

DEC/VIA/4901.



Il Ministro dell'Ambiente

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 25 marzo 1997 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 alle infrastrutture viarie e portuali di Villa San Giovanni da realizzarsi in Comune di Villa San Giovanni presentata dal Comune di Villa San Giovanni, in data 19 novembre 1997;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dallo stesso Comune di Villa San Giovanni in data 1 dicembre 1998, 7 aprile e 10 maggio 1999;

VISTA la nota n. 6277 della Regione Calabria del 22 ottobre 1999, pervenuta il 22 novembre 1999, con cui si esprime un parere positivo con prescrizioni;

VISTA la nota n. 27267 del Ministero per i beni e le attività culturali del 11 novembre 1999, pervenuta in data 18 novembre 1999, con cui si esprime parere positivo;

VISTO il parere n. 311 formulato in data 13 maggio 1999 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dal Comune di Villa San Giovanni;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante:

- i lavori di costruzione delle infrastrutture viarie e portuali da realizzare a Villa S. Giovanni;
- gli interventi in progetto sono previsti dall'Accordo di programma di cui al D.P.C.M. 26.1.90 e consistono nel potenziamento della bretella di collegamento tra l'autostrada Salerno-Reggio Calabria e i piazzali di sosta FS, nella realizzazione di un tunnel di collegamento e di due nuovi approdi per navi bidirezionali con relativo molo di protezione. Il suddetto Accordo prevede inoltre la realizzazione di un parcheggio-tampone da costruire a monte di Villa S. Giovanni per la sosta temporanea dei mezzi in attesa di imbarco;

mw
ARSA

osservato che:

- l'area d'intervento nel comune di Villa S. Giovanni è caratterizzata da un ambito già fortemente urbanizzato anche per la presenza della ferrovia e dell'area portuale. Il progetto dei nuovi interventi è stato pertanto condizionato oltre che dalla presenza fisica degli edifici, della linea ferrata e degli attuali approdi, anche dai piani delle Ferrovie dello Stato, soprattutto per ciò che riguarda il progetto di ampliamento delle banchine e di costruzione dei nuovi approdi oltre che dagli strumenti urbanistici del Comune di Villa San Giovanni;
- i suddetti interventi non interferiscono fisicamente con la rete di grande comunicazione, costituita dall'autostrada Salerno - Reggio Calabria e dalla SS 18, che rimane esterna rispetto all'area interessata dai nuovi interventi. La realizzazione di un parcheggio-tampone e del tunnel libererà le esistenti infrastrutture viarie dal traffico diretto agli imbarchi; pertanto i rami della rete urbana di attraversamento di Villa S. Giovanni, oggi percorsi anche dai veicoli in transito verso il porto, rimangono ad uso esclusivo del traffico locale. Le nuove opere, inoltre, lasciano inalterati gli altri collegamenti attualmente esistenti, tra cui in particolare l'importante collegamento tra il centro e il lungomare di Villa San Giovanni che sarà utilizzato esclusivamente per gli spostamenti locali come circonvallazione della città;
- le motivazioni del progetto sono:
 - ridurre e, ove possibile, eliminare le disfunzioni indotte dal transito quotidiano di un numero troppo elevato di veicoli all'interno della città ivi compreso il fenomeno "coda";
 - minimizzare gli effetti dell'inquinamento acustico e atmosferico e di riqualificare gli attuali collegamenti urbani e territoriali, migliorando la fluidità e le condizioni di sicurezza della mobilità (viabilità) locale (e in transito) anche ai fini di un ordinato svolgimento delle attività produttive;
 - ridurre i disagi connessi ai tempi d'attesa per l'imbarco per gli utenti del servizio di traghettamento rendendo più fluido il flusso veicolare di scambio tra la Sicilia e il continente.

considerato che:

