



Ministero della Transizione Ecologica

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

Oggetto: [ID: 8465] Progetto definitivo “Lavori di collegamento della S.S. 106 (km 0+000) alla S.S. 106 VAR/A (km 17+000) relativi all’adeguamento della S.P. 16 (cat. Stradale C1) per il rafforzamento della viabilità”.

Valutazione preliminare ai sensi dell’art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006.

Nota Tecnica.

Oggetto della richiesta di valutazione preliminare

Con nota prot. COMM_SS106.COMM106.U.61 del 17/05/2022, acquisita al prot. MiTE-63360 del 20/05/2022, il Commissario Straordinario per gli interventi infrastrutturali sulla S.S. 106 “Jonica” ha presentato istanza e documentazione progettuale in formato digitale, ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell’art. 6, comma 9 del D.Lgs. 152/2006, per il progetto definitivo “*Lavori di collegamento della S.S. 106 (km 0+000) alla S.S. 106 VAR/A (km 17+000) relativi all’adeguamento della S.P. 16 (cat. Stradale C1) per il rafforzamento della viabilità*” che ricade nel territorio del Comune di Simeri Crichi in Provincia di Catanzaro.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo e nella documentazione ad essa allegata, il progetto proposto interessa la S.P. 16 (cat. Stradale C1) che costituisce il collegamento fra la S.S. 106 “Jonica” e la S.S. 106 VAR/A. L’intervento, di lunghezza complessiva di circa 860 m., prevede l’allargamento della piattaforma stradale della S.P. 16, il rifacimento di opere idrauliche e della pavimentazione stradale, l’installazione di nuove barriere di sicurezza, la riprofilatura delle scarpate, e l’eliminazione degli accessi privati attraverso la realizzazione di un tratto di viabilità di rammaglio. Il proponente riferisce che la finalità dell’intervento proposto è il miglioramento delle attuali condizioni di sicurezza della S.P. 16 che presenta caratteristiche dimensionali non adatte ai volumi di traffico con conseguenti rallentamenti e formazione di code, nonché rischi per la circolazione dovuti alla ridotta ampiezza delle corsie di marcia percorse da un elevato numero di mezzi pesanti. La presenza, inoltre, degli accessi alle proprietà private tramite intersezioni a raso rappresenta un ulteriore elemento di criticità.

L’intervento in valutazione riguarda una tipologia di opera ricadente nell’Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, punto 2) lettera h) “*modifiche o estensioni di progetti di cui all’allegato II, o al presente allegato già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi (modifica o estensione non inclusa nell’allegato II)*”.

Analisi e valutazioni

Da quanto riportato nella documentazione trasmessa dal soggetto proponente emerge quanto segue.

La S.P. 16 (cat. Stradale C1) origina in corrispondenza della rotatoria di Simeri Crichi sulla S.S. 106 “Jonica” e si sviluppa perpendicolarmente ad essa, in direzione nord-ovest, ricongiungendosi alla S.S. 106 VAR/A. L’intervento proposto, che interessa il territorio del Comune di Simeri Crichi (CZ), presenta una lunghezza complessiva di circa 860 m. e prevede l’allargamento della piattaforma stradale della S.P. 16 dagli attuali 7,50 m. circa, ad una larghezza di 10,50 m. con due corsie, una per senso di marcia, di 3,75 m. e con banchine laterali di 1,50 m.. Il progetto prevede, inoltre, il rifacimento di opere idrauliche e della pavimentazione stradale, l’installazione di nuove barriere di sicurezza, la riprofilatura delle scarpate, nonché l’eliminazione degli accessi privati attraverso la realizzazione di un tratto di viabilità di rammaglio. Il proponente riferisce che la finalità dell’intervento proposto è il miglioramento delle attuali condizioni di sicurezza della S.P. 16 che presenta caratteristiche dimensionali non adatte ai volumi di traffico con conseguenti rallentamenti e formazione di code, nonché rischi per la circolazione dovuti alla ridotta ampiezza delle corsie di marcia percorse da un elevato numero di mezzi pesanti. La presenza, inoltre, degli accessi alle proprietà private tramite intersezioni a raso rappresenta un ulteriore elemento di criticità.

