



Il Ministro dell' Ambiente

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI CULTURALI ED AMBIENTALI

VISTO il comma 2 ed i seguenti dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n.349;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 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 decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 25 marzo 1997 GAB/97/560/DEC per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto "Variante esterna all'abitato di Marina di Gioiosa Jonica da realizzarsi dal Km 107+000 al Km 110+550 compreso lo svincolo sulla S.G.C. Jonio-Tirreno" da realizzarsi nei Comuni di Marina di Gioiosa Jonica e di Gioiosa Jonica, presentato dall'ANAS compartimento per la Calabria in data 22 gennaio 1998;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa in data 21 aprile, 27 maggio e 15 giugno 1998;

VISTO il parere del Ministero dei beni ambientali e culturali del 24 agosto 1998, pervenuto in data 28 agosto 1998, in cui si esprime parere favorevole con prescrizioni;

VISTO il parere n. 257 formulato in data 9 luglio 1998, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione ha:

preso atto che:

- la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante tre lotti della variante alla 106 Jonica tratto Calabro, nel tratto Palizzi Caulonia, e precisamente:

- variante all'abitato di Palizzi 2° lotto dal km 49+485 al km 51+750;
- variante al tratto compreso tra i km 70+300 (Ferruzzano) e km 74+800 (Africo);
- variante esterna all'abitato di Marina di Gioiosa Jonica tra il km 107+000 e il km 110+550 compreso lo svincolo sulla S.G.C. Jonio-Tirreno;

ritenuto che:

- per quanto riguarda le prime due varianti in procedura (Ferruzzano-Africo e Palizzi) il Servizio V.I.A. ha verificato che la loro realizzazione condiziona la prosecuzione del nuovo itinerario della S.S. 106 a monte della fascia costiera e che, ad oggi, non risultano disponibilità finanziarie per il completamento dell'intero tratto Palizzi-Caulonia. Pertanto il Servizio VIA ha richiesto all'ANAS con nota del 25 maggio 1998, uno studio su alternative progettuali che prendano in considerazione anche le ipotesi di varianti locali in corrispondenza dell'attraversamento dei centri urbani di Ferruzzano-Africo e Palizzi;
- la Variante di Marina di Gioiosa non è contigua agli altri lotti in procedura e risulta funzionale all'apertura di lotti già realizzati o in corso di ultimazione (ma non accessibili alla viabilità esistente) facenti parte del nuovo itinerario della S.S. 106 e pertanto è possibile l'espressione di un parere relativo alla sola variante all'abitato di Marina di Gioiosa, preventivamente alle altre varianti in procedura, in quanto lotto funzionale ed indipendente dalla realizzazione dei tratti contigui;

valutato che:

- l'intervento oggetto di pronuncia di compatibilità ambientale riguarda la variante alla S.S. 106 Ionica all'abitato di Marina di Gioiosa Jonica fra il km 107+000 e il km 110+550, che assolve anche la funzione di collegamento tra la Strada di Grande Comunicazione Jonio-Tirreno (per una rapida connessione all'Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria) e la variante di Roccella Jonica, già eseguita e non ancora aperta al traffico;
- il tracciato ha una lunghezza complessiva di circa km 4,6 (inclusi gli svincoli) con una sezione stradale del tipo III C.N.R. e una piattaforma di larghezza di m 18,60 costituita da due carreggiate composte da due corsie per senso di marcia, separate da spartitraffico centrale di m 1,10;
- le principali opere d'arte sono costituite da:
 - tre viadotti per complessivi m 1950 per ciascuna carreggiata;
 - una galleria artificiale di m 115 per ciascuna carreggiata;
 - gallerie per complessivi m 1350 per la carreggiata di monte;
 - gallerie per complessivi m 1200 per carreggiata di valle;
 - un ponte di m 31,50 per ciascuna carreggiata;
- nello studio sono state esaminate quattro ipotesi di tracciato, condizionate dall'ubicazione della S.G.C. Jonio-Tirreno e dalla posizione della variante all'abitato di Roccella Jonica già realizzata. L'alternativa scelta presenta minore lunghezza di viadotti e gallerie, un migliore inserimento nell'ambiente, con pile e rilevati più contenuti, un minore impatto paesaggistico ed un minor costo.
- lo studio ha analizzato le attività di cantiere, il loro impatto sull'ambiente e sugli insediamenti umani. E' previsto un cantiere principale in corrispondenza del termine lato Reggio Calabria del lotto già eseguito nonché tre cantieri secondari. Lo studio prevede, a lavori ultimati, la bonifica e il ripristino delle aree alla vocazione originaria.
- l'area oggetto dell'intervento è inserita nella fascia litorale Jonica ubicata all'estremo meridionale della Regione Calabria, a metà strada tra la località di Siderno e quella di Roccella Jonica nella provincia di Reggio Calabria. Il tracciato attraversa un territorio a destinazione prettamente agricola e orograficamente variato, caratterizzato da un susseguirsi di valli lunghe e strette che ospitano torrenti e fiumare con un decorso quasi perpendicolare al mare. Il territorio è caratterizzato da una particolare orografia, con incisioni in cui scorrono fiumare o torrenti e colline in continua successione e da una profonda trasformazione dovuta prevalentemente all'uso antropico, agricolo e infrastrutturale.