- lo Studio di impatto ambientale segnala che non esistono atti di programmazione territoriale di area vasta (piani paesistici, piani urbanistico-territoriali o piani territoriali di coordinamento) attualmente vigenti; tuttavia per quanto riguarda gli aspetti urbanistici, le infrastrutture viarie e portuali progettate e il parcheggio-tampone rispettano le destinazioni d'uso indicate nel P.R.G. di Villa San Giovanni;
- la zona costiera a nord del porto di Villa San Giovanni e la zona a monte della S.S. 18 sono state dichiarate, per le loro bellezze naturali e panoramiche, di notevole interesse pubblico ai sensi della legge 29/6/39, n.1497 (Decreto Ministeriale 11/10/67);
- il progetto in esame è previsto dall'Accordo di programma (di cui al DPCM 26/1/90) concernente la realizzazione delle opere per la razionalizzazione dei trasporti nell'area dello stretto di Messina sottoscritto dal Ministro dei trasporti, ed esso risulta coerente con le linee guida del Piano Generale dei Trasporti (P.G.T.) e relativi aggiornamenti;
- gli interventi portuali consistono nella costruzione:
 - di due nuovi approdi per navi bidirezionali, in sostituzione di quello esistente, nell'area compresa tra i moli per navi monodirezionali e gli attuali approdi delle Società Private;
 - di opere di ampliamento della banchina di levante (demolizione dell'edificio della Capitaneria del Porto, da ricostruire in altro sito e realizzazione di corsie viarie per l'imbarco e lo sbarco dei mezzi gommati);

MW
GF
JR



Il Ministro dell'Ambiente

- di un molo di protezione degli approdi e della costa, attraverso l'allungamento del molo di sottoflutto a nord dell'area portuale di Villa San Giovanni;
- gli interventi di costruzione di infrastrutture viarie consistono in:
 - realizzazione di un tunnel di collegamento tra svincolo autostradale ed approdi che permetta l'immissione dei flussi di traffico destinati all'imbarco, evitando il passaggio dei veicoli all'interno del tessuto urbano;
 - potenziamento dell'asta di raccordo autostradale di collegamento con gli approdi attraverso la realizzazione di una corsia aggiuntiva sull'asta viaria di raccordo tra l'autostrada Salerno-Reggio Calabria e il piazzale di sosta FS con gli svincoli per la viabilità urbana;
- il progetto presentato prevedeva originariamente con riferimento a questo ultimo intervento, l'allargamento della bretella di raccordo autostradale da tre a quattro corsie. Da approfondimenti richiesti nel corso dell'istruttoria è emerso tuttavia che l'allargamento della carreggiata avrebbe determinato un eccessivo avvicinamento della strada alle abitazioni con conseguenti rilevanti impatti atmosferici, acustici, di intrusione visiva e rischi di incidentalità (peraltro richiamati anche nelle osservazioni del pubblico). Pertanto in data 7/4/'99 è stato presentato un nuovo progetto che mantiene l'attuale sezione stradale nel tratto che interferisce con le abitazioni, allargando la bretella solo nel tratto in prossimità del piazzale ANAS e FS. Il nuovo progetto prevede altresì la realizzazione di un parcheggio-tampone per evitare che nei giorni critici si accumulino i mezzi in attesa di imbarco. La riduzione del tratto da allargare mantiene inalterata l'organicità e l'unitarietà degli altri interventi previsti in progetto in quanto viene ancora assicurata la separazione dei traffici destinati a Villa S. Giovanni rispetto a quelli per gli approdi;
- il tratto da allargare, così come prospettato dalle integrazioni trasmesse, presenta una lunghezza di 400 metri, a partire dal piazzale ANAS e FS verso l'autostrada ed è suddiviso: per 250 metri a 3 corsie per senso di marcia (due corsie da e per gli imbarchi e una corsia da e per Villa S. Giovanni); e per 150 metri di transizione tra la parte a tre corsie per senso di marcia e l'attuale bretella (a due corsie nella direzione dall'autostrada per Villa S. Giovanni/imbarchi e a una corsia nella direzione opposta, verso l'autostrada). Secondo il proponente questa modifica porta ad un risparmio stimato di circa 5 miliardi utilizzabili per la costruzione del parcheggio tampone;
- nei documenti integrativi allo Studio di impatto ambientale è stato infine studiato più nel dettaglio il progetto del parcheggio-tampone così come previsto dall'Accordo di programma (DPCM 26/1/90). Salvo gli eventuali approfondimenti progettuali per consentire una possibile riduzione dei costi (i costi stimati nello studio integrativo sono di 22 miliardi) e un sistema di regolazione dei flussi più articolato, il parcheggio è posto in prossimità dello svincolo autostradale, ad una quota compresa tra 40 e 53 metri s.l.m.m. ed ha un'estensione di circa 35.000 m²;
- lo studio ha individuato ed analizzato comparandole fra loro diverse alternative, riguardanti varie soluzioni per il tracciato del tunnel, della sistemazione del piazzale ANAS e le connessioni con la viabilità urbana di Villa S. Giovanni;
- nel corso del lavoro istruttorio è stato giudicato necessario esaminare l'impatto collegato all'alternativa consistente nella eventuale realizzazione dell'approdo di Bolano, peraltro previsto dal suddetto Accordo di programma. Le problematiche connesse alla realizzazione del nuovo approdo che si collocherebbe ad una distanza di circa 1,5 km a sud dell'area portuale di Villa San Giovanni, sono da collegare secondo i documenti integrativi allo Studio di impatto ambientale all'elevata profondità dei fondali, ed al significativo trasporto litoraneo;
- l'organizzazione della fase costruttiva è particolarmente complessa poiché bisogna assicurare il servizio di traghettamento anche durante i lavori, minimizzando il disagio ai residenti.

