e VIII (S. Ilario – Locri – Siderno), compreso lo svincolo di Marina di Gioiosa Jonica, proposti dall'Ente Nazionale per le Strade ANAS S.p.A.;

**CONSIDERATO** il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407//38059/2003 del 19 ottobre 2003, pervenuto in data 20 novembre 2003, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, che di seguito si riporta:

*“Con apposita istanza l'Ente Nazionale per le Strade – Direzione Generale, ha chiesto la pronuncia di compatibilità ambientale per il progetto relativo ai “Lavori di ammodernamento in nuova sede del tratto Palizzi – Caulonia – Lotto VI-VII-VIII compreso lo svincolo di Marina di Gioiosa Ionica” della S.S. 106 Ionica”.*

*Questa Direzione Generale con nota prot. n. ST/407/20858 del 12/11/01, ha chiesto alle Soprintendenze di settore competenti per territorio le proprie valutazioni.*

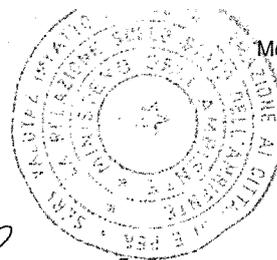
*La Soprintendenza per i Beni Archeologici della Calabria, con nota prot. n. 31127 del 18/12/2001, acquisita a questo protocollo con n. ST/407/25656 del 20/12/01, ha comunicato quanto segue:*

*“ Si sono esaminati gli elaborati del progetto definitivo e dello Studio di Impatto Ambientale dei lotti in oggetto della nuova sede della S.S. 106 Jonica, i quali interessano un'area densa di importanti preesistenze archeologiche, prima fra tutte l'area urbana dell'antica città magnogreca di Locri Epizefiri.*

*Il tracciato del progetto definitivo ha tenuto conto delle obiezioni di questa Soprintendenza al precedente tracciato del Lotto VI nell'area di Locri Epizefiri, sottoposta a vincolo archeologico, di cui è ora previsto l'attraversamento sotterraneo con la Galleria Epizephyrii che evita positivamente l'interferenza con l'area archeologica grazie a un nuovo percorso più a monte e a quota tale da non comportare più uscite in superficie nell'area vincolata, previste in precedenza. Si è inoltre positivamente esclusa la realizzazione di camini in tale galleria.*

*L'imboccatura della Galleria Epizephyrii lato S. Ilario prevede la realizzazione dell'imbocco naturale, con un tratto di galleria artificiale e un'ampia area di cantiere, a monte del percorso della Strada Provinciale per Portigliola, in un settore del Foglio di Mappa 8 di Portigliola sottoposto a vincolo archeologico (D.M. 19/01/1980, citato nella documentazione di impatto) perché non lontano dal percorso della cinta muraria di età greca (che è situata a quota assai più alta, intorno a m. 60 / 65 s.l.m., e non è in alcun modo interessata dai lavori).*

*La realizzazione della galleria comporterà uno sconvolgimento solo temporaneo alla zona vincolata, poiché il progetto prevede la ricopertura della galleria artificiale con terreno di ritombamento, e produrrà allo stato finale un limitato rialzamento di quota rispetto alla situazione attuale, che risulterà sostanzialmente ripristinata con una lieve variazione che si ritiene approvabile.*



# *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio*

*Si propone di formulare la prescrizione di eseguire preventivamente nell'area vincolata interessata dal cantiere alcune prospezioni e saggi di scavo di verifica di eventuali presenze archeologiche (il cui grado di probabilità non appare elevato).*

*Si ricorda che risulta visibile all'esterno soltanto l'inizio della galleria artificiale, previsto a valle della Strada Provinciale per Portigliola, al di fuori dell'area a vincolo archeologico.*

*Negli altri tratti del Lotto VI e dei Lotti VII, VIII e svincolo di Marina di Gioiosa, il percorso non interessa aree a vincolo archeologico. Si rileva tuttavia che nell'attuale progetto definitivo non sembrano previste quelle indagini preliminari di "impatto archeologico" lungo tutto il nuovo percorso della SS 106 (con ricognizioni preliminari di superficie lungo tutto il tracciato e successive prospezioni nelle zone sensibili) indicate nel parere di questa Soprintendenza nella Conferenza di servizi del 29/05/2000, riportato anche nel Volume B dello Studio di impatto ambientale. Il problema è molto importante, visto che l'intera Locride è senz'altro "archeologicamente sensibile", e si propone che sia esplicitamente ribadita la prescrizione di indagini da svolgere a carico del progetto, secondo le indicazioni e sotto la direzione della Soprintendenza.*