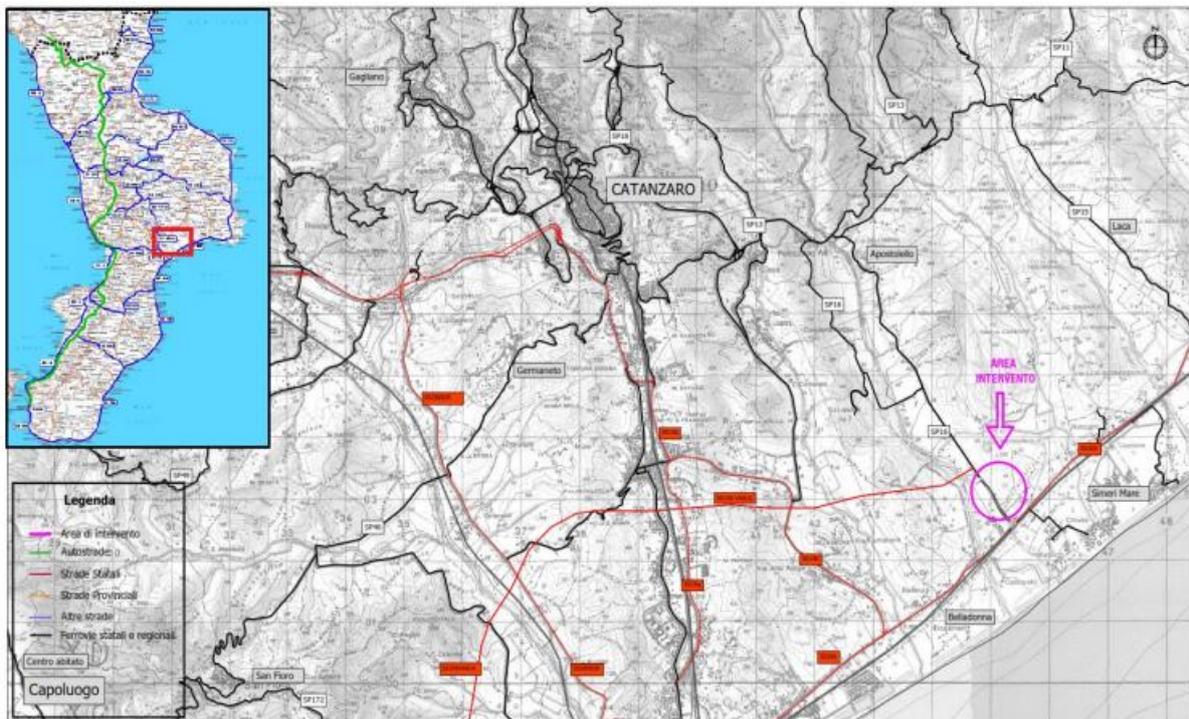


Fig. 1: Area di intervento Fonte: Lista di controllo

Il proponente riferisce che il progetto prevede, in sintesi, i seguenti interventi:

- parziale rettifica del tracciato piano-altimetrico con minimi allargamenti per visibilità in curva;
- disciplina degli accessi privati con l’introduzione di un tratto di viabilità di rammaglio;

- realizzazione di nuove barriere di sicurezza in linea con le ultime disposizioni normative;
- rifacimento del sistema di raccolta e smaltimento delle acque di piattaforma e di versante/scarpatata;
- rifacimento delle opere d'arte idrauliche;
- rifacimento della pavimentazione stradale;
- razionalizzazione del sistema di raccolta acque di piattaforma e di versante/scarpatate, con conseguente eliminazione dei fenomeni di erosione superficiale dei suoli e di accumulo di detriti lungo la piattaforma stradale;
- migliorare l'inserimento paesaggistico dell'opera grazie agli interventi di ripristino delle scarpate oggetto di erosione e alle opere a verde previste nelle aree intercluse esistenti, e lungo alcune parti del tracciato;
- maggior sicurezza con riduzione dell'incidentalità per effetto dell'adeguamento della piattaforma stradale (larghezza, pendenze trasversali, allargamenti in curva per la visibilità), della disciplina degli accessi privati, della disposizione di nuove barriere di sicurezza e dell'eliminazione degli elementi di pericolo presenti a margine della viabilità esistente.