MMW
ARCS

Particolarmente delicata è la fase costruttiva legata alla costruzione del tunnel per la presenza del torrente Solaro. Al riguardo il progetto prevede particolari accorgimenti per limitare i drenaggi della falda e, per la realizzazione del tunnel, che lo scavo sia effettuato interamente in sotterraneo e non a cielo aperto, allo scopo di eliminare la dispersione di polveri nell'aria e di contenere i disturbi da rumore;

- per quanto riguarda il cantiere delle opere a mare, esso è localizzato nell'area del porticciolo a nord degli attracchi delle Società Private, in modo tale che il trasporto dei blocchi di calcestruzzo avvenga via mare, e non vi siano così intralci con la viabilità in banchina. Lo Studio di impatto ambientale prevede che l'intervento di allargamento della banchina cominci solo a fine costruzione del nuovo molo per navi bidirezionali, in modo tale da poter garantire la funzionalità del servizio delle Ferrovie dello Stato anche durante la fase di cantiere;
- per la riduzione degli impatti di cantiere determinante è che la progressione dei lavori segua il programma temporale complessivo riformulato dal proponente e trasmesso con nota del 10/5/'99. Tale programma complessivo dei lavori di costruzione prevede che il parcheggio-tampone a monte di Villa S. Giovanni sia realizzato prima della costruzione del tunnel. Nei periodi di traffico di punta i lavori di costruzione devono essere interrotti, così come previsto dallo Studio di impatto ambientale, ripristinando condizioni accettabili di attraversamento della città;
- il costo previsto del progetto è pari a 43,7 miliardi. In tale cifra non sono tuttavia computate le spese per la realizzazione del parcheggio-tampone, e la riduzione delle spese derivanti dalla predetta riduzione del tratto da allargare dell'asta di raccordo autostradale. Per la realizzazione dell'opera si prevedono circa 3 anni di lavoro;
- allo stato attuale il contributo *all'inquinamento atmosferico* del traffico è abbastanza alto poiché i livelli emissivi nelle giornate di punta (congestione del traffico) sono notevolmente superiori ai valori riscontrabili in condizioni di traffico di morbida (assenza di code, traffico fluido), e in condizioni meteorologiche sfavorevoli alla dispersione degli inquinanti, può raggiungere valori prossimi a quelli limite previsti dalla normativa;
- durante la fase di *cantiere* lo stato della qualità dell'aria peggiora e in condizioni di traffico di punta, il passaggio dei mezzi di cantiere oltre ad incrementare il problema della coda, determina un aumento delle concentrazioni di CO che, in condizioni meteorologiche sfavorevoli alla dispersione degli inquinanti, possono raggiungere i valori limite di normativa. Per attutire tale impatto risulta quindi essenziale prevedere la realizzazione del parcheggio tampone prima della realizzazione del tunnel. A tal proposito lo Studio di impatto ambientale calcola che la riduzione dell'inquinamento dell'aria ottenuta attraverso la regolazione del traffico a monte del tessuto urbano di Villa San Giovanni è molto elevata, anche se essa si riduce con il diminuire del traffico giornaliero medio. (Secondo lo Studio di impatto ambientale si può fare riferimento a una riduzione media dell'inquinamento del 50%);
- dalla caratterizzazione *dell'inquinamento acustico* contenuta nello Studio di impatto ambientale risulta che i livelli calcolati di pressione sonora sono quasi sempre superiori ai valori di soglia prescritti dalla normativa, anche in condizione di traffico fluido. Inoltre è critica la situazione lungo la bretella poiché nelle zone interessate dall'allargamento della bretella autostradale i dati calcolati ad oggi sono già alti (pari a 70-75 dBA) e per essi viene stimato un incremento di circa 0,5-1 dBA). Ne consegue che le misure di riduzione dell'inquinamento acustico (barriere e pavimentazioni fonoassorbenti) andrebbero ben determinate, tenendo conto dei ricettori più sensibili;