*Il parere di questa Soprintendenza sul progetto definitivo è quindi favorevole, con l'indicazione delle prescrizioni sopra citate."*

*Questa Direzione Generale, con nota prot. n. ST/407/6227 del 15/02/02, facendo seguito a quanto emerso nel corso della riunione dell'11/02/2002 e del sopralluogo del 12/02/2002, al fine di poter effettuare una compiuta valutazione dell'incidenza delle opere sul paesaggio, ha richiesto alcuni elementi conoscitivi di approfondimento dello S.I.A..*

*Analoga richiesta è stata formulata con nota prot. n. 4636/VIA/A.0.13.G. dalla Direzione V.I.A. del Ministero dell'Ambiente, che ha manifestato l'esigenza di acquisire ulteriori approfondimenti su alternative di tracciato sia planimetriche che altimetriche al fine di consentire un abbassamento significativo della livelletta del tracciato, e migliori soluzioni progettuali di raccordo della strada di progetto con la S.S. 106 Jonica attuale, ed eventuali interferenze della diga sul torrente Lordo sull'opera in esame.*

*Tali richieste hanno comportato alcune modifiche progettuali per le quali è stato dato avviso al pubblico sui quotidiani "Il Sole 24 Ore" e la "Gazzetta del Sud" in data 1/10/2002.*

*Con nota prot. n. 1504 del 12/08/03, acquisita a questo protocollo con n. ST/407/31092 del 26/08/02, l'Ente Nazionale per le strade, ha fornito le integrazioni dello S.I.A. di cui alle su citate richieste.*

*Con nota prot. n. 13145/VIA/A.0.13.G del 2/12/2002, la Direzione VIA, ha richiesto ulteriori approfondimenti, tra cui l'acquisizione dei pareri dell'Autorità di Bacino della Regione Calabria, in merito alla sistemazione del materiale da porre in discarica nell'ipotesi prevista di smaltimento lungo l'alveo di alcune "Fiumare" e del Servizio Dighe in merito alle eventuali interferenze (prevalentemente sul piano della sicurezza) della Diga "Timpa di Pantaleo" sull'infrastruttura.*

Con nota prot. n. 1265 del 14/05/03, acquisita a questo prot. con n. ST/407/18098 del 21/05/03, l'ANAS S.p.A. ha fornito i nuovi elaborati del progetto definitivo modificato e le integrazioni su richieste, tra cui il parere dell'Autorità di Bacino Regionale della Calabria espresso dal Comitato tecnico nella seduta del 14.04.2003 (approvato dal Comitato Istituzionale nella seduta del 14/04/03 con Delibera n. 1) sulla proposta di localizzazione delle discariche del materiale proveniente dalla realizzazione delle gallerie lungo il tracciato della nuova S.S. 106 in aree di deposito localizzate in prossimità delle aste fluviali del Bonamico, del Gerace, del Novita e del Torbido.

Tale parere, in conclusione, propone che "(...)fatte salve le disposizioni contenute nel D.Lgs 490/99 e nel D.L. 22/94 e successive modificazioni, gli interventi previsti negli elaborati prodotti per la realizzazione delle discariche siano profondamente modificati per volgerli alla messa in sicurezza o comunque alla riduzione del rischio idraulico."

Successivamente l'ANAS con nota prot. n. 01494 del 30/05/03, acquisita a questo prot. con n. ST/407/20300 del 09/06/03 ha trasmesso gli elaborati progettuali modificati in ottemperanza al su citato parere con relativo parere favorevole dell'Autorità di Bacino espresso con Delibera n. 18 in data 28/05/03.

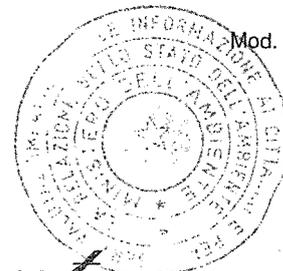
Tali elaborati, a modifica della precedente ipotesi, prevedono che il materiale in esubero, proveniente dagli scavi dell'8° e del 6° lotto da porre in discarica, venga sistemato in un **primo sito in sponda destra idraulica della fiumara Torbido** nel comune di Grotteria comprendente le aree di deposito Gr1a, Gr1b, Gr1c, Gr2a, Gr2b, Gr2c, Gr2d, Gr3a, Gr3b, Gr4, Ma1 in comune di Mammola, per una capacità complessiva di 1.757.695 m<sup>2</sup>, ed un **secondo sito, in destra idraulica della fiumara Bonamico**, in comune di San Luca, comprendente l'area di deposito SL1 per una capacità di accumulo di 302.305 m<sup>2</sup>;