Il Ministro dell'Ambiente

Le valli, tutte povere d'acqua, e specialmente quelle della Fiumara Buonamico e della Fiumara Torbido, presentano problemi di bonifica ma anche di difesa e di regimentazione.

- per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, lo Studio di valutazione d'impatto ambientale, in assenza di dati e di stazioni operative nell'area di studio, ha applicato il modello Waterfield Hickman per la determinazione della concentrazione di monossido di Carbonio.

Sebbene i valori di traffico ipotizzati siano stati volutamente considerati nell'ipotesi meno favorevole, ed il ricettore sia stato posto ad una distanza di m 15 dal bordo della strada, il valore ottenuto è al di sotto del livello prescritto dalla normativa vigente;

- da un punto di vista naturalistico il territorio, a causa dell'elevato livello di antropizzazione, non presenta caratteristiche particolari. L'uso intensivo del territorio per fini produttivi ha sostituito, con gli anni, gli ecosistemi naturali con colture specializzate quali l'agrumeto, l'oliveto e il frutteto. L'agricoltura risulta comunque relativamente poco sviluppata sia per la frammentazione delle proprietà sia per la difficoltà d'uso dei macchinari dovuta alla natura e topografia dei terreni.

Gli incendi, l'eccessivo pascolamento e la pressione antropica in generale, hanno portato ad una banalizzazione delle specie vegetali e animali presenti e quindi ad un assottigliamento della biodiversità;

- la sinistra orografica del Torrente Torbido si estende in una zona di territorio dove trova collocazione l'abitato di Marina di Gioiosa con piccoli orti e frutteti, in prevalenza ad agrumeto. Procedendo a monte del centro abitato, l'opera viaria incrocia in minima parte una porzione di minuscolo querceto, piccole porzioni di oliveto ed estese porzioni di seminativi arborati, ed infine in prossimità del Torrente Romanò incontra una vasta zona coltivata ad oliveto fino ad una zona di terreno incolto;

- il tratto di territorio interessato dall'opera è costituito da aree orograficamente complesse, interessate da fenomeni idrologici caratteristici come la Fiumara Torbido e la Fiumara Romanò.

Tale territorio, seppure degradato, specie negli alvei delle fiumare, presenta elementi di interesse paesaggistico soprattutto sulla prima fascia costiera.

Pur essendo il territorio discretamente dotato di presenze archeologiche il tracciato si sviluppa all'interno di un corridoio che non presenta alcuna interferenza con manufatti storici e reperti archeologici;

- lo Studio per quanto riguarda la situazione attuale dell'inquinamento da rumore sulla S.S. 106 ha usato la metodologia di calcolo adottata dalla Federal Highway Administration USA assumendo come volumi di traffico quelli estrapolati dai dati rilevati dall'ANAS. I valori medi del rumore emesso dal traffico della attuale S.S. 106 variano da circa 78,67 dBA nel giorno e fino a 76,84 dBA nella notte ad una distanza dal recettore di m 15, e da circa 52 dBA nel giorno fino a 50 dBA di notte ad una distanza del recettore di m 400;

