



*Ministero dell' Ambiente  
e della Sicurezza Energetica*

DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI

DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS

**OGGETTO: [ID: 9779] Valutazione preliminare ai sensi dell'art.6, comma 9 bis del D.Lgs. 152/2006. SS 106 “Ter”. Svincolo Malderiti – Lavori occorrenti per la realizzazione della manovra di uscita e della viabilità complanare per il collegamento funzionale tra la SS 106 “ter” e la viabilità per l’aeroporto di Reggio Calabria in corrispondenza dello svincolo di “Malderiti” e della rampa in direzione Sud di immissione sulla SS106 “ter”.**

**Nota tecnica.**

**Oggetto della richiesta di valutazione preliminare**

Con nota prot. CDG.ST CZ ANO.0311709 del 26/04/2023 acquisita al prot. acquisita al prot. MASE-75365 del 10/05/2023, la Società ANAS S.p.A. - Struttura Territoriale Calabria 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 e ss.mm.ii. per il progetto definitivo “SS 106 “Ter”. Svincolo Malderiti – Lavori occorrenti per la realizzazione della manovra di uscita e della viabilità complanare per il collegamento funzionale tra la SS 106 “Ter” e la viabilità per l’aeroporto di Reggio Calabria in corrispondenza dello svincolo di “Malderiti” e della rampa in direzione Sud di immissione sulla SS106 “Ter””.

A corredo dell’istanza sopra citata, la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante “Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all’articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall’articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n. 104”, corredata degli Allegati grafici della Lista di Controllo”.

L’intervento, come descritto nell’istanza e nella lista di controllo, si configura come modifica di uno svincolo esistente, rientra nella tipologia elencata nell’Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, al punto c) denominata “strade extraurbane secondarie di interesse nazionale” e consiste nella realizzazione del ramo di svincolo a piani sfalsati, previsto dal progetto principale e non completato nei precedenti appalti, che colleghi la ex-SS106-ter con la viabilità diretta all’Aeroporto di Reggio Calabria e che consenta di innestarsi all’interno della viabilità locale.

A tal fine è prevista l’apertura in destra, sulla ex-SS106-ter, di una manovra d’uscita con la realizzazione di n.2 nuove rotatorie, che danno accesso ad una viabilità complanare esistente e alla viabilità di raccordo all’Aeroporto di Reggio Calabria e la realizzazione della rampa di immissione

sulla SS106 “Ter” in direzione Sud, in sostituzione dell’attuale esistente, che si renderà necessaria a garantire un innesto più funzionale. L’immissione sarà realizzata per mezzo di una nuova corsia di accelerazione, collocata su rilevato, che abbia la caratteristica di complanarità, nel tratto terminale, con l’attuale SS106 esistente, favorendone così la fruibilità nonché migliorandone la sicurezza locale.

Il progetto è localizzato nella periferia nel Comune di Reggio Calabria in località Malderiti nella Regione Calabria

### **Analisi e valutazioni**

La Società ANAS S.p.A. ha in progetto l’adeguamento dello svincolo Malderiti, sulla strada statale SS 106 “Ter” nel Comune di Reggio Calabria, Fig. 1.

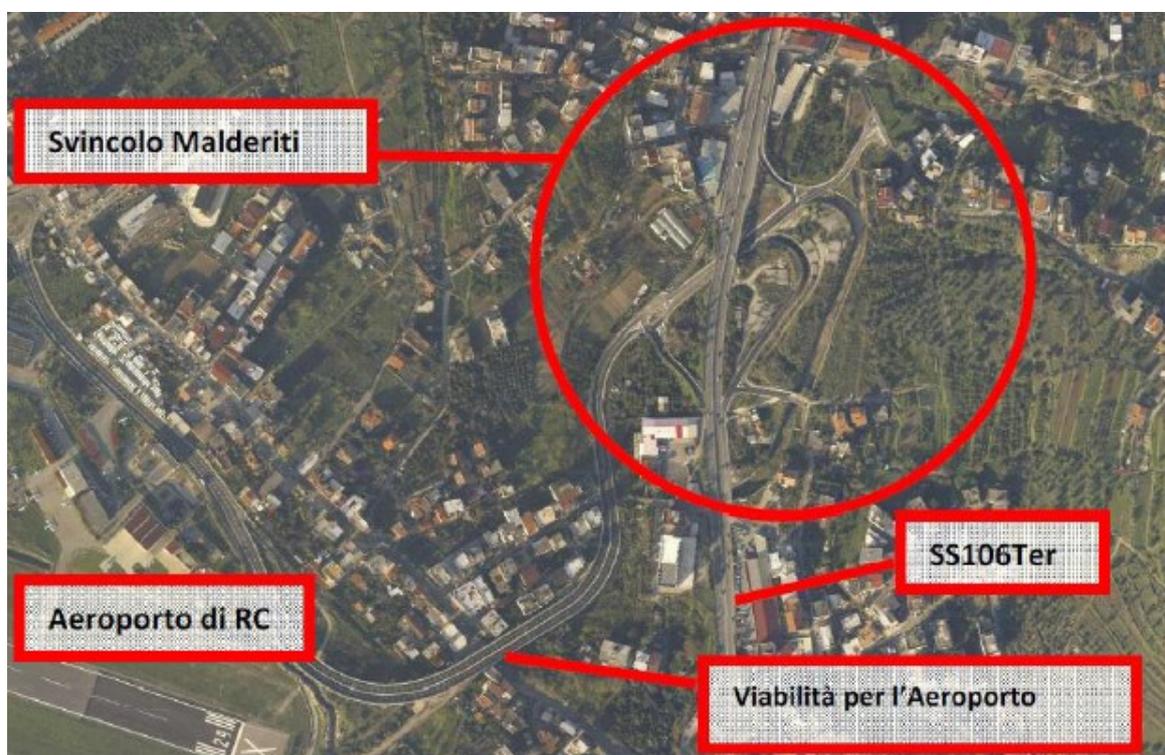


Fig. 1 – Inquadramento dell’area degli interventi (Fonte: Lista di controllo)

Come indicato in premessa, l’intervento consiste nel completamento, adeguamento funzionale e messa in sicurezza dello svincolo “Malderiti”, che sarà attuato mediante la realizzazione del ramo di svincolo a piani sfalsati, che collega la ex-SS106-ter con la viabilità diretta all’Aeroporto di Reggio Calabria e che consente di innestarsi all’interno della viabilità locale (Figg. 1 e 2):

- realizzazione una rampa di decelerazione di circa 120 m, in uscita dalla SS106 Ter;
- una rotonda con diametro esterno di 17 metri, a 3 bracci;
- una rotonda di diametro esterno di 25 metri in cui si innestano 4 bracci tra cui la strada da e per aeroporto di Reggio Calabria;
- una rampa di immissione sulla SS106 “ter” in direzione Sud, di lunghezza di circa 140 m;
- adeguamento e realizzazione di viabilità di raccordo.



Fig. 2 – Inquadramento planimetrico degli interventi (Fonte: Lista di controllo)

Come indicato dal proponente, i lavori prevedono la realizzazione della sede stradale in maniera complanare ai declivi esistenti, ad esclusione della sola rampa di innesto alla SS 106, per la quale è prevista la realizzazione di un muro di sottoscampa in c.a., con altezza massima f.t. di circa 4,00 m, e una paratoia in c.a. avente altezza massima f.t. di circa 5,00 m. È previsto, inoltre, l'inserimento di barriere laterali di protezione e barriere antirumore, nonché opere di rivestimento delle murature fuori terra ed opere a verde che consentiranno una ottimale integrazione dell'opera con il contesto ambientale interessato.

Il proponente afferma che le opere da realizzare insisteranno prevalentemente sulla viabilità di svincolo esistente e su suoli già occupati da porzioni di bracci viari non ultimati, oggi interclusi a qualsiasi utilizzo; saranno utilizzate ulteriori porzioni di suolo per il completamento dell'infrastruttura di entità contenuta e limitata alle sole opere di viabilità indispensabili a garantire la funzionalità e la sicurezza del transito veicolare.

Al fine di consentire il corretto inserimento paesaggistico dell'opera sono previste nel progetto misure di mitigazione quali l'utilizzo di terreno stabilizzato di colore terra naturale nelle isole delle rotonde, la piantumazione di specie vegetative mediterranee nelle rotonde e lungo le scarpate del solido stradale, il recupero a verde della fascia interclusa tra i bracci dello svincolo, con piantumazione di oleandri e ulivi cipressini.

Dal punto di vista morfologico, il tratto interessato dall'opera presenta un assetto sub-pianeggiante con quote assolute comprese tra 25 e 35 m circa sul livello marino. L'area si presenta urbanizzata con presenza di edifici abitativi ed infrastrutture urbane.

In corrispondenza della S.S. 106, si rilevano e importanti manipolazioni antropiche che si manifestano soprattutto con le scarpate e con le opere murarie già realizzate, atte a garantire un sostanziale equilibrio geomorfologico dell'area in esame.

L'area in esame è caratterizzata da unità geologiche quaternarie corrispondenti ad una piccola porzione di piana alluvionale formata dai depositi alluvionali stabilizzati della Fiumara di S. Agata, del Torrente Menga e delle Fiumare D'Armo e riferibili ai depositi presenti nelle piane alluvionali, più o meno estese, delle principali fiumare della città di Reggio Calabria. La parte più superficiale è composta da terreno di riporto e/o suolo rimaneggiato dall'uso agricolo

Con riferimento al punto 7. della Lista di Controllo “Iter autorizzativo del progetto proposto” la Società ANAS S.p.A. indica che il progetto è soggetto ad autorizzazione paesaggistica, ai sensi degli artt. 136 e 142 lett c del D.Ls 42/04, e pertanto sarà necessario acquisire il parere della competente Soprintendenza e della Città Metropolitana di Reggio Calabria Settore Pianificazione Territoriale ed Urbanistica.

Con riferimento al punto 8 della “Lista di controllo”, “Aree sensibili e/o vincolate”, il proponente afferma che:

- al punto 1 “Zone umide, zone riparie, foci dei fiumi”, il progetto non ricade nell’abito di tali zone;
- al punto 4 “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 sito è fuori da aree naturali protette che sono a distanza tale da non poter essere interessate in alcun modo dai lavori in progetto. Il Parco Nazionale dell’Aspromonte dista circa 10 km;
- al punto 7 “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica” il sito ricade in aree vincolate ai sensi dell’art. 136 del D.Ls 42/04;
- al punto 9 “Siti contaminati (Parte Quarta, Titolo V del D.Lgs. 152/2006)”, le opere in progetto ricadono all’esterno di siti identificati come contaminati;
- al punto 10 “Aree sottoposte a vincolo idrogeologico (R.D. 3267/1923)”, il sito non ricade neppure parzialmente in aree sottoposte a vincolo idrogeologico;
- al punto 11 “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni”, il proponente evidenzia che nel Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) le aree di progetto ricadono in Area d’attenzione PGRA -D.S. n.540 del 13/10/2020, Fig. 3;

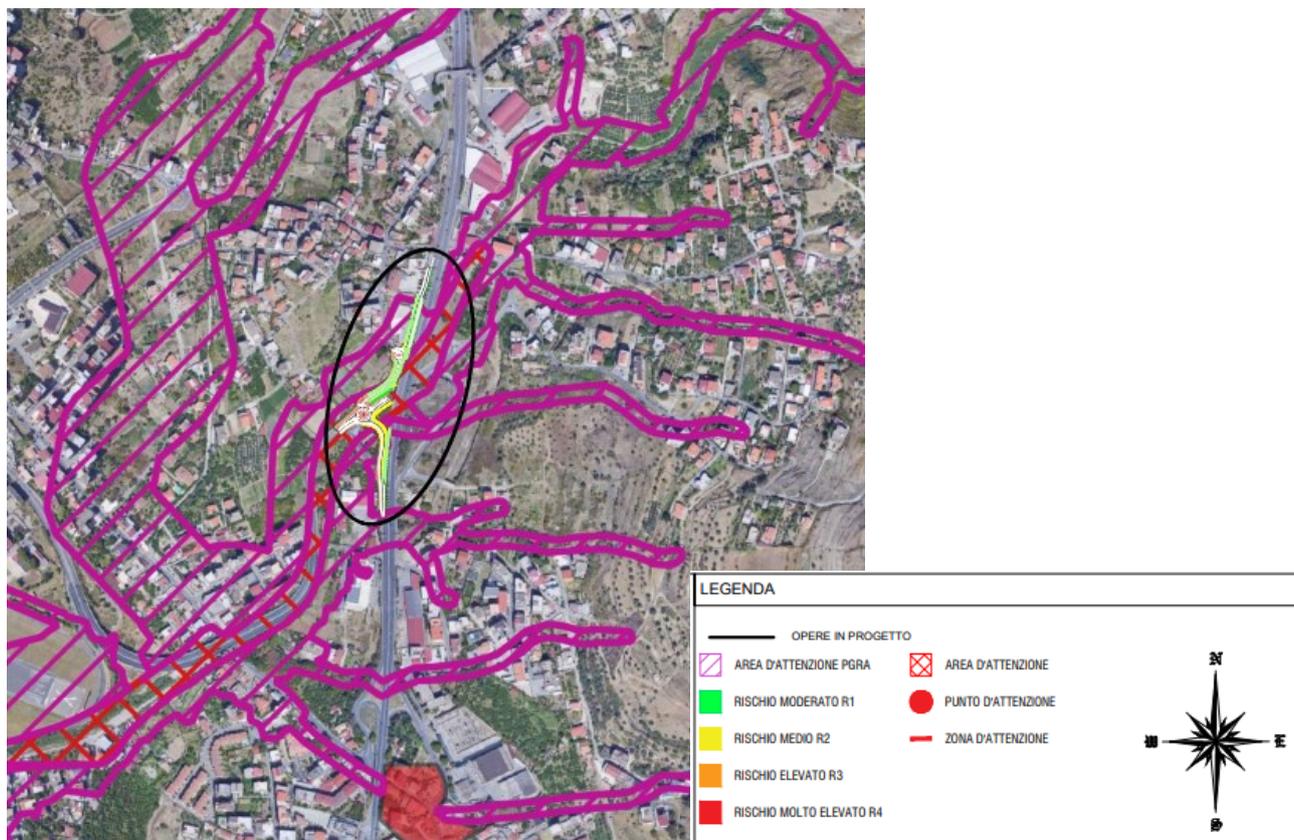


Fig. 3 – Planimetria rischio idraulico - straliccio (Fonte: All.5 alla Lista di Controllo - Planimetria rischio idraulico)

- al punto 12 “Zona sismica” Gli interventi in progetto ricadono in Zona sismica 1;
- al punto 13 “Aree soggette ad altri vincoli/fasce di rispetto/servitù”, Il sito rientra in aree di rispetto stradale DM 1404/68 – PRG; Limitazioni aeroportuali L.58/63; DM 2/1/85; DM 19/7/93;

Con riferimento al punto 9 della Lista di Controllo, “Interferenze del progetto con il contesto ambientale e territoriale”, il Proponente afferma che le opere in progetto di completamento e modifica di svincolo stradale esistente ricadono in parte su suolo incolto a destinazione agraria, ma il progetto non modificherà la topografia dei luoghi.

Rispetto alle emissioni di inquinanti, sostanze pericolose, tossiche, nocive nell’atmosfera, la Società nella *lista di controllo* rappresenta che durante la fase di cantierizzazione è prevista la movimentazione di terre da scavo e inerti, con potenziale emissione di polveri. Durante la fase di esercizio è prevista una riduzione dell’inquinamento acustico e atmosferico dovuta al miglioramento delle condizioni di deflusso veicolare e del livello di servizio, che consentiranno un transito veicolare più scorrevole ed eviteranno fenomeni di congestione del traffico. Al fine di mitigare gli effetti dell’aerodispersione delle polveri e di limitarne il sollevamento, le piste di cantiere e i cumuli di materiali in deposito saranno periodicamente nebulizzati. Le aree dei cantieri fissi conterranno una piazzola destinata al lavaggio delle ruote dei mezzi in uscita dall'area di cantiere; le acque di lavaggio saranno opportunamente raccolte e smaltite senza essere disperse nel suolo.

Non è previsto l'utilizzo di sostanze ad elevato rischio inquinante.

In merito alla produzione di materiale generato e movimentato, il proponente, nella *Lista di controllo*, indica che questo sarà costituito principalmente dagli scavi del terreno esistente, ai fini della realizzazione dell'allargamento dell'attuale sede stradale e per la costruzione delle opere idrauliche necessarie allo smaltimento delle acque di piattaforma, e della realizzazione delle opere di fondazione delle opere d'arte. In minima parte, sarà costituito dalle demolizioni delle strutture e sovrastrutture esistenti (muri, paratie, cordoli, rotatoria esistente), presenti nelle aree oggetto dei lavori. Data la produzione di piccoli quantitativi di materiale di risulta prodotto dagli scavi e la sostanziale non riutilizzabilità dei materiali scavati per la formazione dei rilevati stradali, le attività realizzative verranno sviluppate conferendo a discarica i volumi non riutilizzabili.

A valle della caratterizzazione chimica, si prevede di riutilizzare in cantiere la sola porzione di terre scavate che sarà ritenuta idonea al ricoprimento delle scarpate ed alla realizzazione dell'arginello stradale. Un minimo quantitativo dei materiali provenienti dagli scavi sarà temporaneamente allocato in apposita area, ubicata all'interno dell'area di cantiere, disponendolo sopra teli utili ad evitare la sua compenetrazione con il terreno in sito. Per la restante parte del materiale proveniente da scavi e demolizioni, si prevede il conferimento a discarica autorizzata, secondo quanto disposto nella Parte quarta del D. Lgs. 152/06.

Si precisa che nella documentazione fornita non viene data una stima volumetrica dei materiali e delle terre e rocce da scavo prodotte.

Nella lista di controllo il proponente riporta le cave individuate per l'approvvigionamento dei materiali entro un raggio di 15 km, e gli impianti di recupero fino a 65 km dal sito dei lavori.

La Società Proponente afferma che l'area oggetto di intervento ricade in prossimità dei ricettori sensibili, come la chiesa di Santa Maria del Buon Consiglio e la scuola media statale Pythagoras e la viabilità di accesso all'aeroporto, ma che le opere in progetto migliorano i livelli di servizio e di sicurezza dello svincolo Malderiti producendo effetti positivi in quanto congestioneranno il traffico e innalzeranno il livello di sicurezza degli spostamenti veicolari.

### **Considerazioni e conclusioni**

La Società ANAS S.p.A. - Struttura Territoriale Calabria ha presentato presso questa Amministrazione istanza per la procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto definitivo "SS 106 "Ter". Svincolo Malderiti – Lavori occorrenti per la realizzazione della manovra di uscita e della viabilità complanare per il collegamento funzionale tra la SS 106 "Ter" e la viabilità per l'aeroporto di Reggio Calabria in corrispondenza dello svincolo di "Malderiti" e della rampa in direzione Sud di immissione sulla SS106 "Ter"

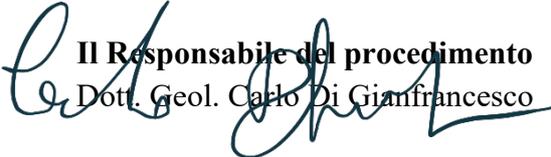
I lavori previsti consistono nel completamento, adeguamento funzionale e messa in sicurezza dello svincolo "Malderiti", che sarà attuato mediante la realizzazione del ramo di svincolo a piani sfalsati, che collega la SS106-ter con la viabilità diretta all'Aeroporto di Reggio Calabria e che consente di innestarsi all'interno della viabilità locale, attraverso la realizzazione di una rampa in

uscita, una rampa di immissione da e per la SS106-ter, due rotatorie di 17 e 25 m e di brevi tratti della viabilità di raccordo.

Secondo quanto riportato nella Lista di controllo e nella documentazione allegata, considerata la finalità degli interventi, 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, previ accorgimenti cautelativi nella fase di cantiere, né in fase di esercizio dell'intervento proposto.

In ordine alla gestione dei materiali prodotti nel corso delle demolizioni, questi dovranno essere gestite secondo la normativa di settore.

Per quanto sopra esposto, sulla base delle analisi e delle valutazioni sopra riportate, per quanto di competenza, si è dell'avviso 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