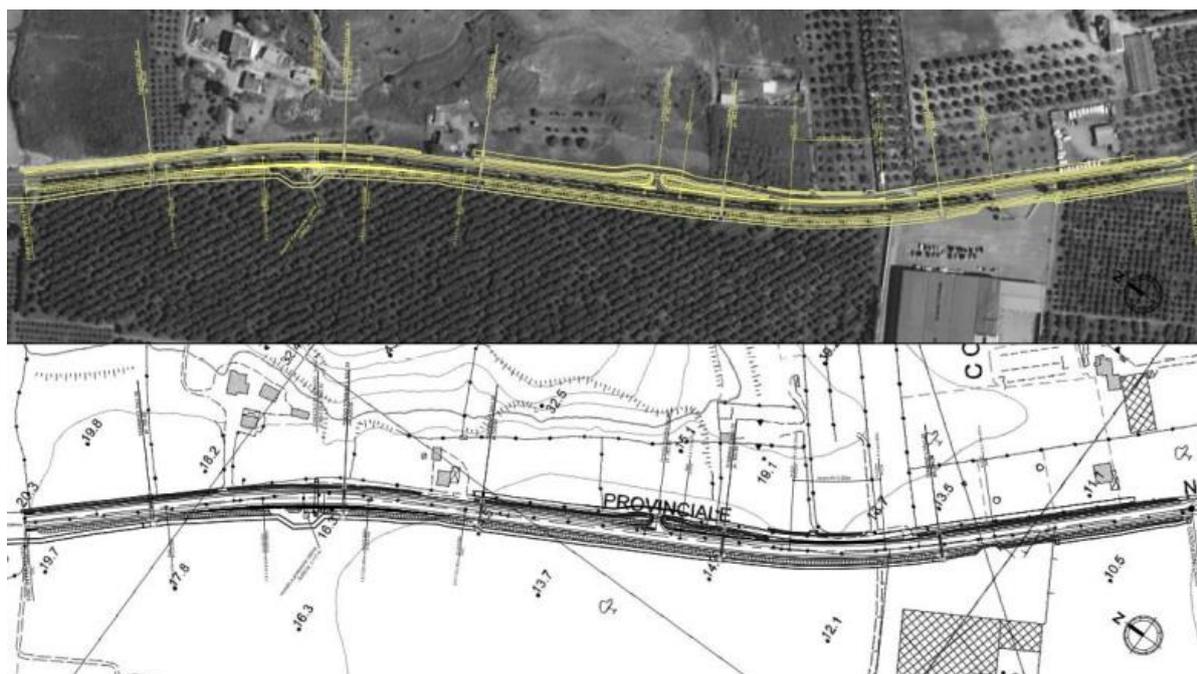


Fig. 2: tratto stradale oggetto di intervento Fonte: Lista di controllo

La realizzazione degli interventi prevede l'abbattimento di un filare frangivento, in affiancamento all'asse stradale e costituito da 408 alberi di cipresso, che interferisce con l'allargamento della piattaforma stradale e con le opere idrauliche da realizzare. A tale riguardo il proponente ha trasmesso, in allegato alla lista di controllo, la nota della Regione Calabria U.O.A. Politiche della Montagna, Foreste, Forestazione e Difesa del Suolo, prot. 10371 del 12/01/2022, con la quale in riscontro alla richiesta del proponente di taglio e successiva estirpazione del predetto filare, ha rappresentato che prende atto della dichiarazione resa dal proponente circa la sussistenza delle condizioni di cui all'art. 5 comma 6, della D.G.R. n. 238 del 30/05/2014, e cioè che non sono

considerati bosco i filari di piante non soggetti a pratiche agronomiche da meno di cinque anni. Concludendo che, qualora invece non ricorrano integralmente le suddette condizioni, deve essere prodotta apposita istanza conforme alla modulistica della Regione Calabria.



Fig. 3: accessi privati non segnalati e filare frangivento Fonte: Lista di controllo

La viabilità di rammaglio in progetto, volta alla messa in sicurezza degli accessi privati, verrà realizzata a circa 2.70 m. di distanza dal pavimentato, avrà larghezza costante di 4,00 m., con andamento parallelo all'asse stradale ed avrà origine dalla pk 0+040 fino alla pk 0+532 circa in destra nel senso crescente delle progressive chilometriche.

