

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA



INTEGRAZIONI AL PROGETTO DEFINITIVO

EUROLINK S.C.p.A.

IMPREGILO S.p.A. (MANDATARIA)
 SOCIETÀ ITALIANA PER CONDOTTE D'ACQUA S.p.A. (MANDANTE)
 COOPERATIVA MURATORI E CEMENTISTI - C.M.C. DI RAVENNA SOC. COOP. A.R.L. (MANDANTE)
 SACYR S.A.U. (MANDANTE)
 ISHIKAWAJIMA - HARIMA HEAVY INDUSTRIES CO. LTD (MANDANTE)
 A.C.I. S.C.P.A. - CONSORZIO STABILE (MANDANTE)

 IL PROGETTISTA Dott. Ing. D. Spoglianti Ordine Ingegneri Milano n°A 20953	IL CONTRAENTE GENERALE Project Manager (Ing. P.P. Marcheselli)	STRETTO DI MESSINA Direttore Generale (Ing. G. Fiammenghi)	STRETTO DI MESSINA Amministratore Delegato (Dott. P. Ciucci)
 Dott. Ing. E. Pagani Ordine Ingegneri Milano n°15408	Firmato digitalmente ai sensi dell' "Art. 21 del D.Lgs. 82/2005"		

<i>Area tematica</i>	STUDIO D'IMPATTO AMBIENTALE
<i>Ente emittente</i>	MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
<i>Autore dell'osservazione</i>	COMMISSIONE TECNICA VIA - VAS
<i>Riferimento richiesta</i>	INTEGRAZIONI ALLA RICHIESTA PROT. CTVA-2011-0004534 DEL 22/12/2011
<i>Titolo del documento</i>	RISPOSTA INTEGRAZIONE VERSANTE CALABRIA ID 089

CODICE

V I A C 0 8 9 - F 1

REV	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
F1	30/05/2012	EMISSIONE	A. CALEGARI	M.SALOMONE	D.SPOGLIANTI

NOME DEL FILE: VIAC089-F1

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
RISPOSTA ID VIAC089 - PAESAGGIO		<i>Codice</i> VIAC089_F1	<i>Rev</i> F1	<i>Data</i> 30/05/2012

INDICE

INDICE		3
Integrazioni e chiarimenti al Gruppo Istruttore della Commissione Tecnica VIA - VAS		4
1 Premessa		4
2 Richiesta integrazione ID C089		4
2.1 Risposta integrazione ID C089		4

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
RISPOSTA ID VIAC089 - PAESAGGIO		<i>Codice</i> VIAC089_F1	<i>Rev</i> F1	<i>Data</i> 30/05/2012

Integrazioni e chiarimenti al Gruppo Istruttore della Commissione Tecnica VIA - VAS

1 Premessa

Il presente documento fornisce riscontro alle osservazioni e alla richiesta di integrazione avanzate dalla Commissione Tecnica di Valutazione di Impatto nell'ambito della Procedura di VIA Speciale (L.O. 141), ex D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., artt. 166 e 167, comma 5, e Verifica di Ottemperanza, ex artt. 166, comma 3, e 185, comma 4 e 5 in riferimento al Progetto Definitivo "Attraversamento stabile dello Stretto di Messina e dei collegamenti stradali e ferroviari sui versanti Calabria e Sicilia. Il presente documento fornisce riscontro alle richieste di precisazioni/integrazioni n. 89 riguardante la componente paesaggio, per le cui risposte si è anche fatto ricorso alle Relazioni paesaggistiche – Calabria e Sicilia.

2 Richiesta integrazione ID C089

SECONDA PARTE: LATO CALABRIA – QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

COMPONENTE PAESAGGIO

Per una maggiore comprensione, realizzare due diversi elaborati cartografici di sintesi degli impatti, uno relativo alla fase di cantiere e uno alla fase di esercizio.

2.1 Risposta integrazione ID C089

Le valutazioni degli impatti, riportate negli elaborati del SIA e codificati con AMV0307 e AMV0820 (vedi fig.2.1), fanno riferimento agli impatti sia in fase di esercizio sia in fase di cantiere e la loro distinzione avviene tramite colorazione differente degli spazi delle matrici in cui sono richiamati i fattori di pressione e il livello di impatto associato. Questa scelta di mantenere in un'unica tavola di rappresentazione entrambi i momenti in cui si possono verificare gli impatti (costruzione ed esercizio) è stata adottata per tutte le componenti del SIA e si ritiene che possa essere di aiuto mantenere un approccio unitario.