Il Ministro dell'Ambiente

- per l'idrogeologia si è tenuto conto della presenza di falde nell'area interessata dai ruovi interventi. Gli studi elaborati hanno permesso di valutare che il livello di impatto in funzione delle modifiche indotte dalla realizzazione delle nuove opere sull'andamento della falda è contenuto, sia a regime che in una situazione di transitorio;
- le nuove infrastrutture portuali non modificano le attuali condizioni di moto ondoso del porto grazie all'adozione di strutture non riflettenti e allo sviluppo articolato del fronte banchina;
- dal punto di vista paesaggistico il traffico in transito per le vie urbane di Villa San Giovanni induce impatti di rilievo poichè i mezzi pesanti, occupando il campo visivo dei soggetti che si trovano negli edifici o nelle strade del centro, rappresentano un elemento intrusivo che ostruisce la visuale;
- la salute pubblica presenta aspetti critici a causa del traffico in transito, non solo per i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico a cui è esposta ma anche per i problemi di sicurezza della circolazione veicolare e pedonale;

valutato che:

sotto il profilo programmatico:

- l'intervento risulta coerente con le previsioni degli strumenti di programmazione di tipo finanziario, nonché con le previsioni urbanistiche del P.R.G. che prevedono la costruzione delle infrastrutture viarie e portuali sottoposte a valutazione. Il progetto è previsto anche dall'Accordo di Programma del 26/1/90, che prevede fra l'altro la realizzazione dell'area di sosta per l'accumulo dei mezzi in attesa dell'imbarco a monte di Villa S. Giovanni;

sotto il profilo progettuale:

- il progetto delle nuove opere consente di raggiungere gli obiettivi prefissi, poiché viene ridotto il problema della coda (durata e lunghezza) e i disagi indotti dal traffico in coda d'attesa per l'imbarco, grazie alla realizzazione degli stoccaggi in banchina, alla costruzione dei nuovi approdi e del parcheggio-tampone. La realizzazione del tunnel consentirà inoltre di eliminare tutti i disagi indotti nel centro di Villa San Giovanni dal traffico diretto agli imbarchi (elevato livello di pressione sonora, inquinamento atmosferico, intrusione visiva, barriera fisica), determinando normali condizioni di mobilità urbana e delle attività socioeconomiche della città;
- con riguardo alla bretella di collegamento, la nuova soluzione progettuale consente di evitare gli impatti acustici, atmosferici, e da intrusione visiva a carico delle abitazioni immediatamente circostanti. Gli impatti da traffico intenso risultano notevolmente ridotti anche grazie alla capacità aggiuntiva del parcheggio-tampone previsto a monte di Villa S. Giovanni poiché la realizzazione di un sistema per la regolazione del traffico in funzione della capacità di traghettamento del servizio di trasporto permette di eliminare quasi del tutto le code di attesa nelle vie cittadine;
- la riduzione del tratto da allargare manterrebbe inoltre inalterata l'organicità e l'unitarietà degli altri interventi previsti in progetto in quanto verrebbe ancora assicurata la separazione dei traffici destinati a Villa S. Giovanni rispetto a quelli per gli approdi;

sotto il profilo ambientale:

- dal punto di vista dell'inquinamento atmosferico, gli interventi previsti inducono delle modifiche rilevanti sullo stato di qualità dell'aria esistente, portando il grado di inquinamento a valori sensibilmente minori. Determinanti a tal proposito il tunnel e soprattutto il parcheggio-tampone di regolazione del traffico a monte di Villa S. Giovanni che contribuiranno a migliorare la situazione in talune aree a criticità relativa, in quanto il traffico non attraverserà più il centro cittadino e potrà sostare nell'apposito parcheggio in attesa dell'imbarco;

HRW
RGS

- per ciò che riguarda il problema dell'inquinamento acustico, la situazione attuale è caratterizzata, come già sottolineato, da alti livelli di pressione sonora, quasi sempre superiori ai valori limite di normativa, anche in condizioni di traffico fluido. Il progetto proposto contribuisce ad attutire il problema dell'inquinamento acustico per i ricettori posti lungo la bretella, mediante la posa in opera di barriere fonoassorbenti e fonoisolanti, la costruzione del tunnel e la riduzione del tratto di bretella di collegamento da allargare, così come previsto dalle integrazioni trasmesse in data 7/4/99;
- le modifiche indotte dai nuovi interventi a mare possono essere considerate trascurabili, sia perché la superficie occupata è molto limitata rispetto all'estensione del porto sia perché non viene alterato il regime delle correnti e lo stato attuale di qualità delle acque. Inoltre i dragaggi sono limitati a poche migliaia di m³. Per ciò che riguarda i problemi di erosione, la realizzazione del molo di sottoflutto permette di ridurre i fenomeni di erosione della costa a nord di Villa San Giovanni;
- il progetto delle nuove opere è stato realizzato preferendo i percorsi sotterranei o a piano campagna (per il collegamento della bretella autostradale agli imbarchi è stato preferito il percorso in tunnel piuttosto che in viadotto) e riutilizzando ed integrando nel nuovo progetto le infrastrutture presenti nell'area, al fine di non creare modificazioni sensibili della percezione visiva e per garantire l'integrazione paesaggistica delle nuove opere con quelle esistenti. La realizzazione del tunnel peraltro rende "invisibile" il traffico diretto agli imbarchi, eliminando così il problema dell'ostruzione visiva che oggi è molto elevato;
- in conclusione, la realizzazione delle infrastrutture viarie e portuali di Villa S. Giovanni consentirà un miglioramento sensibile delle condizioni di deflusso viario e della vivibilità ambientale di Villa S. Giovanni, grazie al contenimento del problema della coda (durata e lunghezza) e dei disagi per i veicoli diretti agli imbarchi e alla riduzione del problema dell'inquinamento atmosferico e acustico che può essere ricondotto entro limiti accettabili grazie alla costruzione del tunnel e alla riduzione del tratto di bretella da allargare, così come previsto dalle integrazioni trasmesse dal proponente con nota del 7/4/99 e confermato anche dall'Amministrazione Comunale di Villa San Giovanni (nota del 12/5/99), in accoglimento della richiesta dei cittadini i cui fabbricati sono prospicienti lo svincolo autostradale;
- considerata la situazione urbanistica in cui dovranno essere realizzate le nuove opere, gli impatti della fase di costruzione sono rilevanti, soprattutto per quanto riguarda quelli atmosferici e di intralcio alla circolazione. Tali impatti possono essere efficacemente ridotti grazie alla realizzazione dell'area di sosta per gli autoveicoli a monte di Villa S. Giovanni, prevista nell'Accordo di Programma (di cui al DPCM 26/1/90) e conforme al vigente strumento urbanistico. A tal proposito si prende atto della nota del 12/5/99 dell'Amministrazione Comunale di Villa S. Giovanni in cui si dichiara di voler "*integrare i lavori previsti in progetto con detto parcheggio intendendo realizzare lo stesso allo scopo di utilizzarlo durante i lavori in città*";

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

CONSIDERATA la nota n. 6277 della Regione Calabria del 22 ottobre 1999, pervenuta il 22 novembre 1999, con cui si esprime un parere positivo a condizione che sia previsto in progetto:



Il Ministro dell'Ambiente

- le opere presentate nello studio di impatto ambientale devono essere progettate e realizzate in modo unitario e coordinato;
- la realizzazione di aree di stoccaggio dei mezzi in attesa di essere imbarcati, con dimensioni sufficienti per ospitare un numero di veicoli pari al numero degli stessi che ogni nave può contenere, sarà oggetto di altra valutazione e, pertanto, dovrà essere considerata stralciata da questa progettazione;

CONSIDERATO il parere n. 27267 del Ministero per i beni e le attività culturali dell'11 novembre 1999, pervenuto in data 18 novembre 1999, con cui si esprime parere positivo alla richiesta di valutazione di impatto ambientale dell'opera presentata dal Comune di Villa S. Giovanni a condizione che si ottemperi alla seguente prescrizione;

- per la realizzazione del parcheggio, potrà essere dato un parere conclusivo solo previa valutazione del relativo progetto definitivo da parte della competente Soprintendenza per i Beni Ambientali Architettonici Artistici e Storici della Calabria e che, per quanto attiene all'aspetto della tutela archeologica del sito, i lavori vengano seguiti da personale tecnico-scientifico della Soprintendenza Archeologica della Calabria, con particolare riguardo alla fase di realizzazione dell'area di stoccaggio veicoli, prevista nelle immediate vicinanze della svincolo autostradale Villa San Giovanni dell'A3 Salerno-Reggio Calabria

preso atto che sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini in data 18 dicembre 1997, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata che di seguito si sintetizzano;

- osservazione da parte di 80 cittadini che evidenzia come gli allargamenti originariamente previsti dalla bretella di raccordo con l'autostrada sul lato monte non sono conformi alle destinazioni d'uso previste dal P.R.G. comunale, e si osserva che l'ampliamento della bretella stessa altererebbe la situazione fisica, ecologica e estetica dei luoghi, compromettendo la fruizione delle unità abitative e creando problemi alla salute e alla sicurezza fisica degli abitanti;

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 alle infrastrutture viarie e portuali di Villa San Giovanni da realizzarsi in Comune di Villa San Giovanni, presentato dal Comune di Villa San Giovanni **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) prima dell'apertura dei cantieri per il tunnel, deve essere realizzato il previsto parcheggio-tampone per l'accumulo degli autoveicoli in attesa dell'imbarco già previsto dall'Accordo di programma (di cui al DPCM 26/1/90) e riconosciuto di importanza essenziale, ai fini del controllo dei flussi di traffico verso l'imbarco e per mitigare gli impatti legati ai cantieri. Tale parcheggio deve essere predisposto per l'accumulo dei veicoli a monte di Villa S. Giovanni e deve essere dotato di attrezzature e servizi alle persone e di un sistema di regolazione automatica e di dosatura dei flussi di traffico in uscita verso gli approdi, in funzione della capacità di

deflusso della stazione a valle. Il parcheggio va gestito in modo integrato, così da garantire un flusso stabile di circolazione lungo il tratto di collegamento dell'autostrada con il porto evitando la congestione di traffico in zona stazione ovvero nel tratto urbano di raccordo;

- b) il proponente dovrà adottare le soluzioni progettuali previste, riguardanti la bretella di collegamento fra l'autostrada e il piazzale ANAS, prevedendo il suo allargamento solo nel tratto in prossimità del piazzale ANAS e F.S. e mantenendo l'attuale larghezza nel restante tratto fino allo svincolo dell'autostrada, in modo da evitare ogni interferenza con le abitazioni esistenti;
- c) il progetto degli interventi di mitigazione degli impatti acustici dovrà garantire il rispetto della normativa acustica in riferimento alla zonizzazione comunale e a tutte le indicazioni provenienti dall'emanando decreto sul rumore delle infrastrutture stradali; non dovrà comunque essere superato in corrispondenza dei ricettori il limite di 65 dBA diurni e 55 dBA notturni. Va quindi effettuata una verifica modellistica dell'efficacia delle barriere acustiche proposte (che dovranno essere abbinata a pavimentazioni fonoassorbenti) rispetto ai limiti posti dalla normativa di riferimento. E' necessario prevedere inoltre la verifica ex post di congruità rispetto ai limiti di legge degli interventi suddetti di mitigazione del disturbo fonico, e qualora risulti necessario, elaborare e attuare uno specifico piano di risanamento acustico;
- d) il progetto deve recepire le indicazioni contenute nello studio di impatto in ordine agli interventi di mitigazione, recependo le indicazioni riguardanti le soluzioni mitigative dell'impatto della cantierizzazione (seguendo l'ordine di realizzazione per stralci funzionali del progetto secondo il programma temporale previsto dal documento integrativo del 10/5/99), e quelle riguardanti il tunnel, compresa in particolare l'adozione di idonei impianti di ventilazione per ridurre la concentrazione degli inquinanti atmosferici e l'installazione di pannelli fonoassorbenti per ridurre l'inquinamento acustico;
- e) lungo l'asta di raccordo autostradale di collegamento con gli approdi e svincoli, vanno collocate attrezzature e postazioni di vigilanza automatica della velocità, prevedendo inoltre tutti i possibili interventi (recinzioni, ecc.) e eventuali strutture di contenimento dei veicoli atti a garantire la sicurezza in caso di incidente dei residenti in adiacenza all'infrastruttura;
- f) tutte le colmate a mare dovranno essere effettuate in ambito preliminarmente confinato rispetto allo specchio portuale, allo scopo di limitare la diffusione della torbidità delle acque;
- g) il proponente dovrà adottare, in fase di progettazione esecutiva, tutte le modifiche di semplificazione e/o riduzione del piazzale ANAS e dello stoccaggio dei mezzi diretti agli imbarchi delle FS (inteso sia come area che come opere e attrezzature connesse) che si renderanno possibili a seguito della realizzazione del parcheggio di accumulo per gli autoveicoli;
- h) dovrà essere predisposto e attuato, in collegamento con le autorità competenti, un piano di monitoraggio che misuri le concentrazioni di macro e micro-inquinanti, inclusi i PM10, i PM2,5, benzene e IPA. Il piano di monitoraggio dovrà prevedere campagne di misura per un periodo di tempo che va da un anno prima ad un anno dopo l'entrata in esercizio della nuova opera, allo scopo di quantificare i benefici apportati;
- i) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dalla Regione Calabria e dal Ministero per i beni e le attività culturali;
- l) i progetti di cui alle prescrizioni di cui ai punti a), b) e g) dovranno essere sottoposti a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente prima dell'avvio dei lavori. I progetti di cui



Il Ministro dell' Ambiente

alle restanti prescrizioni dovranno essere sottoposti a verifica di ottemperanza da parte dei competenti uffici della Regione Calabria;

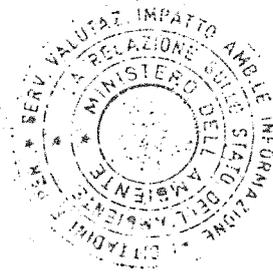
DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato al Comune di Villa San Giovanni, al Ministero dei trasporti, al Ministero dei lavori pubblici 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 24 MAG. 2000

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITA' CULTURALI



La presente copia fotostatica composta
di N. 5..... fogli è conforme al
suo originale
Roma, li 24. / 05. / 2000

Beccari

mm
RA