La mappa della rumorosità, mostra che la zona con più alto grado di disturbo è la fascia a ridosso della S.S. 106 per un'ampiezza media di 250 m dove i valori medi variano da circa 67 dBA nel giorno e 58 dBA nella notte

Con la realizzazione dell'intervento lo studio ha assunto come ipotesi di T.G.M. 9150 veicoli leggeri (6960 diurni e 2200 notturni) e 2850 veicoli pesanti (2150 diurni e 700 notturni) e ha preso in considerazione una fascia di 400 m a destra e a sinistra del nuovo tracciato. Il tracciato analizzato evidenzia livelli di rumorosità elevati soprattutto nei punti con distanza compresa entro i 50 m dell'asse stradale e fino ai 250-300 m.

I tratti più esposti al rumore sono le aree in corrispondenza dei viadotti più lunghi.

- lo Studio d'Impatto Ambientale ha individuato idonei interventi di mitigazione sia in fase di realizzazione che di esercizio;

GR
142

- l'attuale S.S. 106 nel tratto Palizzi-Caulonia ha quasi interamente una sezione di 7 metri, ad eccezione delle due tratte comprese fra Marina di Gioiosa e Caulonia, adeguate al tipo III ma tuttora in attesa di essere aperte al traffico, e rappresenta in molti punti un asse di sviluppo urbano oltre che unica soluzione per i collegamenti intercomunali e interconnessione della rete viaria trasversale, principale e secondaria;
- la S.S. 106 attuale è percorsa da discreti flussi veicolari, con una consistente componente di mezzi adibiti al trasporto merci, per tutto l'arco dell'anno con punte elevate nelle stagioni estive. Per quanto riguarda i livelli di sicurezza essa risulta caratterizzata da una elevata incidentalità;
- l'intervento pertanto, oltre a completare e rendere funzionale il collegamento della variante di Roccella Jonica con la S.G.C. Jonio-Tirreno, è da ritenersi motivato in quanto l'attraversamento del centro urbano da parte dei flussi di traffico sulla S.S. 106 Jonica provoca un rallentamento dei flussi veicolari di lunga percorrenza, costringendo gli abitanti degli insediamenti costieri a convivere con un traffico non locale e con una riduzione delle attività urbane;
- dall'analisi dei documenti di pianificazione generali e settoriali emerge la compatibilità dell'intervento con gli strumenti pianificatori, nonché la priorità espressa dagli atti programmatori;
- per quanto riguarda l'impatto ambientale direttamente generato dall'opera si rileva che gli impatti principali riguardano la sottrazione del suolo (prevalentemente terreno agricolo), l'interferenza con gli attraversamenti dei corsi d'acqua, l'intercettazione di falde idriche (in particolare in corrispondenza delle gallerie), il rischio di innesco di movimenti franosi in corrispondenza dalle gallerie e degli imbocchi di esse, l'ingombro territoriale e visivo in corrispondenza dei lunghi viadotti di attraversamento dei principali corsi d'acqua e delle valli che tagliano trasversalmente le fiumare, l'avvicinamento dell'infrastruttura ad alcune abitazioni e ad un edificio scolastico elementare con un aumento dell'inquinamento acustico;
- la soluzione prospettata nel progetto prevede inoltre che sulla testata del viadotto iniziale della presente variante, si innesti il futuro lotto funzionale della nuova S.S. 106 verso Siderno e Locri e con il superamento della Fiumara del Torbido;
- data l'immediata prossimità di tale viadotto con l'alveo del Torbido, la quota, la livelletta e la direzione del viadotto condizioneranno rigidamente la futura prosecuzione dell'opera sopra ed oltre la Fiumara; per altro le modalità e le compatibilità ambientali di tale prosecuzione non sono ad oggi accertate e definite;
- pertanto si è reso opportuno verificare la fattibilità del massimo arretramento verso est del termine del presente viadotto, al fine di non condizionare così rigidamente le modalità di futura prosecuzione del tracciato, nel territorio caratterizzato dal suddetto sistema fluviale e dei sistemi vallivi e collinari in destra orografica. In tale ipotesi la connessione con la S.G.C. Jonio-Tirreno potrà avvenire riutilizzando al massimo la viabilità provinciale esistente.
- complessivamente, l'opera in progetto apporta un miglioramento al centro abitato di Marina di Gioiosa in quanto lo spostamento del traffico di attraversamento sulla variante in progetto allontana le sorgenti di emissioni degli inquinanti acustici ed atmosferici dall'abitato;
- molti effetti indesiderabili dovuti al nuovo tracciato indicati sono da ritenersi comunque mitigabili a condizione che si rispettino le prescrizioni indicate successivamente nella proposta di parere;

VISTO il parere del Ministero dei beni culturali e ambientali del 24 agosto 1998, pervenuto in data 28 agosto 1998, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:



Il Ministro dell'Ambiente

- venga effettuata una campagna di saggi lungo il percorso dei tratti in rilevato stradale ed effettuato un saggio stratigrafico in corrispondenza dei piloni d'appoggio dei viadotti, onde valutare correttamente l'eventualità di danni al contesto stratigrafico, i quali dovranno avvenire sotto la direzione scientifica della Sovrintendenza Archeologica competente per territorio;
- vengano messe in atto, in fase esecutiva, tutte quelle accortezze necessarie per la mitigazione d'impatto ambientale, come la piantumazione di essenze arboree sempreverdi o cascanti in sommità dei muri di controripa o alla base dei muri di sostegno;

CONSIDERATO che la Regione Calabria non ha espresso il proprio parere in merito all'opera proposta;

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

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 alla variante esterna all'abitato di Marina di Gioiosa Jonica dal km 107+00 al 110+550 della 106 Jonica tratto calabro, compreso lo svincolo sulla S.G.C. Jonio-Tirreno da realizzarsi nei Comuni di Marina di Gioiosa Jonica e Gioiosa Jonica (RC) presentato dall'ANAS Compartimento Calabria **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) nel tratto in corrispondenza tra l'inizio del lotto e l'imbocco della galleria "Pantalogna" si dovrà prevedere la soluzione proposta dall'ANAS del 15 giugno 1998 che prevede, rispetto alla soluzione originaria, lo stralcio dei due previsti svincoli in corrispondenza della S.G.C. Jonio-Tirreno e dell'ultimo tratto di viadotto, nonché una rampa di raccordo tra il viadotto e la sottostante strada provinciale (da riusare fino all'attuale svincolo sulla S.G.C. Jonio-Tirreno). Il viadotto rimanente e la rampa di raccordo dovranno essere quanto più arretrati possibile verso est, fatto salvo il superamento del fiume e della S.S. 281. Dato il carattere temporaneo di tale soluzione la rampa di raccordo dovrà poter essere facilmente demolita e la esistente viabilità provinciale dovrà essere adeguata per le strette necessità di sicurezza in funzione del traffico prevedibile per il breve periodo della soluzione temporanea;
- b) le campate dei viadotti dovranno essere sufficientemente lunghe al fine di evitare l'occupazione dei corsi d'acqua;
- c) dovrà essere presentata una progettazione di massima degli interventi di mitigazione acustica (solo sommariamente indicati nello studio di impatto), tenendo conto che nella fascia di 200 m per ciascun lato (fascia di pertinenza) i valori limite assoluti di immissione del rumore prodotto dall'infrastruttura stradale, in corrispondenza dei ricettori sensibili, non dovrà eccedere i 65 dB(A) come Leq diurno e i 55 dB(A) come Leq notturno.

In tal senso dovrà essere presa in considerazione, in corrispondenza dei ricettori sensibili, la localizzazione di ulteriori barriere acustiche o la modifica delle strutture di protezione già previste o, in ultima analisi, la delocalizzazione dell'edificio scolastico.

GB 1/10/05

Il proponente dovrà assicurare la verifica degli interventi *ex post* di mitigazione acustica proposti o da integrare, sulla base delle misure effettuate negli stessi punti in corrispondenza dei ricettori sensibili, che consentano inoltre di monitorare l'andamento dei livelli sonori all'apertura al traffico della strada.

Ove lo spazio disponibile e la distanza fra sorgente sonora e ricettori lo consentano, si potranno prevedere interventi di mitigazione con valenza paesaggistica (terrapieni doppi arbustati, terrapieni compressi o barriere vegetative);

d) i lavori per la realizzazione delle opere, ed in particolare le perforazioni, la messa in opera dei pali di viadotti e ponti, i getti di calcestruzzo, dovranno essere condotti con tutte le cautele necessarie ad evitare sversamenti e dispersioni sul suolo, nel sottosuolo e nelle acque di sostanze inquinanti accidentalmente provenienti dalle macchine operatrici e dagli automezzi, dalle betoniere e dalle casseformi in calcestruzzo, dalle installazioni logistiche di cantiere, ecc.

Dovrà essere quindi predisposta la raccolta e la depurazione delle acque nere delle installazioni logistiche di cantiere, di quelle di lavaggio delle betoniere e di supero dei getti di calcestruzzo.

Le aree di sosta delle macchine operatrici e degli automezzi di cantiere dovranno essere impermeabilizzate e dotate di appositi sistemi di raccolta dei liquidi provenienti da sversamento accidentale e delle acque di prima pioggia.

Perforazioni di rocce molto permeabili e in cui sia stata accertata la presenza delle falde idriche sotterranee di maggior interesse dovranno avvenire con impianti a secco o con uso di fanghi e additivi inerti.

I getti di calcestruzzo in prossimità o sotto la superficie delle falde idriche sotterranee di maggior interesse dovranno avvenire a seguito di preventivo intubamento ed isolamento del cavo al fine di evitare la dispersione in acqua del cemento e degli eventuali additivi;

e) al fine di limitare gli eventuali sversamenti accidentali di sostanze inquinanti dovranno essere previsti idonee vasche o disoleatori prima dei punti di immissione nei ricettori naturali, eventualmente accompagnati da materassi di assorbimento lungo le canalizzazioni, raccolta acque e sversamenti accidentali.

L'impianto dovrà essere sottoposto periodicamente a manutenzione e svuotamento;

f) il progetto deve recepire le indicazioni contenute nello studio di impatto e nel documento aggiuntivo dell'ANAS, pervenuto in data 21 Aprile 1998, in ordine agli interventi di mitigazione e di inserimento ambientale, computandone i costi e prevedendone la relativa copertura finanziaria con l'apporto delle seguenti modifiche:

- nelle scarpate in trincea devono essere prevalentemente impiegate specie arbustive autoctone con disposizione a mosaico;

- sui substrati minerali sciolti delle scarpate in trincea deve essere riportato uno strato di terreni vegetali in abbinamento con stuoie organiche antierosive, idrosemina e messa a dimora di arbusti autoctoni;

- per le sistemazioni delle sponde dei corsi d'acqua previste nello studio, ove possibile, vanno adottate tecniche naturalistiche di consolidamento tipo terre rinforzate verdi, palificate vive, ecc.;

- per quanto riguarda le tecniche di ingegneria naturalistica si deve far riferimento al documento del Ministero dell'Ambiente "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del settembre 1997;



Il Ministro dell'Ambiente

- g) dovranno prevedersi passaggi per la fauna (scatolari con banchine per il transito terrestre) nel tratto tra le progressive 1627,58 e 1796,85 sia nella carreggiata a monte che a valle per evitare la frammentazione di habitat indotte dalla soluzione di progetto;
- h) i relativi progetti di sistemazione e di inserimento ambientale, con computi e localizzazioni di dettaglio (di cui ai precedenti lett. e) ed f), nonché la progettazione di massima degli interventi di mitigazione acustica (di cui alla lett. c), dovranno essere sottoposti al Ministero dell'Ambiente per le verifiche di ottemperanza prima dell'inizio dei lavori;
- i) dovranno essere altresì ottemperate le prescrizioni contenute nel parere del Ministero dei beni culturali ed ambientali;

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Compartimento Calabria, all'ANAS Direzione Centrale, al Ministero dei lavori pubblici 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 10 SET. 1998

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

**IL MINISTRO PER I BENI
CULTURALI ED AMBIENTALI**