Le variazioni che si possono verificare, sia in termini di diverso fattore di pressione sia di ambiti di

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
RISPOSTA ID VIAC089 - PAESAGGIO		<i>Codice</i> VIAC089_F1	<i>Rev</i> F1	<i>Data</i> 30/05/2012

impatto tra le fasi di costruzione e di esercizio, sono comunque deducibili dalle matrici associate ai vari settori/ambiti del progetto, considerato quest'ultimo, nella sua accezione più ampia ovvero opere e cantierizzazione associata.

Nel caso specifico della componente paesaggio, a differenza delle altre componenti, la maggior parte degli impatti derivano proprio dalle trasformazioni prodotte dalle lavorazioni (alterazioni morfologiche, vegetazionali, estetico compositive, ecc..) che si esplicano da subito con l'installazione dei grandi cantieri e con l'approntamento delle aree oggetto di trasformazione. Per queste categorie di incidenze sugli assetti paesaggistici, le differenze tra le fasi di cantiere e di esercizio si traducono, nella maggior parte dei casi trattandosi di alterazioni permanenti, in una diversa magnitudo degli esiti sul paesaggio, ovviamente minore nella fase di esercizio dando per scontata l'efficacia dei ripristini e dei recuperi.

Diverso è invece il caso degli esiti che derivano dalle interazioni tra nuove opere (nuovi materiali, nuovi skyline, nuovi prospetti, ecc...) e assetti originari, in questo caso è necessario adottare altre chiavi di lettura e di valutazione dei contesti che si andranno a consolidare quale nuovo "quadro di riferimento e di identificazione" delle comunità insediate. Questa categoria di mutazioni è difficile da ricondurre all'accezione di impatto assunta normalmente nel SIA per identificare ad esempio le alterazioni a carico dello stato di qualità delle componenti fisiche o biotiche. Infatti, i nuovi assetti paesaggistici, soprattutto quando questi sono frutto di una forte influenza della presenza antropica nelle sue declinazioni storico culturale ed economica, nel momento in cui propongono una trasformazione, non necessariamente vanno intesi come cattivi paesaggi o paesaggi di bassa qualità/valore estetico culturale.

Pertanto, nel caso specifico delle azioni prodotte dalle opere di connessione al Ponte (si sottolinea che il SIA ha puntato l'attenzione su tale insieme di interventi) le categorie di impatti analizzati attengono alla prima grande categoria di incidenze sulle principali componenti del paesaggio (morfologiche, vegetazionali, estetico percettive) lasciando aperta la questione sul valore/significato dei grandi cambiamenti, questione molto dibattuta il cui livello di focalizzazione e di scontro nelle opinioni espresse è commisurato alla dimensione e alla scala delle opere che definiscono il Ponte (stravolgimento di un quadro unico e irripetibile o coniugazione di una grande opera dell'ingegneria con le unicità della natura?) .

Se si accetta di mantenere il livello delle valutazioni alle prime questioni, le trasformazioni, da tenere sotto controllo e governare, cominciano da subito, dalla fase di costruzione per poi mantenersi di fatto come alterazione permanente, seppure in maniera più contenuta, nella fase di esercizio.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
RISPOSTA ID VIAC089 - PAESAGGIO		<i>Codice</i> VIAC089_F1	<i>Rev</i> F1	<i>Data</i> 30/05/2012

Gli impatti sulla componente paesaggio non possono essere considerati, quindi, come elementi distinti tra fase in costruzione e fase in esercizio poiché facenti parte di un processo di trasformazione unico che si assesta su magnitudo minori con la riqualificazione dello stato dei luoghi a fine lavori.

Come si evince dalla fig.2.1 nonostante sia stata prodotta un'unica cartografia per le due tipologie di impatto è stata resa chiara ed esplicita la distinzione tra fase di costruzione, i cui fattori di pressione sono stati contraddistinti con il codice PAC e la fase di esercizio contraddistinta, invece, con il codice PAE. I livelli di impatto sono inoltre graficamente rappresentati con due scale cromatiche differenti che ne rendono più facile la lettura.

Per ciascun ambito di impatto, in definitiva, è stata prodotta una tabella suddivisa in due parti, una relativa alla fase di costruzione e una relativa alla fase di esercizio. Per ciascuna fase, è stato assegnato un codice (PAC e PAE), una scala cromatica (Colori "caldi" per la fase di costruzione e colori "freddi" per la fase di esercizio); punto di riferimento principale ed unico per le valutazioni è la definizione delle sensibilità assegnate agli ambiti oggetto di interferenza.

LIVELLO DELL'IMPATTO AMBIENTALE

C	B	E
trascurabile	minore	medio
importante	elevato	

TIPOLOGIA DELL'IMPATTO AMBIENTALE

Fase di COSTRUZIONE

- PAC 01 - Introduzione di elementi estranei al paesaggio di appartenenza
- PAC 02 - Deconnotazione
- PAC 03 - Frammentazione
- PAC 04 - Alterazione del quadro paesaggistico da punti di visuale privilegiata
- PAC 05 - Intrusione visiva alle brevi e medie distanze
- PAC 06 - Alterazione delle quinte sceniche naturali
- PAC 07 - Alterazione della morfologia naturale e della compagine vegetale
- PAC 08 - Inserimento di elementi di artificializzazione/barriere artificiali
- PAC 09 - Inserimento di elementi di degrado
- PAC 10 - Alterazione dell'assetto insediativo
- PAC 11 - Interferenza con beni storico-culturali e loro contesti

Fase di ESERCIZIO

- PAE 01 - Introduzione di elementi estranei al paesaggio di appartenenza
- PAE 02 - Deconnotazione
- PAE 03 - Frammentazione
- PAE 04 - Alterazione del quadro paesaggistico da punti di visuale privilegiata
- PAE 05 - Intrusione visiva alle brevi e medie distanze
- PAE 06 - Alterazione delle quinte sceniche naturali
- PAE 07 - Alterazione della morfologia naturale e della compagine vegetale
- PAE 08 - Inserimento di elementi di artificializzazione/barriere artificiali
- PAE 09 - Inserimento di elementi di degrado
- PAE 10 - Alterazione dell'assetto insediativo
- PAE 11 - Interferenza con beni storico-culturali e loro contesti

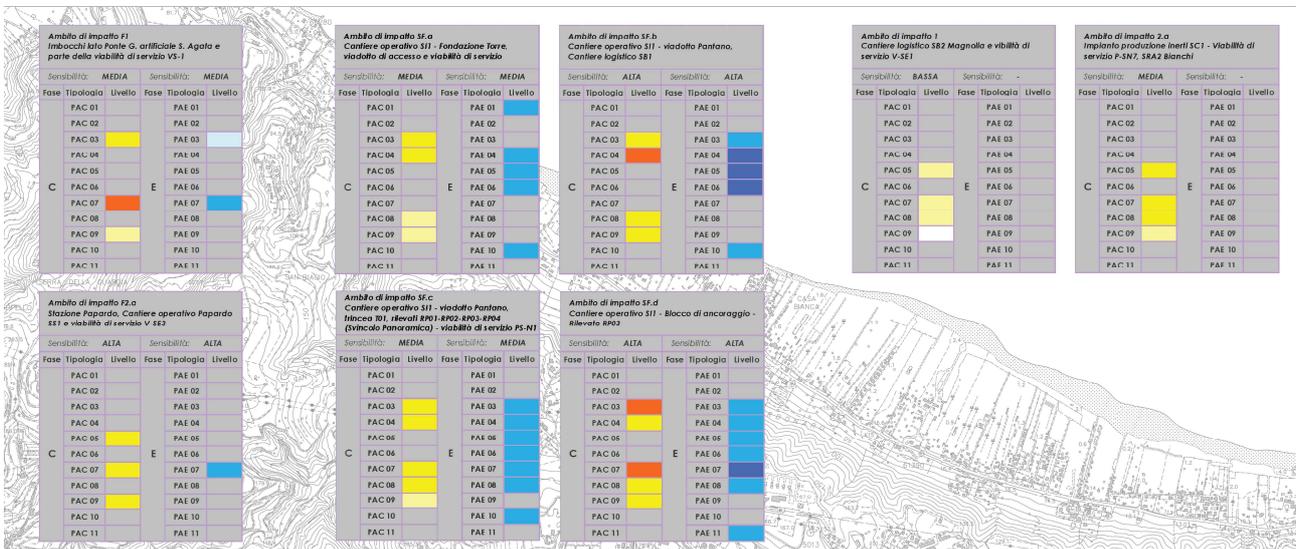


Figura 2.1 - Stralcio Tav AM0307 "Calabria- Carta di sintesi degli impatti - fg. 1/2"