Al riguardo, nella relazione allegata agli elaborati del progetto definitivo ( pag. 7) in merito agli interventi da realizzarsi per la sistemazione delle suddette fasce spondali si sottolinea, tra le altre cose, che "(...)i problemi di cui soffrono attualmente le suddette fiumare sono da imputare anche al cattivo stato in cui versano le arginature (quando esse non sono, addirittura, mancanti)" e che l'intervento mediante il ripristino e/o la ricostruzione degli argini ha l'obiettivo di, oltre che aumentare la stabilità e recuperare la funzionalità ai fini della sicurezza idraulica, anche quello di restituire, nel contempo, alla comunità un ambiente sottratto al degrado.

Pertanto, gli interventi proposti prevedono, nei tratti sprovvisti di arginature, la realizzazione di un argine in terra col paramento esterno protetto da una "mantellata" in cls. armato collegata ad "un opportuno taglione in cls. armato" per ostacolare i moti di filtrazione da fiume a opera arginale e proteggere il piede dell'argine dall'erosione esercitata dalla corrente in piena."

Al riguardo, la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Calabria, con nota prot. n. 7186/P del 30/10/03, ha comunicato quanto segue:

"L'opera di interesse pubblico, variante del tratto Palazzi - Caulonia della Strada Statale 106 "Jonica", ha un tracciato di circa 17.00 Km, prevede la realizzazione di 15 (quindici) viadotti, 9 (nove) gallerie artificiali, 7 (sette) gallerie naturali e 4 (quattro) svincoli in prossimità dei centri: Avurgia (Gerace), Gerace, Sidereo e Marina di Gioiosa Jonica nel territorio della Provincia di Reggio Calabria.



# *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio*

*E' apprezzabile l'impegno in fase progettuale per limitare l'impatto ambientale, anche se l'opera crea comunque un mutamento del paesaggio.*

*Al fine di migliorare l'inserimento ambientale dell'Opera, si suggerisce:*

*Che siano realizzati interventi di riqualificazione naturalistica dell'intero territorio interessato dall'intervento, con particolare attenzione alle aree destinate agli svincoli;*

*Che le aree usate per la viabilità di cantiere, a fine lavori, siano rimodellate ricostruendo il profilo originario del sito, ripristinando la vegetazione preesistente;*

*Che siano riviste con maggiore attenzione le aree di deposito e di scarica in fase di progettazione esecutiva;*

*Che nel passaggio alla progettazione esecutiva siano operati affinamenti atti a conferire ai viadotti la grazia necessaria per garantire minimali condizioni di compatibilità paesaggistica.*

*VISTO il Titolo II del Decreto Legislativo 29 ottobre 1999, n. 490 recante "Testo Unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali, a norma dell'art. 1 della legge 8 ottobre 1999, n. 352". Esaminati gli atti prodotti, per quanto di competenza, fatto salvi i diritti dei terzi e di altri Enti nonché eventuali problemi connessi alla disciplina urbanistica, si esprime parere favorevole poiché l'opera è compatibile con i principi generali attinenti alla tutela paesaggistica di cui al prefato Testo Unico di tutela."*

*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:*

- 1. che nell'area vincolata interessata dal cantiere per la realizzazione della Galleria Epizephyrii lato S. Ilario, a monte del percorso della Strada Provinciale per Portigliola, nel settore del Foglio di Mappa 8 di Portigliola sottoposto a vincolo archeologico (D.M. 19/01/1980), siano eseguite preventivamente alcune prospezioni e saggi di scavo di verifica di eventuali presenze archeologiche ;*
- 2. che negli altri tratti del Lotto VI e dei Lotti VII, VIII e svincolo di Marina di Gioiosa, siano effettuate indagini preliminari di "impatto archeologico" lungo tutto il nuovo percorso della S.S. 106, con ricognizioni preliminari di superficie lungo tutto il tracciato e successive prospezioni nelle zone sensibili, secondo le indicazioni e sotto la direzione della Soprintendenza per i Beni Archeologici;*
- 3. che siano realizzati interventi di riqualificazione naturalistica dell'intero territorio interessato dall'intervento, con particolare attenzione alle aree destinate agli svincoli;*
- 4. che le aree usate per la viabilità di cantiere, a fine lavori, siano rimodellate ricostruendo il profilo originario del sito, ripristinando la vegetazione preesistente;*
- 5. che in fase di progettazione esecutiva siano operati affinamenti atti a conferire ai viadotti la grazia necessaria per garantire minimali condizioni di compatibilità paesaggistica;*
- 6. che, al fine di ripristinare una continuità ecologico - naturalistica e paesistica degli alvei, in sede di progettazione esecutiva, gli interventi di sistemazione delle aree di deposito individuate in sponda destra idraulica della fumara Torbido ed in destra idraulica della*

*fiumara Bonamico, finalizzati al ripristino e/o alla ricostruzione degli argini degli alvei interessati, siano effettuati con l'utilizzo di opportune tecniche di ingegneria naturalistica, mediante l'uso di sistemi misti integrati, (gabbionate opportunamente predisposte nella parte superiore delle sponde per il rinverdimento, scogliere e gettate di pietrame rinverdite con talee, materassi di pietrame, etc.) escludendo la realizzazione delle previste "mantellate" in cls. Armato.";*

**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;

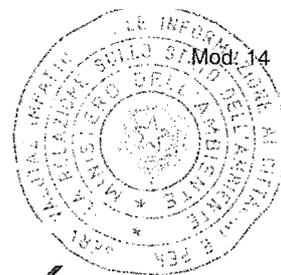
- Studio legale Rosario Scarfò, in rappresentanza di un gruppo di cittadini, piccoli proprietari di immobili interessati in vario modo dalla realizzazione dell'opera;
- Comune di Locri: in entrambe le osservazioni si contesta all'ANAS di aver modificato, nei pressi della contrada "Tafaria" del Comune di Locri, il tracciato approvato in conferenza dei servizi, tale soluzione a detta degli osservanti oltre a non essere in linea con quanto concordato in sede di conferenza dei servizi risulterebbe ambientalmente meno idonea in quanto si andrebbe a collocare in un area interessata già da un metanodotto da un elettrodotto e indicata nel Piano Regolatore Comunale come "Geologicamente instabile".

**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 relativo al progetto relativo ai lavori di ammodernamento in nuova sede del tratto Palizzi – Caulonia lotto VI – lotto VII – lotto VIII compreso lo svincolo di Marina di Gioiosa Ionica relativamente alla S.S. 106 Jonica da realizzarsi nei Comuni di Ardore, Sant'Ilario, Portigliela, Locri, Siderno, Grotteria, Marina di Gioiosa Jonica (RC) presentata dall'ANAS Compartimento Calabria, **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) dovrà essere predisposto il progetto esecutivo del tracciato secondo l'andamento planoaltimetrico presentato nella versione del 22 luglio 2002 e così come modificato dalla variante "viadotto Lordo" presentata nel maggio 2003;
- b) il progetto esecutivo dovrà considerare:
  - ottimizzazioni locali inerenti gli attraversamenti al fine di assicurare la continuità territoriale e l'accessibilità;
  - adeguamento della viabilità di raccordo tra la fine del progetto e la strada statale attuale al fine di garantire la necessaria funzionalità, sicurezza di esercizio e il rispetto dei limiti normativi della tutela ambientale. Dovrà inoltre essere adeguata l'intersezione tra detta viabilità e l'attuale stradale Jonica;



# *Il Ministro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio*

- c) per la realizzazione del corpo stradale si dovrà:
- redigere il progetto esecutivo sulla base degli approfondimenti conoscitivi e nel rispetto dei criteri progettuali contenuti nelle Linee Guida dell'Autorità di Bacino ed essere sottoposto alla medesima Autorità per l'acquisizione dell'opportuno parere di competenza per quanto riguarda: la compatibilità geomorfologica; gli attraversamento dei corsi d'acqua; l'ubicazione e la progettazione delle scariche relative ai materiali di risulta dagli scavi delle gallerie
  - realizzare gli interventi finalizzati alla sistemazione delle scarpate, delle trincee, dei rilevati e degli imbocchi in galleria mediante tecniche che privilegino l'uso dei materiali naturali ottimizzando il consumo di risorse non rinnovabili;
  - effettuare gli interventi di consolidamento delle scarpate dei rilevati ed i lavori di scavo e di realizzazione della galleria evitando l'uso di sostanze inquinanti e dovranno essere adottate le migliori tecnologie realizzative, al fine di evitare ogni possibile drenaggio e modifica dei parametri chimico - fisici delle falde eventualmente intercettate;
  - porre particolare attenzione alle forme ed ai materiali per la costruzione di muri di sostegno, sottopassi/sovrappassi e viadotti;
- d) nell'esecuzione delle pile in alveo dovrà essere data particolare attenzione alla fase di costruzione privilegiando i periodi in cui si riscontra il regime di magra. Inoltre, le sistemazioni per la protezione dovrà essere eseguita con particolare attenzione all'uso di materiali non invasivi e comunque correlati con l'impiego di elementi naturali;
- e) con riferimento al progetto nel tratto a valle della diga di Timpa di Pantaleo, le aree di cantiere dovranno essere collocate a distanze adeguate dalle possibili zone di sommersione, connesse sia a manovre sugli organi di scarico sia per evacuazione dallo scarico di superficie in occasione di sfioro delle piene del Torrente Lordo e dovrà esserci un continuo scambio di informazioni tra il Proponente ed il Gestore della diga così da tenere nella dovuta considerazione ogni attività relativa ai previsti scenari idraulici dell'asta fluviale a valle dello sbarramento;
- f) prima dell'avvio dei lavori dovrà essere presentato un progetto di cantierizzazione che tenga conto almeno dei seguenti elementi:
- i cantieri devono essere ubicati in aree sicure o rese tali in relazione al rischio idraulico e facilmente raggiungibili mediante la viabilità esistente. Vanno realizzati adeguati interventi tesi ad evitare ogni possibilità di inquinamento delle acque e del suolo anche nelle zone circostanti. La loro ubicazione deve tenere conto dei venti al fine di evitare l'inquinamento da parte delle polveri delle aree antropizzate circostanti;
  - deve essere considerata l'interferenza con la viabilità ordinaria esistente sia dal punto di vista funzionale che delle ricadute ambientali, che eventualmente dovranno essere mitigate;
  - i siti di deposito dei materiali di risulta devono essere progettati con attenzione adeguando la loro forma e dimensioni 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;

- g) al fine di evitare fenomeni di infiltrazione e inquinamento delle acque, dovrà essere progettato un sistema idraulico chiuso con raccolta, filtrazione e smaltimento delle acque di piattaforma prima del recapito nel reticolo idrografico superficiale;
- h) dovrà essere prodotto al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio ed al Ministero per i beni e le attività culturali un progetto esecutivo di inserimento ambientale che tenga conto dei seguenti aspetti:
- segni territoriali esistenti e creati dalle opere in progetto; in particolare per gli interventi a verde dovrà essere ridotto il parallelismo con la strada assegnandogli una forma che segue le presenze territoriali (tratturi, strade poderali, appezzamenti, ecc) al fine di ridurre l'artificialità dell'intervento ed integrare lo stesso con il territorio attraversato;
  - 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;
  - 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;
- i) in fase esecutiva saranno verificate le soluzioni adottate per adeguare il livello di emissione agli imbocchi delle gallerie in cui vi è la necessità di impianti di ventilazione forzata. Detta verifica dovrà essere accompagnata da uno studio di dettaglio dell'inquinamento atmosferico così come indicato nello studio di impatto ambientale;
- l) gli interventi acustici dovranno essere realizzati per perseguire gli standard di qualità indicati in tab. D del DPCM 14.11.97. A tal fine dovranno essere considerati 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 ambientale degli schermi acustici che privilegi soluzioni rivolte ad opere di rimodellamento, inserimento di terrapieni con muri verdi, ecc;
- m) il progetto esecutivo dovrà essere corredato da un piano di monitoraggio concordato con l'ARPA Calabria riguardante tutte le componenti ambientali e le tre fasi dell'opera: ante operam, costruzione e post operam. Tali controlli dovranno consentire di verificare quanto ipotizzato nelle diverse fasi di progetto e/o apportare eventuali correttivi.

Per quanto non espressamente previsto, le prescrizioni precedentemente impartite dovranno essere sottoposte a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio; dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Calabria e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;



# Il Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio

## DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Compartimento Calabria, all'ANAS Direzione Centrale, 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 li 14 GEN. 2004

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE  
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI



SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE  
La presente copia fotostatica composta di  
n° 7..... fogli è conforme al suo originale.  
Roma, li 14/01/2004