Con riferimento alla cantierizzazione, è prevista la realizzazione del Cantiere Base di circa 6.000 mq. in corrispondenza di un ramo parzialmente utilizzato dello svincolo di Simeri-Crichi della SS106 Var/A, di competenza Anas. Nell'area di cantiere verranno realizzate due aree di deposito temporaneo, l'area A1 dedicata al deposito temporaneo del terreno vegetale e l'area A2 in cui si collocheranno le piante di ulivo espiantate in attesa del successivo reimpianto. Lungo il tratto in cui sarà collocata la sopra citata viabilità di rammaglio, infatti, sono presenti n. 23 piante di ulivo che verranno collocate temporaneamente in detta area A2 e successivamente reimpiantate presso le medesime particelle delle ditte interessate. Il tempo stimato per la esecuzione dei lavori è di circa 11 mesi e tutte le attività relative all'allestimento, allo smantellamento delle aree di cantiere e realizzazione dell'opera saranno inserite all'interno del Piano di Sicurezza e Coordinamento. Durante le fasi di cantiere sarà istituito un apposito sistema di regolazione del traffico al fine di evitare i rischi di incidente sia per gli utenti che per gli operai. Con riferimento alle attività di scavo verranno prodotti circa 16.000 metri cubi di materiale di risulta, di cui 1.700 mc. verranno riutilizzati all'interno dello stesso cantiere. Il materiale in esubero sarà conferito a discarica. Saranno inoltre prodotti rifiuti provenienti dalle demolizioni delle canalette di raccolta delle acque meteoriche e dalla demolizione del cassonetto stradale esistente.



Fig. 4: Area di cantiere base e deposito temporaneo piante di ulivo Fonte: Lista di controllo

Per quanto riguarda “*Zone umide, riparie, foci dei fiumi*”, il proponente riferisce che a circa 300 m. è presente il Fiume Alli.

Per quanto attiene a “*Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)*” il proponente riferisce che l’intervento non ricade in tali aree, ma che nel raggio di 17 km sono presenti i seguenti siti ZSC IT9330098 “Oasi di Scolacium” a circa 9,5 km, SIC IT 9330185 “Valle Uria” a 11,6 km, EUAP 0066 “Parco Nazionale della Sila” a circa 14,2 km, EUAP 0050 “Riserva naturale poverella Villaggio Mancuso” a 16,2 km circa.

Con riguardo alle “*Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica*” il proponente riporta che l’intervento non interessa tali zone.

Per quanto riguarda i “*Siti contaminati*” (Parte Quarta, Titolo V del D.lgs. 152/2006) il proponente dichiara che nell’area di intervento non sono presenti detti siti.

Per quanto attiene alla classificazione sismica del territorio regionale, ai sensi della O.P.C.M. 3274/2003 e della O.P.C.M. 3519/2006, l’intervento ricade in zona sismica 2.

Con riguardo alle aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni, nonché alle aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923), il proponente riferisce che le opere in progetto non interessano tali aree.

Inoltre, con riferimento alle aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù (aeroportuali, ferroviarie, stradali, infrastrutture energetiche, idriche, comunicazioni ecc.), il proponente, nella lista di controllo, riporta che le opere in progetto si sviluppano prevalentemente sul sedime stradale esistente, fatta eccezione per la realizzazione della viabilità di rammaglio che, invece, interessa fasce di suolo libero in affiancamento alla S.P. 16 esistente, in alcuni casi dedicato a coltivazioni agricole. E' presente, inoltre, la condotta acquedottistica, in gestione alla Società Sorical S.p.A., che interseca trasversalmente la S.P. 16, per la quale sono previsti interventi finalizzati alla sostituzione e successiva posa in opera della nuova condotta in acciaio. Lungo tutto il lato destro dell'attuale sede stradale, a circa 1 m. dal ciglio della strada, è presente la condotta fognaria del Comune di Simeri Crichi con pozzetti di ispezione posti ad un interasse di circa 30 m. A causa della minima distanza tra la condotta e l'attuale sede stradale, oggetto di allargamento, il proponente riferisce che si è resa necessaria la dismissione della condotta esistente e la realizzazione di nuova tubazione.

Conclusioni

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo, considerata la finalità principale degli interventi di miglioramento delle attuali condizioni di sicurezza della S.P. 16 e considerate altresì le caratteristiche degli interventi proposti, con particolare riferimento agli aspetti ambientali, è ragionevole sostenere che non sussistano potenziali impatti ambientali significativi e negativi, né in fase di realizzazione, previo accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio dell'intervento proposto. Per quanto attiene al riutilizzo delle terre e rocce da scavo, il soggetto proponente dovrà provvedere a dare attuazione agli adempimenti di cui al D.P.R. 120/2017.

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

Il Responsabile del procedimento
Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco