

PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA







PROGETTO DEFINITIVO

Documentazione Integrativa ai sensi della Legge n. 58 del 26.05.2023

EUROLINK S.C.p.A.

WEBUILD ITALIA 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)

<p>IL PROGETTISTA</p>  <p>Dott. Ing. M. Orlandini Ordine Ingegneri Roma n° 14340</p>	<p>PRESTAZIONI SPECIALISTICHE Coordinamento progetto Collegamenti a terra - Progetto Ambientale</p>  <p>Opera di attraversamento</p>  <p>Opere in sotterraneo</p> 	<p>IL CONTRAENTE GENERALE</p> <p>Amministratore Delegato Dott. F. di Pietro</p>	<p>STRETTO DI MESSINA</p> <p>Direttore Tecnico Dott. Ing. Valerio Mele</p>	<p>STRETTO DI MESSINA</p> <p>Amministratore Delegato Dott. P. Ciucci</p>
--	--	---	--	--

<p><i>Unità Funzionale</i> GENERALE</p> <p><i>Tipo di sistema</i> TECNICO</p> <p><i>Raggruppamento di opere/attività</i> RELAZIONE GENERALE</p> <p><i>Opera - tratto d'opera - parte d'opera</i> FASE DI RIAVVIO LEGGE N. 58/2023</p> <p><i>Titolo del documento</i> SINTESI METODOLOGICA DEI CRITERI ADOTTATI PER LA REDAZIONE DELLA DOCUMENTAZIONE TECNICA ED AMBIENTALE</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">GER0331</div>
--	--

CODICE	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">C</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">G</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">5</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">0</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">0</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">0</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">P</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">R</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">G</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">R</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">G</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">T</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">C</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">R</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">G</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">G</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">0</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">0</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">0</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">0</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">0</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">0</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">0</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">7</div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">B</div> </div>
--------	---

REV	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
A	01/02/2024	EMISSIONE	CRETELLA	GIRARDI	ORLANDINI
B	22/02/2024	REVISIONE	CRETELLA	GIRARDI	ORLANDINI

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO					
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale		<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;"><i>Rev</i></th> <th style="text-align: left;"><i>Data</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">B</td> <td style="text-align: center;">22/02/2024</td> </tr> </tbody> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	B	22/02/2024
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
B	22/02/2024						

INDICE

1	CONSIDERAZIONI PRELIMINARI.....	5
2	SINTESI DELLE PRINCIPALI CARATTERISTICHE FUNZIONALI E PRESTAZIONALI DELL'OPERA.....	10
2.1	ATTRAVERSAMENTO STABILE DELLO STRETTO DI MESSINA	10
2.2	COLLEGAMENTI VERSANTE CALABRIA	11
2.2.1	Viabilità, costituita da rami di accesso, uscita e di servizio	11
2.2.2	Collegamenti ferroviari	12
2.3	COLLEGAMENTI VERSANTE SICILIA.....	13
2.3.1	Rete stradale	13
2.3.2	Collegamenti ferroviari	15
2.4	SINTESI DEL PROCESSO DI CANTIERIZZAZIONE DELL'OPERA	17
3	SINTESI METODOLOGICA DELLA RELAZIONE DEL PROGETTISTA	19
4	SINTESI METODOLOGICA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE E COMPENDEI CORRELATI.....	20
4.1	LINEE GUIDA PER L'IMPLEMENTAZIONE DEL PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE	22
4.2	SINTESI METODOLOGICA DELLA SINTESI NON TECNICA.....	22
5	SINTESI DEGLI STUDI PER LA VALUTAZIONE D'INCIDENZA.....	24
6	PIANO DI INDIRIZZO PER L'UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO AI SENSI DEL DPR 120/17	25
7	SINTESI METODOLOGICA DELLA RELAZIONE PAESAGGISTICA	26
8	SINTESI METODOLOGICA DELLA RELAZIONE DI OTTEMPERANZA	28

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO					
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale		<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;"><i>Rev</i></th> <th style="text-align: center;"><i>Data</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">B</td> <td style="text-align: center;">22/02/2024</td> </tr> </tbody> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	B	22/02/2024
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
B	22/02/2024						

1 CONSIDERAZIONI PRELIMINARI

Lo Stretto di Messina segna il confine tra la Sicilia e la Calabria, due regioni collocate all'estremo sud della penisola italiana e configurabili tra i territori comunitari maggiormente distanti dal baricentro, demografico ed economico, dell'Unione Europea. Per motivi storici e per la loro collocazione geografica, entrambe le regioni sono caratterizzate da livelli di crescita inferiori alla media europea e sono comprese tra quelle identificate come "meno sviluppate" (ne è prova il PIL pro capite inferiore al 75% della media comunitaria). Negli ultimi venti anni è stato possibile constatare, per questo specifico ambito territoriale comparabile ad una macroregione, ad un aggravamento del divario socio-economico rispetto alla media sia del Paese sia delle altre omologhe regioni del Mezzogiorno continentale. È, inoltre, aumentata per alcune aree nazionali, ad eccezione dei territori calabresi e siciliani, la differenza di accessibilità indotta dal potenziamento del trasporto ferroviario di lunga percorrenza, dovuta alla messa in esercizio, a partire dal 2009, del sistema di Alta Velocità (AV). Questo significativo divario di accessibilità risulta parzialmente compensato solo dallo sviluppo dei collegamenti aerei low cost, la cui crescita rimane comunque inferiore a quella di Campania e Puglia e finanche circoscritta ad un modesto segmento della domanda complessiva.

Il completamento dell'asse Napoli-Palermo, previsto dalla programmazione europea nel corridoio TEN-T Scandinavo-Mediterraneo e dalla programmazione nazionale negli "Allegati Infrastrutture" al DEF 2017-2020, è in avanzato stato di realizzazione (si pensi all'Autostrada del Mediterraneo A2 e al raddoppio linea ferroviaria Palermo-Catania-Messina) e di progettazione (ci si riferisce ai lotti conclusivi della linea ferroviaria Palermo-Catania-Messina e gli assi autostradali e stradali in Sicilia e Calabria), nonché in fase di finanziamento, come nel caso della AV Salerno - Reggio Calabria.

Ciò premesso, l'attuazione del sistema di "Attraversamento Stabile dello Stretto di Messina e dei Collegamenti Stradali e Ferroviari sui Versanti Calabria e Sicilia" ("**Opera**"), si configura, pertanto, in termini strategici, rapportabili sia all'area vasta che ad un ambito di valenza interregionale, come risposta risolutiva e promotrice di un quadro organico ed integrato di azioni programmatiche di medio periodo, aventi la finalità di compensare una condizione oggettiva di deficit infrastrutturale, penalizzante per un intero sistema economico e sociale, mediante la messa in esercizio di:

- un corridoio multimodale passeggeri e merci, in grado di aumentare l'utilità complessiva degli investimenti già attuati ed in corso di realizzazione sull'intero regime di mobilità integrata a servizio del Paese (ci si riferisce, in primis, al nuovo tunnel ferroviario del Brennero, che costituisce, proprio sul corridoio Scandinavo-Mediterraneo¹, la più grande infrastruttura attualmente in fase di realizzazione in Europa);
- una rete di collegamenti stradali e ferroviari interni al Mezzogiorno, la cui realizzazione consentirà di aumentare la connettività interregionale, incrementando il mercato interno afferente alla macroregione con rilevanti potenzialità di sviluppo a favore di questa parte del Paese;

¹ Il corridoio Scandinavo-mediterraneo (SCAN-MED) è uno dei corridoi individuati come prioritari nella strategia europea TEN-T (Trans European Network-Transport), che mira a sviluppare un'ampia rete europea dei trasporti (stradali, ferroviari, navali, portuali, aeroportuali) con l'obiettivo di collegare i territori, rimuovere i "colli di bottiglia" ed eliminare le barriere tecniche al transito di persone e merci attraverso la costruzione di nuove infrastrutture e la modernizzazione di quelle già esistenti, l'innovazione digitale, l'adozione di standard comuni ecc. Il Corridoio SCAN-MED è il corridoio più lungo della rete TEN-T e collega Finlandia e Svezia a nord con Malta a sud, attraversando da nord a sud il territorio italiano. La lunghezza complessiva del corridoio è di 7.527 km. Considerando che al 1° gennaio 2022 la popolazione UE (+ Norvegia) contava 452.4 milioni di persone e nel 2021 il PIL europeo (Norvegia inclusa) si attestava a circa 15.000 miliardi di euro (fonte: Eurostat 2022), i paesi appartenenti allo ScanMed RFC rappresentano il 38,2% della popolazione UE (+ Norvegia) e producono il 47,4% del PIL europeo (Norvegia inclusa).

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO					
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale		<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;"><i>Rev</i></th> <th style="text-align: left;"><i>Data</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">B</td> <td style="text-align: center;">22/02/2024</td> </tr> </tbody> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	B	22/02/2024
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
B	22/02/2024						

- un fattore d'integrazione economico-sociale, di equità e un acceleratore di crescita delle città di Reggio Calabria e Messina e dei relativi territori, che già oggi esprimono circa il 30% della domanda di attraversamenti dello Stretto e che costituiscono un'unica area metropolitana integrata, ove risiedono circa 800 mila abitanti.

La sua realizzazione risulta, pertanto, funzionale al processo di integrazione europeo di libera circolazione dei cittadini e della politica comune dei trasporti (disciplinata all'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), e nel titolo VI del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, articoli 90÷100).

Per il conseguimento di questo quadro prioritario di obiettivi, lo Stato, mediante l'emanazione del D.L. 31 marzo 2023, n. 35 conv. in Legge 26 maggio 2023, n. 58², recante "**Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria**", ha provveduto a disciplinare i molteplici aspetti che dovranno contraddistinguere la progressione temporale e sequenziale del processo amministrativo, autorizzativo e attuativo del progetto afferente all'**Attraversamento stabile dello Stretto di Messina e dei Collegamenti Stradali e Ferroviari sui versanti Calabria e Sicilia**"; tra cui il riavvio delle correlate attività di programmazione e progettazione dell'opera, come puntualmente definite dall'articolo 3 della legge stessa. L'articolo 3, commi 2 e seguenti, infatti, indica il contenuto della principale documentazione tecnica ed ambientale che dovrà essere approvata dal Consiglio d'Amministrazione della Società Stretto di Messina SpA (SdM), previo parere del Comitato Scientifico (CS) e successivamente trasmessa, insieme al progetto definitivo, al Ministero delle Infrastrutture (MIT), il quale procederà ad indire la Conferenza di Servizi (CdS), e contestualmente all'autorità competente ai fini dell'avvio della procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA). Una volta completati positivamente i procedimenti e previa verifica della compatibilità delle valutazioni acquisite dalla CdS, il MIT procederà con la trasmissione degli atti opportunamente istruiti per tale fine al Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica per lo Sviluppo Sostenibile (CIPESS), affinché si perfezioni la complessiva e definitiva approvazione dell'Opera.

La previsione normativa in esame conferma la validità del progetto definitivo a suo tempo redatto ai sensi del d.lgs. n. 163/2006 ed approvato dalla Società concessionaria (SdM) in data 29 luglio 2011, in quanto si limita a prevedere che, nella fase di riavvio della programmazione e progettazione dell'Opera, si agisca, in termini di mera integrazione, mediante apposita relazione del progettista, dei contenuti tecnici e ambientali del progetto definitivo del 2011. Ciò al fine di attestare la rispondenza dello stesso al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell'Opera.

La relazione del progettista dovrà inoltre indicare le ulteriori prescrizioni da sviluppare nel progetto esecutivo per adeguarlo alla normativa tecnica e di sicurezza, all'evoluzione tecnologica e all'utilizzo dei materiali di costruzione, alla compatibilità ambientale e alle prove sperimentali richieste sul progetto definitivo. Quanto sopra con l'obiettivo di garantire la piena rispondenza di tutte le parti d'opera, nessuna esclusa, alle disposizioni vigenti principalmente in materia di sicurezza strutturale, di efficienza prestazionale, di compatibilità ambientale, di innovazione tecnologica e costruttiva.

² Trattasi del testo del decreto-legge 31 marzo 2023, n. 35, coordinato con la legge di conversione 26 maggio 2023, n.58, recante : "**Disposizioni urgenti per la realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria**", pubblicato sulla G.U. Serie generale, n. 125 del 30-05-2023.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO					
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale		<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;"><i>Rev</i></th> <th style="text-align: center;"><i>Data</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">B</td> <td style="text-align: center;">22/02/2024</td> </tr> </tbody> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	B	22/02/2024
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
B	22/02/2024						

Oggetto delle nuove istruttorie, così come definite proceduralmente dal D.L. n. 35/2023, deve intendersi, pertanto, il medesimo progetto definitivo - approvato da SdM ed in relazione al quale sono già state avviate e istruite le procedure di verifica della relativa compatibilità ambientale richieste dal diritto nazionale e dal diritto dell'Unione Europea, vigenti in materia – integrato con i contenuti della relazione del progettista.

Ne consegue che le caratteristiche geometriche-funzionali e strutturali, che conformano l'intera infrastruttura in esame, riconducibili più precisamente ai seguenti tre macro ambiti progettuali: 1) Opera di attraversamento, 2) Collegamenti versante Calabria (stradali e ferroviari) e 3) Collegamenti versante Sicilia (stradali e ferroviari), risultano di fatto invariate e confermate rispetto al progetto definitivo approvato da SdM, fatto salvi gli adeguamenti, peraltro circoscritti a specifici ambiti normativi, richiesti dall'art. 3, comma 2, D.L. n. 35/2023.

Tutto ciò considerato, nelle successive sezioni della presente relazione, avente la finalità di illustrare, con opportuna sintesi, le metodologie operative applicate dalla SdM, in qualità di Soggetto Proponente, nella fase di redazione della documentazione tecnica ambientale funzionale alle istruttorie delineate dal nuovo quadro normativo, si darà evidenza dei criteri metodologici con cui sono stati predisposti i compendi tecnico-scientifici afferenti ai seguenti ambiti di approfondimento progettuale ed oggetto di VIA e procedure correlate:

- Relazione del Progettista;
- Studio di Impatto Ambientale, comprensivo della Sintesi non Tecnica;
- Linee guida per l'implementazione del Progetto di Monitoraggio Ambientale;
- Studi per la Valutazione d'Incidenza;
- Relazione Paesaggistica.

Sempre in questa sede, si procederà, inoltre, ad offrire un analogo approfondimento di sintesi in merito alla documentazione approntata sia per la gestione delle terre e rocce da scavo sia per la Verifica di Ottemperanza.

Nel primo caso si è proceduto predisponendo uno specifico compendio qualificato come:

- Piano di indirizzo per l'utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo ai sensi del DPR 120/17.

In relazione alla Verifica di Ottemperanza si è proceduto predisponendo la:

- Relazione di Ottemperanza.

In quest'ultimo elaborato si offre un puntuale riscontro della rispondenza del progetto definitivo, implementato e adeguato nei termini richiesti dall'articolo 3, comma 2, del D.L. n. 35/2023 rispetto al quadro prescrittivo e di raccomandazioni impartito in sede sia di approvazione del progetto preliminare, di cui alla Delibera di approvazione CIPE n. 66/2003, sia di procedura VIA e procedimenti correlati, di cui al Parere CT-VA 1185 del 21/03/2013³, si è proceduto predisponendo una specifica Relazione di Ottemperanza.

³ Trattasi del Parere n. 1185 del 15 marzo 2013 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (CT-VA) – Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale, dell'allora Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), riprodotto in copia conforme all'originale il 21/03/2013, afferente il Progetto Definitivo dell'Attraversamento stabile dello Stretto di Messina e dei collegamenti Stradali e Ferroviari sui versanti Calabria e Sicilia". Tale Parere contempla i seguenti due specifici ambiti di espressione: il primo ambito attiene all'esito dell'istruttoria di valutazione ambientale operata in merito alle opere oggetto di "Varianti Sostanziali", previste sui versanti siciliano e calabro; il secondo ambito è relativo alla "Verifica di Ottemperanza" delle prescrizioni/raccomandazioni impartite dalla Delibera CIPE n. 66 del 1° agosto 2003 sul Progetto Preliminare e da ottemperarsi in fase di progettazione definitiva.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO	
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale	<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<i>Rev</i> B	<i>Data</i> 22/02/2024

Si ritiene opportuno anticipare la trattazione delle suddette sintesi, riportando di seguito uno schema riepilogativo dell'intera documentazione tecnica ed ambientale predisposta dal Proponente ai fini sia dell'attivazione delle procedure istruttorie di cui all'art. 3, commi 4 e seguenti, del DL n.35/2023, così come modificato conseguire l'ottemperanza positiva nei confronti delle prescrizioni e raccomandazioni che ad oggi risultano oggetto di giudizi gravati da parziale ottemperanza e da mancata ottemperanza.

Dal suddetto schema è possibile, inoltre, riscontrare le correlazioni tra i vari compendi specialistici e le corrispondenti procedure tecnico-amministrative afferenti alle fasi di riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera.

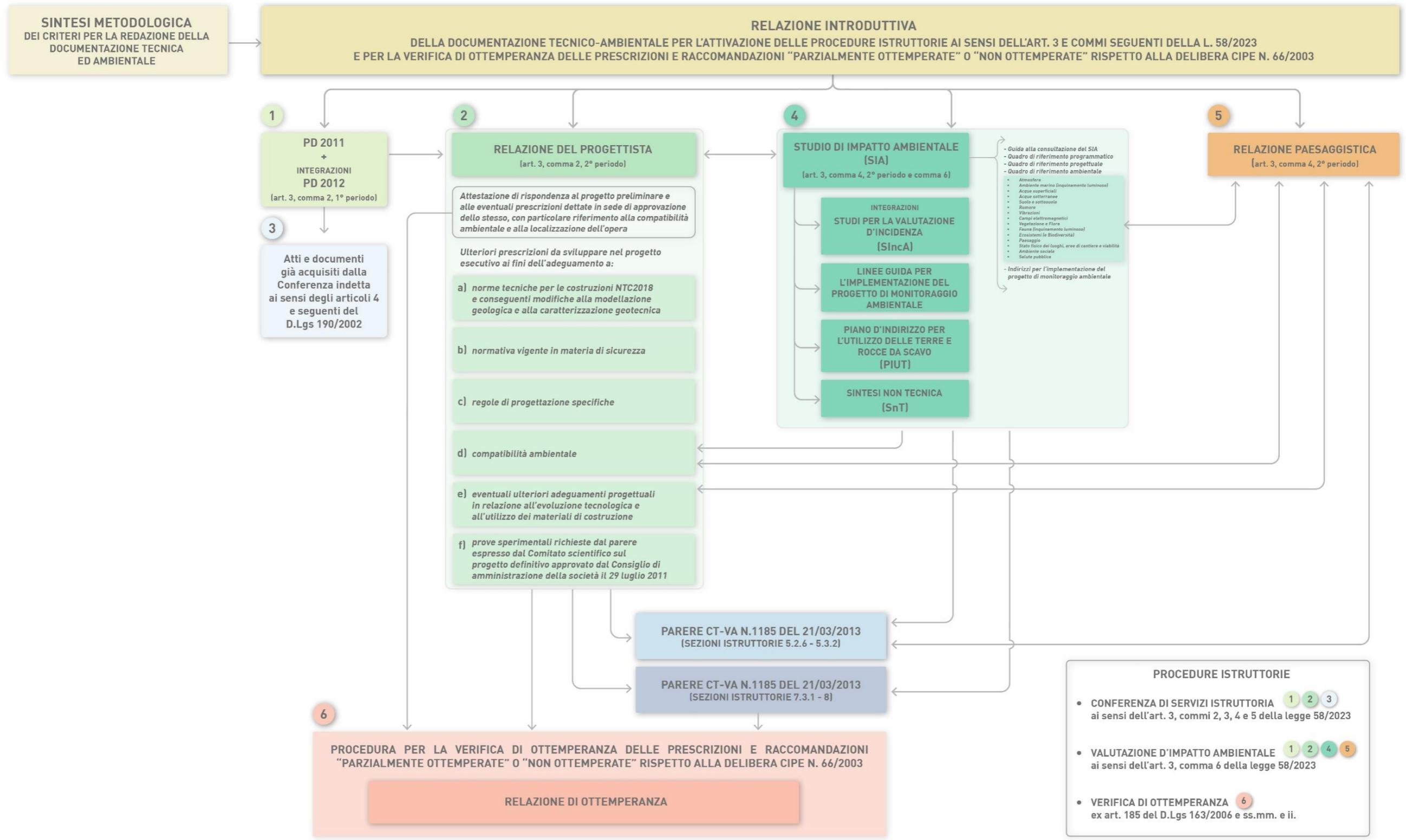


Figura 1-1 – Schema riepilogativo riportante le correlazioni tra i vari compendi specialistici e le rispettive e le procedure tecnico-amministrative afferenti alla fase di riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO					
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale		<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;"><i>Rev</i></th> <th style="text-align: left;"><i>Data</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">B</td> <td style="text-align: center;">22/02/2024</td> </tr> </tbody> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	B	22/02/2024
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
B	22/02/2024						

2 SINTESI DELLE PRINCIPALI CARATTERISTICHE FUNZIONALI E PRESTAZIONALI DELL'OPERA

L'illustrazione delle sintesi metodologiche dei compendi tecnici ed ambientali che compongono il corpus documentale prodotto ai fini del riavvio delle procedure autorizzative, è preceduta da una breve descrizione delle principali caratteristiche funzionali e dimensionali dell'opera, al fine di consentire una valutazione dell'entità dell'intervento in termini di infrastrutturazione intermodale. La seguente trattazione riporta, inoltre, una breve sintesi del processo di cantierizzazione dell'Opera.

2.1 ATTRAVERSAMENTO STABILE DELLO STRETTO DI MESSINA

L'attraversamento stabile sullo Stretto di Messina è stato progettato secondo lo schema del ponte sospeso, con vita di progetto di almeno 200 anni.

Il progetto definitivo è contraddistinto dalle seguenti principali caratteristiche dimensionali:

- una lunghezza della campata centrale di 3.300 metri, a fronte di 3.666 metri di lunghezza complessiva comprensiva delle campate laterali;
- 60,4 metri larghezza dell'impalcato;
- 399 metri di altezza delle torri;
- 2 coppie di cavi per il sistema di sospensione, aventi 5.320 metri di lunghezza complessiva e 1,26 metri di diametro e blocchi d'ancoraggio pari a 533.000 m³;
- 65 metri di altezza di canale navigabile centrale per il transito di grandi navi.

La sezione del ponte è contraddistinta da 6 corsie stradali, 3 per ciascun senso di marcia (veloce, normale, emergenza) e 2 binari ferroviari e marciapiedi laterali, per una capacità dell'infrastruttura pari a 6.000 veicoli/ora e 200 treni/giorno.



Figura 2-1 - Simulazione prospettica del ponte

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO	
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale		<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<i>Rev</i> <i>Data</i> B 22/02/2024

2.2 COLLEGAMENTI VERSANTE CALABRIA

In relazione ai collegamenti programmati in corrispondenza del Versante Calabria, interagenti con l'opera di attraversamento, è possibile riscontrare la seguente articolazione progettuale funzionale omogenea:

- Viabilità, costituita da rami di accesso, uscita e di servizio;
- Collegamenti ferroviari.

Tali opere ricadono nei comuni di Villa San Giovanni e Campo Calabro in provincia di Reggio Calabria.

2.2.1 Viabilità, costituita da rami di accesso, uscita e di servizio

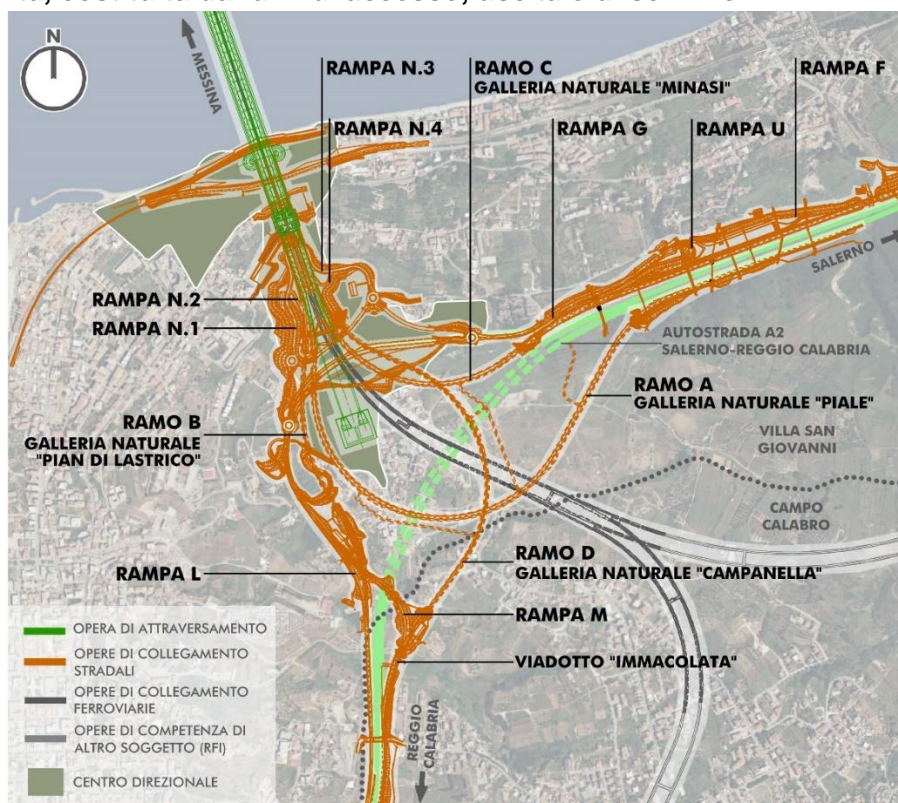


Figura 2-2 – Stralcio planimetrico con indicazione dei rami, delle rampe e delle principali opere d'arte di progetto costituenti i collegamenti stradali sul versante Calabria

La configurazione funzionale del sistema di interconnessione stradale tra l'opera di attraversamento e la viabilità autostradale ad essa confluyente prevede la realizzazione dei seguenti collegamenti viari:

1. **Sistema di uscita:** costituito dalla Rampa "A" che collega, in direzione nord, il Ponte con l'Autostrada A2 "del Mediterraneo", verso Salerno. In questo tratto trovano ubicazione quali opere principali il viadotto e la galleria naturale "Piale". Il sistema d'uscita comprende anche la Rampa "B", che dal Ponte si raccorda con l'Autostrada A2, in direzione sud, verso Reggio Calabria. L'opera di rilievo, presente in questo tratto, coincide con la galleria naturale "Pian di Lastrico".

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO	
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale	<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<i>Rev</i> B	<i>Data</i> 22/02/2024

2. **Sistema di accesso:** caratterizzato dalla presenza della Rampa “C”, coincidente con la galleria “Minasi”, che consente di accedere al Ponte ai flussi provenienti da nord, direzione Salerno, dell’Autostrada A2. Trattasi del principale collegamento da nord in direzione del Ponte. La rampa di svincolo si distacca dal nuovo tratto in variante dell’Autostrada A2 e termina in corrispondenza dell’asse della Torre sud.
3. **Sistema di collegamento al Centro Direzionale:** le relazioni di mobilità che contraddistinguono l’offerta del Ponte e che si configurano funzionalmente nei sistemi di ingresso e uscita governati dallo svincolo di interconnessione con il contesto autostradale di area vasta, si completano con un’ulteriore relazione di accessibilità rispetto anche al programmato Centro Direzionale, mediante il sistema integrato delle Rampe “F”, “G”, “L” e “M”.
4. **Sistema di servizio di emergenza:** la rete stradale interessata dai flussi veicolari è implementata da un ulteriore livello di collegamenti finalizzati alla gestione dei veicoli di manutenzione ordinaria e straordinaria ed in grado di gestire l’intera mobilità in condizioni di emergenza. Tale viabilità è contraddistinta dalle rampe “N1”, “N2”, “N3” e “N4”.

2.2.2 Collegamenti ferroviari



Figura 2-3 – Stralcio planimetrico con indicazione dei rami costituenti i collegamenti ferroviari di progetto sul versante Calabria

Il collegamento ferroviario la cui realizzazione è programmata in corrispondenza del Versante Calabro, si configura come un primo tratto del raccordo alla linea tirrenica esistente. Mentre il futuro innesto e correlata estensione alla linea Alta Capacità (AC) della ferrovia proveniente dal Ponte, sarà oggetto di progettazione e realizzazione da parte di RFI. Il collegamento presenta un assetto plano-altimetrico in grado di garantire sia la diramazione nord, in direzione Salerno, sia la diramazione sud, di raccordo con Reggio Calabria.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO					
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale		<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;"><i>Rev</i></th> <th style="text-align: left;"><i>Data</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">B</td> <td style="text-align: center;">22/02/2024</td> </tr> </tbody> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	B	22/02/2024
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
B	22/02/2024						

L'estesa ferroviaria si presenta per la quasi totalità in galleria naturale e per un breve tratto in galleria artificiale e a cielo aperto.

Il tracciato ferroviario presenta i seguenti n. 4 rami:

- **Ramo 1:** avente direzione Messina; trattasi di binario dispari di connessione tra la linea storica Battipaglia – Reggio Calabria ed il nuovo Ponte sullo Stretto;
- **Ramo 2:** avente direzione Villa San Giovanni – Reggio Calabria; trattasi di binario pari di connessione tra il nuovo Ponte sullo Stretto e la linea storica Battipaglia – Reggio Calabria;
- **Ramo 5:** avente direzione Messina; trattasi di binario dispari di connessione tra la futura linea AC nord, proveniente da Salerno ed il Ramo 1 (direzione Messina per il nuovo Ponte sullo Stretto);
- **Ramo 6:** avente direzione nuova linea AC nord, trattasi di binario pari di connessione tra il Ramo 2 (direzione Villa San Giovanni – Reggio Calabria e il nuovo Ponte sullo Stretto) e la futura linea AC nord.

2.3 COLLEGAMENTI VERSANTE SICILIA

In relazione ai collegamenti programmati in corrispondenza del Versante Sicilia, interagenti con l'opera di attraversamento, è possibile riscontrare la seguente articolazione progettuale funzionale omogenea; tale assetto infrastrutturale si sviluppa interamente nel territorio del Comune di Messina:

- Rete stradale;
- Collegamenti ferroviari.

2.3.1 Rete stradale

La configurazione funzionale del sistema di interconnessione stradale tra l'opera di attraversamento e l'attuale offerta si traduce nel nuovo raccordo autostradale avente la finalità di collegare il nuovo Ponte sullo Stretto con il sistema autostradale esistente costituito dagli assi A18 (Messina – Catania) e A20 (Messina - Palermo). Tale raccordo presenta l'intera giacitura nel Comune di Messina e un'estesa di circa 10,4 Km. Il tratto iniziale dell'intervento si attesta in corrispondenza dell'asse della Torre nord dell'opera di attraversamento, per poi estendersi in corrispondenza del viadotto "Pantano" per una lunghezza complessiva pari a circa 470 m. Proseguendo in direzione Messina, in posizione anticipata rispetto all'iconico portale d'imbocco della Galleria "Faro Superiore" (L=3.370m circa), trovano collocazione sia il sistema di esazione sia lo svincolo di Ganzirri.

Proseguendo sempre in direzione sud-ovest, superata la galleria "Faro Superiore", si giunge allo svincolo autostradale di Curcuraci, da cui è possibile immettersi sulla viabilità locale raggiungendo la Città di Messina e, più in generale, gli agglomerati urbani diffusi nell'entroterra. Il tracciato prosegue, superando l'orografia per mezzo della galleria "Balena" (L=1.200m circa) e, poco oltre, del viadotto "Pace" (L=60m). Tra quest'ultima opera e lo Svincolo di S. Annunziata, il tracciato si sviluppa in sotterraneo mediante la galleria "le Fosse" (L=2.800m circa). Proseguendo oltre lo svincolo di S. Annunziata, il nuovo collegamento autostradale consentirà il raccordo diretto tra lo svincolo stesso e lo Svincolo di Giostra esistente. La sezione stradale adottata (Categoria A – Autostrade ai sensi del DM 5.11.2001) è contraddistinta da due corsie per senso di marcia caratterizzate dalle seguenti principali geometrie conformative: corsie da 3,75m per sorpasso e corsa normale; margine laterale con corsia di emergenza di larghezza minima 3,00m; banchina pavimentata di 0,70m.

SINTESI METODOLOGICA
dei criteri adottati per la redazione
della documentazione tecnica ed ambientale

Codice documento
GER0331_revB.docx

Rev
B

Data
22/02/2024



Figura 2-4 – Stralcio planimetrico con indicazione dei principali elementi di progetto costituenti i collegamenti stradali sul versante Sicilia

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO					
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale		<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;"><i>Rev</i></th> <th style="text-align: left;"><i>Data</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">B</td> <td style="text-align: center;">22/02/2024</td> </tr> </tbody> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	B	22/02/2024
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
B	22/02/2024						

2.3.2 Collegamenti ferroviari

L'infrastrutturazione del versante siciliano si completa con un programma di potenziamento delle attuali relazioni ferroviarie, al fine di implementare l'offerta multimodale dell'area e migliorare la mobilità di persone e merci, nonché rafforzare l'intero sistema socio-economico e produttivo regionale. Nell'ambito di queste azioni si annoverano collegamenti ferroviari per uno sviluppo complessivo pari a circa 17,5 Km.



Figura 2-5 – Stralcio planimetrico con indicazione dei principali elementi costituenti i collegamenti ferroviari di progetto sul versante Sicilia

Il nuovo collegamento ferroviario, analogamente all'omologo intervento di potenziamento autostradale, ha origine in corrispondenza della Torre nord del Ponte sullo Stretto.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO					
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale		<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;"><i>Rev</i></th> <th style="text-align: left;"><i>Data</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">B</td> <td style="text-align: center;">22/02/2024</td> </tr> </tbody> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	B	22/02/2024
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
B	22/02/2024						

In corrispondenza di questo primo tratto, e più precisamente superato il viadotto Pantano, si verifica la separazione tra i sedimi delle due infrastrutture, al fine di recuperare l'indipendenza strutturale delle proprie sedi e conseguire le geometrie appropriate rispetto ai correlati sistemi di mobilità.

I binari ferroviari divaricano gradualmente fino a raggiungere l'inizio delle due gallerie ferroviarie a semplice binario che costituiscono il primo tratto in sotterraneo della galleria "S. Agata" (L=4.350m circa). Il tratto sotterraneo termina in corrispondenza del Posto di Manutenzione⁴, ove si prevede l'insediamento del supporto tecnico e l'allocazione delle capacità e risorse per la gestione dell'emergenza e del soccorso.

Superato il tratto a cielo aperto interessato dal Posto di Manutenzione, il tracciato recupera le quote in sotterraneo mediante la galleria "S. Cecilia" (L=11.850m circa). Analogamente alla galleria "S. Agata", la sezione corrente è contraddistinta da due canne a binario semplice.

La galleria "S. Cecilia" termina in prossimità del Nuovo Bivio Gazzi ed il limite di competenza della SdM è individuato alla fine delle gallerie naturali a doppia canna del binario pari, coincidente con la progressiva Km 17+439.

Per le gallerie è stata adottata la tipologia "galleria a doppia canna a singolo binario", con bypass a interasse di 500m e opportuni tratti di allargo.

Le due gallerie ferroviarie presentano un interasse tra le rispettive canne pari a 53m, in grado di garantire l'inserimento dei manufatti di stazione che consentiranno, ai flussi passeggeri circolanti lungo la linea ferroviaria sotterranea, di raggiungere le quote urbane in corrispondenza delle previste tre fermate, ubicate, rispettivamente da nord-est a sud-ovest, secondo la seguente progressione territoriale: "Stazione di Papardo", "Stazione Annunziata" e "Stazione Europa".

⁴ Il Posto di Manutenzione ferroviario è attrezzato per il ricovero dei carrelli ferroviari destinati alle attività manutentive afferenti sia agli impianti tecnologici (in particolare la linea di contatto TE) che all'armamento. Tale presidio è dotato, inoltre, di binari ed aree funzionali al ricevimento dei treni destinati agli interventi di rinnovo e di spazi adeguati allo stoccaggio dei materiali.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO	
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale	<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<i>Rev</i> B	<i>Data</i> 22/02/2024

2.4 SINTESI DEL PROCESSO DI CANTIERIZZAZIONE DELL'OPERA

Il processo di cantierizzazione dell'Opera è stato oggetto di un'approfondita pianificazione avente la finalità di conseguire i seguenti principali obiettivi:

- minimizzare le movimentazioni in entrata e in uscita dei materiali;
- creare le migliori sinergie tra nodi operativi, logistici, di deposito/recupero dei materiali da scavo, di preparazione di calcestruzzi e agglomerati;
- riutilizzare il maggior volume possibile dei materiali proveniente dagli scavi.

Tutto il sistema della cantierizzazione prevede n. 5 macro aree, ciascuna dedicata a un lotto chiave di infrastrutture, per un totale di 19 cantieri fra operativi e logistici, ricadenti rispettivamente n. 17 in Sicilia e n. 2 in Calabria, oltre ai siti di deposito definitivo e temporaneo.

Sono state, inoltre, adottate soluzioni di riutilizzo del materiale proveniente dagli scavi necessari alla realizzazione dell'Opera ed eccedente i reimpieghi nell'Opera vera e propria, che riguardano:

- siti di deposito provvisorio e definitivo e discarica (tutti su ex-cave o cave in esaurimento) sia lato Sicilia che lato Calabria;
- il parziale riutilizzo dei materiali di scavo per interventi di riqualifica dei litorali con ripascimento costiero;
- le connesse riqualificazioni ambientali delle aree di cantiere dove si è provveduto a ottimizzare gli interventi di riqualifica ambientale per una migliore fruibilità post operam, dando luogo alla realizzazione di parchi tematici, percorsi didattico-naturalistici, ecc.;
- le compensazioni ambientali, incluse le richieste di sistemazioni idrauliche di torrenti e fiumare, su scala di bacino, sia nel territorio messinese che calabrese.

Gli itinerari ed i traffici di cantiere prevedono sia il trasporto marittimo attraverso lo Stretto di diverse tipologie di materiali sia il trasporto su gomma dovuto alla movimentazione di mezzi pesanti tra le macro aree di cantiere dell'Opera.

Cantierizzazione versante Sicilia

Sul lato Sicilia sono previsti i seguenti ambiti operativi:

- N° 3 pontili, di cui SP1 e SP2 ubicati sulla costa di Ganzirri in corrispondenza dell'area di fondazione della Torre e SP3 ubicato a Villafranca (i pali di fondazione dei pontili sono di grande diametro e di tipo trivellato);
- N° 5 cantieri logistici SB (SB1 Ganzirri, SB2 Magnolia, SB3 Contesse, SB4 Annunziata, SB5 Villafranca Tirrena);
- N° 12 cantieri operativi SI (Sicilia Industriali) e SS (Sicilia Stazioni Metropolitane): SI1 Sicilia a Ganzirri, SI2 Faro Superiore, SI3 Curcuraci, SI4 Pace, SI5 Annunziata, SI6 Contesse, SIPM Magnolia, SS1 Papardo, SS2 Annunziata, SS3 Europa. A questi si aggiungono i cantieri posti sul versante tirrenico allestiti per la lavorazione delle terre e la realizzazione del Ripascimento SI7, SI8;
- N° 12 siti di deposito e recupero ambientale SRA ubicati in vari comuni (SRA4, SRA5, SRA6, SRA7, SRA9 e SRA10 tra i comuni di Venetico, Valdina e Torregrotta; SRA8, SRA8bis e SRA8 ter tra i comuni di Saponara e Villafranca Tirrena; SRAS nel Comune di Messina e SRAS1 e SRAS2 tra i comuni di Valdina e Torregrotta);
- N° 3 aree di lavorazione AL e siti di deposito temporaneo nel comune di Messina (AL1, AL2 e AL3).

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO		
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale		<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<i>Rev</i> B	<i>Data</i> 22/02/2024

Cantierizzazione versante Calabria

Sul lato Calabria sono previsti i seguenti ambiti operativi :

- N° 1 pontili CP1, ubicato sulla costa di Villa San Giovanni, in località Cannitello, in corrispondenza dell'area di fondazione della Torre (i pali di fondazione del pontile sono di grande diametro e di tipo trivellato);
- N° 1 cantiere logistico CB1 Santa Trada, ubicato in affiancamento all'esistente cantiere predisposto per i lavori di adeguamento della A3 SA-RC;
- N° 1 cantiere operativo CI1 ubicato nell'area Cannitello-Piale;
- N° 4 siti di deposito e recupero ambientale CRA, ubicati in vari comuni (CRA3, CRA4, CRA5 e CRAS rispettivamente ubicati nei comuni di Limbadi, Terranova Sappo Minulio, Varapodio e Seminara, a circa 40-60 km dall'area delle lavorazioni).
- N° 1 sito di lavorazione inerti CC1, ubicato in località Serrito, ai margini dei piani di Arena di Campo Calabro, entro l'ambito di una cava esistente e in parte attiva.

Sul versante calabrese, in corrispondenza del bacino di Gioia Tauro, è inoltre individuata un'area di deposito temporaneo degli elementi di sovrastruttura del Ponte (conci e componenti metallici delle torri, bobine di cavi), qualificabile come sito remoto.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO	
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale	<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<i>Rev</i> B	<i>Data</i> 22/02/2024

3 SINTESI METODOLOGICA DELLA RELAZIONE DEL PROGETTISTA

La finalità della Relazione del Progettista è fornire e circostanziare:

- l’attestazione di rispondenza del progetto definitivo al progetto preliminare approvato e alle prescrizioni impartite sul medesimo dalla Delibera CIPE n. 66/2003, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell’opera;
- l’adeguamento del progetto definitivo mediante la definizione e assunzione di un quadro organico ed integrato di prescrizioni da svilupparsi in sede di progettazione esecutiva, rispetto a specifici obiettivi prestazionali, securistici e ambientali, così come delineati alle lettere da a) a f) del secondo capoverso, del comma 2 dell’art. 3 del DL n.35/2023, così come modificato dalla L n. 58/2023, ed attinenti all’implementazione del suddetto livello di progettazione rispetto all’evoluzione dei dispositivi normativi di riferimento, all’evoluzione tecnologica e all’innovazione rispetto ai materiali di costruzione, nonché alle prove sperimentali richieste dal Comitato Scientifico.

A tale fine, la struttura metodologica della Relazione del Progettista si contraddistingue per un’articolazione organizzata in tre specifiche sezioni argomentative omogenee, aventi la finalità di illustrare rispettivamente, mediante opportuni livelli di approfondimento multidisciplinare:

1. il contesto tecnico-amministrativo nell’ambito del quale dovrà essere istruito il processo di analisi e valutazione dei relativi contenuti specialistici;
2. i contenuti a giustificazione dell’attestazione di rispondenza del progetto definitivo al progetto preliminare ed alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso (Allegato A alla Delibera CIPE n. 66/2003), con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell’opera;
3. le prescrizioni che il Proponente intende assumere in sede di progettazione esecutiva, al fine di adeguare il progetto definitivo ad un articolato quadro di obiettivi prestazionali, securistici e ambientali conseguenti all’implementazione dei dispositivi normativi di riferimento, all’evoluzione tecnologica e all’innovazione rispetto ai materiali di costruzione, nonché alle prove sperimentali richieste dal Comitato Scientifico con specifico parere rispetto alla configurazione strutturale dell’opera di attraversamento assunta in sede di progetto definitivo. Per i contenuti di adeguamento, attinenti alle lettere a), b), c) e f), il compendio si contraddistingue per l’adozione di un’articolazione argomentativa che confida in contributi prioritariamente a carattere relazionale, mentre per gli approfondimenti predisposti per gli ambiti afferenti alle lettere d) ed e), la sezione narrativa è integrata da specifiche schede di sintesi. La scheda è da intendersi come un documento aperto e flessibile, in grado di assecondare le differenti tipologie di azioni prescrittive, fornendo, ove necessario, ulteriori livelli di approfondimento sia relazionale che grafico. Si precisa, infine, che ogni ambito di adeguamento della presente Relazione del Progettista, oltre a fornire una descrizione delle prescrizioni che saranno sviluppate in sede di progettazione esecutiva, anticipa l’illustrazione degli eventuali impatti indotti dall’adozione della prescrizione stessa ed oggetto di valutazione nell’ambito dello Studio di Impatto Ambientale, al fine sia di corrispondere alle indicazioni della normativa di riferimento (art. 3, commi 5 e 6 del DL n.35/2023, così come modificato dalla L n.58/2023) sia di offrire le opportune correlazioni tra i differenti compendi specialistici predisposti dal Proponente in questa fase di riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell’opera.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO					
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale		<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;"><i>Rev</i></th> <th style="text-align: left;"><i>Data</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">B</td> <td style="text-align: center;">22/02/2024</td> </tr> </tbody> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	B	22/02/2024
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
B	22/02/2024						

4 SINTESI METODOLOGICA DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE E COMPENDEI CORRELATI

Lo Studio di Impatto Ambientale è da intendersi quale estensione ed integrazione dell'omologo SIA istruito nell'ambito della procedura di VIA del progetto definitivo 2011-2012, il cui esito risulta privo di un'esplicita espressione di compatibilità ambientale⁵.

Si ritiene utile premettere che i contenuti sviluppati nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale tengono conto di una lettura comunitariamente orientata delle disposizioni di cui al capoverso del comma 6, dell'art. 3 del DL n.35/2023, così come modificato dalla L n.58/2023, che, da un punto di vista letterale, limita l'ambito della valutazione ai seguenti ambiti progettuali:

1. le ulteriori prescrizioni riportate nella Relazione del Progettista, da svilupparsi in sede di progettazione esecutiva ed aventi la finalità di adeguare il progetto definitivo, approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società Concessionaria il 29 luglio 2011, ad un quadro articolato ed eterogeneo di disposizioni normative di cui al comma 2, lettere da a) ad f) dell'art. 3;
2. gli aspetti progettuali che non siano stati valutati o siano stati oggetto di valutazioni negative nel procedimento attivato sul progetto definitivo redatto ai sensi del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, i cui effetti sono fatti salvi.;

Al riguardo si ritiene che, al di là del dato testuale della norma speciale, l'ambito di valutazione e lo stesso oggetto dello Studio di Impatto Ambientale debbano riguardare l'Opera nel suo complesso, dovendosi estendere e comprendere anche le parti d'opera già valutate ambientalmente compatibili nell'ambito delle precedenti procedure di valutazione d'impatto ambientale espletate sia sul progetto preliminare, di cui alla Delibera di approvazione CIPE n. 66/2003, sia sul progetto definitivo (VIA PD2011-PD2012), di cui al Parere CT-VA n. 1185 del 21/03/2013 per confermare la perdurante validità delle stesse alla luce delle eventuali sopravvenienze del quadro ambientale, territoriale e/o normativo di riferimento. Per tenere conto di tale esigenza di "unitarietà", il presente Studio di Impatto Ambientale e relativi compendi sono stati predisposti affinché si possa svolgere, in sede di Valutazione d'Impatto Ambientale e procedure correlate, anche una puntuale azione di verifica, in grado di stabilire che:

- le condizioni programmatiche e dello stato dell'ambiente, a suo tempo assunte per la valutazione delle parti d'opera risultate esenti da giudizi negativi nell'ambito sia della Delibera CIPE n. 66/2003 sia del Parere CT-VA n. 1185 del 21/03/2013, risultino ancora valide in ragione dell'accertata e confermata rispondenza positiva delle precedenti assunzioni valutative nei confronti delle attuali condizioni territoriali, vincolistiche e ambientali;

⁵ La procedura di valutazione d'impatto ambientale in merito alle opere oggetto di "Varianti Sostanziali", previste sui versanti siciliano e calabro, risultano ancora prive di un'espressione di compatibilità ambientale; questo in ragione del Parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (CT-VA) dell'allora Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), n. 1185 del 21/03/2013, laddove, al primo capoverso del medesimo dispositivo, si esprimeva testualmente: "...per la Compatibilità Ambientale delle opere di variante sostanziale, ex art. 166 e art. 167 comma 5 del D.Lgs 163/2006, sul versante siciliano e sul versante calabro, allo stato non si può esprimere valutazione; ...".

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO	
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale	<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<i>Rev</i> B	<i>Data</i> 22/02/2024

- le ulteriori prescrizioni riportate nella Relazione del Progettista, da svilupparsi in sede di progettazione esecutiva e gli ulteriori aspetti progettuali prefigurati per superare le valutazioni negative riscontrate nei precedenti procedimenti di VIA, non determinino, una volta attuate, il verificarsi di condizioni alteranti e compromissive nei confronti delle parti d’opera oggetto di precedenti valutazioni ambientali positive, inficiandone la relativa compatibilità, così come esplicitata in sede di Delibera CIPE n. 66/2003, ovvero il correlato giudizio di esaustività, come formulato nell’ambito delle sezioni istruttorie 5.2.6 e 5.3.2 del Parere CT-VA n. 1185 del 21/03/2013.

In relazione a quanto circostanziato, è possibile affermare che il progetto definitivo dell’Opera, opportunamente integrato per rispondere alle disposizioni di cui all’art. 3, commi 2 e seguenti, del decreto legge n. 35/2023, così come modificato dalla legge n. 58/2023, continuerà anche in questa fase di riavvio ad essere sottoposto alla valutazione d’impatto ambientale nella sua complessiva configurazione ed interezza, contraddistinta, più precisamente, dai seguenti ambiti progettuali:

1. opera di attraversamento;
2. collegamenti versante Calabria (stradali e ferroviari);
3. collegamenti versante Sicilia (stradali e ferroviari);

nel rispetto, pertanto, della vigente normativa nazionale e unionale ed investendo tutte le valutazioni integrate e connaturate con la VIA, con la finalità di salvaguardare l’ambiente, la biodiversità e la salute della popolazione esposta nei confronti delle azioni indotte dalla costruzione e dall’esercizio dell’Opera nel suo complesso.

A tale fine si è proceduto operando mediante una metodologia di analisi e valutazione ambientale che ha potuto beneficiare di molteplici aggiornamenti multidisciplinari afferenti principalmente:

- al quadro programmatico e relativi strumenti di programmazione sovraordinati, di settore ed urbanistici dell’ambito territoriale interessato dalle azioni progettuali riferite alle fasi sia di cantierizzazione che di esercizio dell’opera;
- al sistema dei vincoli, delle tutele ambientali, paesaggistiche e storico-testimoniali;
- al sistema conformativo dei luoghi dell’ambito territoriale interagente con i processi di costruzione e di esercizio delle opere;
- all’individuazione e perimetrazione, su base ortofotografica, dei singoli elementi ambientali tematici le cui estensioni risultano variate rispetto al 2012, compresi i casi limite della comparsa/scomparsa di un elemento mappato rispetto al 2012;
- alla verifica censuaria dei ricettori e all’implementazione del modello acustico (sorgente acustica stradale e ferroviaria compresa) con reiterazione delle simulazioni numerico-quantitative relative ai diversi scenari di studio per valutare le modifiche intercorse rispetto alle analoghe simulazione del SIA 2012;
- alla valutazione parametrica delle modifiche attese per la componente atmosfera, e in parte per quella vibrazionale, partendo dai nuovi dati esistenti e valutandone le ricadute in termini di valori e concentrazioni attese rispetto agli analoghi dati del 2012;
- alla produzione ex-novo di elaborati non presenti nel SIA 2012, specificatamente per la fauna e gli ecosistemi, che costituiscono parte integrante della fase di upgrade del nuovo SIA;
- alla salute pubblica e alle condizioni socio-economiche e alle dinamiche demografiche.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO					
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale		<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;"><i>Rev</i></th> <th style="text-align: center;"><i>Data</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">B</td> <td style="text-align: center;">22/02/2024</td> </tr> </tbody> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	B	22/02/2024
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
B	22/02/2024						

Il quadro conoscitivo così aggiornato ha permesso di elaborare una valutazione specifica e sinergica degli impatti indotti dalle azioni di progetto in fase di cantierizzazione e di esercizio, evidenziando, in termini differenziali rispetto a quanto assunto nel SIA 2012, la coerenza delle analisi valutate a suo tempo e individuando le condizioni in cui riscontrare differenze di incisività e magnitudo dell'impatto stesso, indirizzando efficacemente le scelte di mitigazione e compensazione ambientale, al fine di conseguire una complessiva compatibilità ambientale, paesaggistica e sociale dell'opera.

4.1 LINEE GUIDA PER L'IMPLEMENTAZIONE DEL PROGETTO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Lo Studio di Impatto Ambientale si completa offrendo uno specifico compendio denominato: "**Linee Guida per l'implementazione del Progetto di Monitoraggio Ambientale**".

Tale compendio trova, inoltre, opportuna sintesi nell'ambito del Capitolo n. 5 del SIA, ove sono illustrati gli "**Indirizzi per l'implementazione del Progetto di Monitoraggio Ambientale**";

Entrambi gli approfondimenti hanno la finalità di compensare efficacemente e in termini selettivi le puntuali carenze riscontrate nelle omologhe disposizioni confluite nel Progetto di Monitoraggio Ambientale predisposto in sede di Valutazione d'Impatto Ambientale delle opere oggetto di Varianti Sostanziali ed allegato al Progetto Definitivo 2011-2012, istruito nella medesima sede procedimentale.

L'implementazione proposta scaturisce dall'analisi critica dei contenuti attinenti alle istruttorie operate dalla CT-VA nell'ambito del Parere di competenza n. 1185 del 21/03/2013, reso in sede di procedura di VIA sulle opere oggetto di Varianti Sostanziali (sezioni istruttorie 5.2.6 e 5.3.2) e di Verifica di Ottemperanza delle prescrizioni di cui alla Delibera CIPE n. 66/2003 (sezioni istruttorie 7.3.1 e 8). Le componenti ambientali interessate dagli indirizzi di implementazione dei relativi monitoraggi risultano le seguenti: atmosfera, ambiente marino (comprensivo dell'inquinamento luminoso), ambiente idrico: acque superficiali, rumore, vibrazioni, campi elettromagnetici, vegetazione e flora, fauna (comprensivo dell'inquinamento luminoso), ecosistemi (e biodiversità), paesaggio e salute pubblica (ambiente terrestre).

4.2 SINTESI METODOLOGICA DELLA SINTESI NON TECNICA

Lo Studio di Impatto Ambientale, come disposto dall'art. 23 comma 1, lettera c) del decreto legislativo 152/2006 e ss. mm. e ii., si completa con un compendio avente la finalità di divulgare, in termini semplici ed efficaci, le caratteristiche dell'opera nei confronti di tutti i potenziali portatori d'interesse. Tale compendio è qualificato come: "Sintesi non Tecnica" (SnT). La struttura metodologica ed espositiva della Sintesi non Tecnica è stata sviluppata in conformità delle "Linee guida per la predisposizione della Sintesi non Tecnica dello Studio di Impatto Ambientale (art. 22, comma 4 e Allegato VII alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006) - Rev. 1 del 30/01/2018", predisposte dalla Direzione per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali dell'ex Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ora Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (MASE).

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO	
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale	<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<i>Rev</i> B	<i>Data</i> 22/02/2024

In ragione della consultazione “pubblica” di tale documento, la sua redazione ha comportato l’adozione di un linguaggio non tecnico. In esso sono, altresì, esplicitate le principali criticità affrontate nello Studio, così da restituire una sintesi esaustiva e mirata del lavoro svolto.

Inoltre, proprio per la sua natura divulgativa e per rendere maggiormente fruibile l’accesso alle informazioni contenute nel presente documento, la sintesi non tecnica contiene una specifica sezione finale in cui si propone una raccolta di domande (FAQ - frequently asked questions), corredate dalle relative risposte, al fine di intercettare e risolvere i dubbi e le perplessità più frequenti, che possono generarsi nelle comunità interferite direttamente dall’opera e nei molteplici portatori d’interesse.

Si ritiene, infatti, che un approccio semplice e pragmatico, possa consentire una comunicazione più diretta e comprensibile del progetto, altresì finalizzata a fornire i dati realmente utili per l’elaborazione, da parte di tutti i portatori d’interesse, di giudizi consapevoli e informati rispetto all’opera e alle sue finalità.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO	
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale	<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<i>Rev</i> B	<i>Data</i> 22/02/2024

5 SINTESI DEGLI STUDI PER LA VALUTAZIONE D'INCIDENZA

Per dare corso alla procedura di Valutazione d'Incidenza Ambientale, sono stati predisposti i seguenti nuovi Studi per la Valutazione d'Incidenza (SIInCA), in luogo degli omologhi compendi prodotti in sede di VIA del progetto definitivo (PD2011 e PD2012), al fine di adeguarne i contenuti e i correlati livelli di approfondimento al puntuale rispetto ed in conformità:

- alle disposizioni, per quanto applicabili al progetto in esame, delle Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza del 2019;
- agli obiettivi di conservazione sito specifici ridefiniti e approvati recentemente dalle Regioni Calabria e Sicilia.

Più precisamente, gli Studi da 1 a 8 hanno consentito di svolgere, per le rispettive aree della Rete Natura potenzialmente interessate dalle azioni progettuali, una valutazione d'incidenza limitata alla sola fase di screening, in quanto è stato possibile verificare il perdurare delle condizioni di assenza di mutamenti sostanziali del contesto ambientale di riferimento:

1. ZSC IT9350183 "Spiaggia di Catona";
2. ZSC IT9350177 "Monte Scrisi";
3. ZSC IT9350173 "Fondali di Scilla";
4. ZSC IT9350139 "Collina di Pentimele";
5. ZSC IT9350162 "Torrente San Giuseppe";
6. ZSC IT9350149 "Sant'Andrea";
7. ZSC IT9350165 "Torrente Portello";
8. ZSC IT9350158 "Costa Viola e Monte S. Elia";

mentre, gli Studi da 9 a 13 hanno evidenziato la necessità, per le rispettive aree della Rete Natura potenzialmente interessate dalle azioni progettuali, di procedere con una valutazione d'incidenza appropriata, comportando, altresì, l'individuazione di specifiche azioni di natura compensativa:

9. ZPS IT9350300 "Costa Viola";
10. ZPS ITA030042 "Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e Area Marina Stretto";
11. ZSC IT9350172 "Fondali da Punta Pezzo a Capo dell'Armi";
12. ZSC ITA030008 "Capo Peloro – Laghi Ganzirri";
13. ZSC ITA030011 "Dorsale Curcuraci, Antennamare".

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO					
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale		<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;"><i>Rev</i></th> <th style="text-align: left;"><i>Data</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">B</td> <td style="text-align: center;">22/02/2024</td> </tr> </tbody> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	B	22/02/2024
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
B	22/02/2024						

6 PIANO DI INDIRIZZO PER L'UTILIZZO DELLE TERRE E ROCCE DA SCAVO AI SENSI DEL DPR 120/17

La procedura per la valutazione delle modalità di gestione delle terre e rocce di scavo prodotte dal processo costruttivo dell'opera potrà trovare puntuale riscontro in sede di valutazione d'impatto ambientale del progetto in esame, in ragione di uno specifico compendio specialistico, denominato "Piano di indirizzo per l'utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo ai sensi del DPR 120/17".

L'elaborato è sviluppato secondo le disposizioni di cui al DPR 120/17 e permette di contestualizzare la gestione delle terre e rocce da scavo a suo tempo specificata nell'ambito della documentazione ambientale istruita in sede di VIA sul progetto definitivo (PD2011 e PD2012), che invece era riconducibile sostanzialmente al rispetto delle disposizioni di cui all'art. 186 del decreto legislativo 152/2006 e ss. mm. e ii..

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO	
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale	<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<i>Rev</i> B	<i>Data</i> 22/02/2024

7 SINTESI METODOLOGICA DELLA RELAZIONE PAESAGGISTICA

La documentazione relazionale e grafica, attinente alla relazione Paesaggistica è stata predisposta in coerenza con le indicazioni ed i contenuti esplicitati al punto 4.2. “Interventi e/o opere a carattere lineare o a rete” dell’Allegato “Relazione Paesaggistica” del D.P.C.M. 12/12/2005 e ss. mm. e ii.

La Relazione Paesaggistica (RP), analogamente alle assunzioni addotte per i contenuti dello Studio di Impatto Ambientale, ha come oggetto i seguenti ambiti progettuali:

- “Relazione del Progettista”;
- “Ulteriori contenuti progettuali che siano stati oggetto di valutazione negative nel procedimento attivato sul progetto definitivo”;
- “Parti d’opera o ambiti progettuali oggetto di precedente valutazione ambientale positiva”.

Relativamente al primo ambito progettuale, nell’ambito del compendio sono state svolte le opportune analisi e valutazioni di carattere paesaggistico, rispetto alle prescrizioni da ottemperarsi in fase di progettazione esecutiva attinenti ai differenti obiettivi di adeguamento normativo, prestazionale e di sicurezza, così come puntualmente riepilogati alle lettere a)-f) del secondo periodo, comma 2, dell’art. 3 del DL n.35/2023, così come modificato dalla L n.58/2023, che avrebbero potuto presentare potenziali interazioni con il contesto paesaggistico di riferimento.

Rispetto al secondo ambito progettuale, si è operato in modo analogo, al fine di superare, in termini risolutivi, i giudizi istruttori di “parziale esaustività” e di “non esaustività”, afferenti alle azioni progettuali interagenti con la componente “Paesaggio”, richiamati espressamente nelle sezioni 5.2.6 e 5.3.2 del già citato Parere della CT-VA, n. 1185 del 21/03/2013.

Tali sezioni, più precisamente, risultano afferire rispettivamente:

- la prima alla “Risposta alla richiesta di integrazioni”, di cui alla sezione 5.2.6 del Parere, ove si analizzano le risposte fornite dal Proponente in merito alle richieste d’integrazioni riguardanti gli “Aspetti Generali”;
- la seconda alla “Risposta alla richiesta di integrazioni”, di cui alla sezione 5.3.2 del Parere, ove si analizzano le risposte fornite dal Proponente in merito alle richieste d’integrazioni riguardanti gli “Aspetti comuni ai Versanti Calabria e Sicilia”.

Rispetto, infine, al terzo ambito progettuale si è proceduto offrendo le opportune evidenze in merito al confermarsi delle condizioni di compatibilità paesaggistica nei confronti delle motivazioni assunte nelle sezioni istruttorie 5.3.2 e 5.2.6 del Parere, laddove le medesime hanno determinato l’espressione di un giudizio di “esaustività”.

Si precisa, inoltre che, pur non costituendo oggetto della Relazione Paesaggistica, si è comunque proceduto a fornire, in questa sede, la sintesi delle azioni che il Proponente intende assumere nella fase sia di progettazione esecutiva sia preliminarmente alla progettazione esecutiva stessa, relativamente:

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO	
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale	<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<i>Rev</i> B	<i>Data</i> 22/02/2024

- alle prescrizioni risultate “parzialmente ottemperate” o “non ottemperate” nell’ambito dell’espressione del parere CT-VA, n. 1185 del 21/03/2013, ove trovano puntuale esplicitazione, nelle sezioni istruttorie 7.3.1 e 8 del parere stesso, le motivazioni a sostegno dell’esito dei giudizi di ottemperanza rispetto al quadro complessivo prescrittivo e di raccomandazioni riportato nell’Allegato A alla Delibera CIPE n. 66/2003;
- alle prescrizioni e raccomandazioni correlate al Parere favorevole condizionato, n. 6933 del 05/03/2013, emesso dalla Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l’Architettura e l’Arte Contemporanee – Servizio IV – Tutela e Qualità del Paesaggio, dell’allora Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MiBAC), oggi Ministero della Cultura (MiC), nell’ambito del procedimento di VIA delle opere oggetto di “Varianti Sostanziali”, previste sui versanti siciliano e calabro, e alla Verifica di Ottemperanza delle prescrizioni/raccomandazioni impartite dalla Delibera CIPE n. 66 del 1° agosto 2003 sul Progetto Preliminare e da ottemperarsi in fase di progettazione definitiva.

La struttura metodologica della Relazione Paesaggistica si completa, inoltre, con le seguenti sezioni tematiche e di approfondimento operativo:

- analisi dei livelli di tutela interagenti con gli ambiti progettuali oggetto di valutazione della compatibilità paesaggistica”;
- analisi paesaggistica delle aree interessate dagli interventi;
- elementi per la valutazione della compatibilità paesaggistica;
- descrizione del paesaggio a seguito delle trasformazioni;
- sintesi delle principali argomentazioni riepilogative in merito al processo di analisi e di valutazione operato, alle procedure metodologiche assunte per la valutazione degli impatti ed alle scelte progettuali delineate per conseguire la mitigazione delle opere e la complessiva compatibilità paesaggistica.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO					
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale		<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<table border="1"> <thead> <tr> <th><i>Rev</i></th> <th><i>Data</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>B</td> <td>22/02/2024</td> </tr> </tbody> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	B	22/02/2024
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
B	22/02/2024						

8 SINTESI METODOLOGICA DELLA RELAZIONE DI OTTEMPERANZA

Nella fase di riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell’Opera, si palesa la necessità, da parte del Proponente, di predisporre nell’ambito della Relazione del Progettista, ai sensi delle disposizioni di cui al secondo capoverso del comma 2, dell’art. 3 del DL n.35/2023, così come modificato dalla L n.58/2023, una specifica attestazione di rispondenza del Progetto Definitivo al Progetto Preliminare ed alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso e riportate nell’Allegato A alla Delibera CIPE n. 66 del 1° agosto 2003, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell’opera.

In ragione, inoltre, degli esiti della Verifica di Ottemperanza a cui è stato sottoposto il Progetto Definitivo nell’ambito della procedura⁶ espletata nel 2011-2012, puntualmente riportati nelle seguenti sezioni del Parere CT-VA n. 1185 del 21/03/2013:

- sezione istruttoria 7.3.1, avente ad oggetto l’espressione dei giudizi di: “non applicabilità”, “competenza di altro Soggetto”, “ottemperante”, “parzialmente ottemperante” e “non ottemperante” rispetto ai seguenti tre ordini di condizioni impartite nell’ambito del suddetto Allegato A alla Delibera CIPE n. 66/2003:
 1. “Prescrizioni relative all’opera di attraversamento e i suoi collegamenti”;
 2. “Raccomandazioni”;
 3. “Prescrizioni e Raccomandazioni”;
- sezione 8, nell’ambito della quale è riportata la “Tabella di Ottemperanza”, ove sono formulati per ogni ordine di condizione e prescrizioni e/o raccomandazioni correlate, gli esiti delle rispettive verifiche di ottemperanza mediante l’espressione dei seguenti risultati di istruttoria: “Non Applicabile”, “Competenza MIBAC”, “Ottemperata”, “Parzialmente Ottemperata” e “Non Ottemperata”;

è possibile riscontrare il conseguimento di un livello di ottemperanza che, ai fini del suo perfezionamento positivo, richiede al Proponente di delineare, già in questa sede di riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell’opera, le strategie operative per conseguire il superamento delle condizioni istruttorie che hanno portato all’espressione, nell’ambito della suddetta procedura di verifica, di alcuni giudizi, ad oggi ancora attivi, sia di “parziale ottemperanza” sia di “non ottemperanza”, in quest’ultimo caso associati ad un’unica prescrizione (prescrizione 10a). Per informare adeguatamente i contenuti della suddetta attestazione, in ragione dello stato di ottemperanza del Progetto Definitivo desumibile dal citato Parere CT-VA n. 1185 del 21/03/2013, si è previsto che l’attestazione stessa, oltre ad esplicitare, mediante opportuni richiami di sintesi, le azioni progettuali assunte dal Proponente e descritte nell’ambito della nuova documentazione da predisporre ai sensi del DL n.35/2023, così come modificato dalla L n.58/2023, a supporto delle procedure istruttorie da ri-avviare, costituita principalmente dalla Relazione del Progettista, dallo Studio di Impatto Ambientale e compendi ambientali correlati e dalla Relazione Paesaggistica, richiami a sé anche un ulteriore compendio analitico riportante la descrizione delle azioni promosse

⁶ L’istanza afferente alla Verifica di Ottemperanza è stata attivata da Stretto di Messina SpA, ai sensi degli ex artt. 166 e 185, commi 4 e 5 del decreto legislativo 163/2006 e ss. mm. e ii., in data 30/08/2011 e si è perfezionata in data 04/10/2011.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO	
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale	<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<i>Rev</i> B	<i>Data</i> 22/02/2024

per conseguire l'ottemperanza positiva e risolvere le condizioni di parziale ottemperanza e non ottemperanza.

Ci si riferisce, più precisamente, alla Relazione di Ottemperanza, redatta sia per tale fine sia per consentire la ri-attivazione di un'ulteriore fase di Verifica di Ottemperanza rispetto a quella già espletata nel 2011-2012 in sede di valutazione dei contenuti del Progetto Definitivo approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società Concessionaria il 29 luglio 2011 e pubblicato in data 08/09/2011 (PD2011), nonché delle integrazioni documentali richieste in fase istruttoria dalla CT-VA (PD2012).

La procedura inerente alla "Verifica di Ottemperanza" risulta disciplinata, per il progetto in esame, dal quadro normativo vigente alla data di redazione del progetto definitivo e, più precisamente, dagli ex artt. 166 e 185 del decreto legislativo 163/2006 e ss. mm. e ii..

La Relazione di Ottemperanza, in ragione delle caratteristiche del progetto in esame e del relativo quadro normativo di riferimento, ha la finalità, pertanto, sia di informare i contenuti dell'attestazione da predisporre nell'ambito della Relazione del Progettista, così come esplicitato al primo capoverso, del comma 2, dell'art. 3, del DL n.35/2023, così come modificato dalla L n.58/2023, sia di costituire il compendio tecnico di riferimento per le istruttorie da espletarsi in sede di procedura di Verifica di Ottemperanza, rispetto alle prescrizioni, di seguito riepilogate, risultate "parzialmente ottemperate" e "non ottemperate", riscontrabili nel Parere CT-VA, n. 1185 del 21/03/2013 e riconducibili al quadro prescrittivo impartito in sede di Delibera CIPE n. 66/2003 e correlato "Allegato A" (Foglio Condizioni):

- prescrizioni parzialmente ottemperate: nn. 6, 7a, 7b, 7c, 7d, 8a, 8b, 8c, 9, 10b, 10c, 11a, 13a, 13b, 14a, 15;
- prescrizione non ottemperata: n. 10a, in quanto l'ottemperanza alla stessa risulta non verificata in relazione alle conclusioni sulla Valutazione di Incidenza.
- in relazione alle raccomandazioni afferenti all'"Opera di attraversamento e suoi collegamenti", parzialmente ottemperate: trattasi delle raccomandazioni nn. 6 e 7;
- in relazione alle prescrizioni e raccomandazioni attinenti alle " Opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale", parzialmente ottemperate: trattasi delle prescrizioni e raccomandazioni nn. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 9;
- in relazione alle prescrizioni e raccomandazioni attinenti alle " Opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale", non ottemperate: trattasi della prescrizione e raccomandazioni n. 10.

A tale fine, la struttura metodologica della Relazione di Ottemperanza risulta articolata in specifiche sezioni argomentative, aventi la finalità di illustrare, mediante opportuni livelli di approfondimento di natura multidisciplinare, il processo, integrato e progressivo, messo in atto dal Proponente per conseguire, per mezzo di un quadro organico ed integrato di azioni progettuali, l'ottemperanza positiva nei confronti delle prescrizioni e raccomandazioni che ad oggi risultano oggetto di giudizi gravati da parziale ottemperanza e da mancata ottemperanza, e più precisamente:

- istanza per l'avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza in merito alle prescrizioni e raccomandazioni contenute nell'Allegato A alla Delibera CIPE n. 66 del 1° agosto 2003 risultate non ottemperate o parzialmente ottemperate nell'ambito della procedura di Verifica di

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO					
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale		<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;"><i>Rev</i></th> <th style="text-align: left;"><i>Data</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">B</td> <td style="text-align: center;">22/02/2024</td> </tr> </tbody> </table>	<i>Rev</i>	<i>Data</i>	B	22/02/2024
<i>Rev</i>	<i>Data</i>						
B	22/02/2024						

Ottemperanza attivata sul Progetto Definitivo e di cui al Parere della CT-VA n. 1185 del 21/03/2013 (sezioni istruttorie 7.3.1 e 8);

- le prescrizioni parzialmente ottemperate in sede di procedimento di Verifica di Ottemperanza sul Progetto Definitivo;
- la prescrizione 10a) non ottemperata in sede di procedimento di Verifica di Ottemperanza sul Progetto Definitivo;
- le azioni progettuali adottate per il conseguimento della piena ottemperanza rispetto alle prescrizioni della Delibera CIPE n. 66 del 01/08/2003 risultate “parzialmente ottemperate” o “non ottemperate” nell’ambito della procedura attivata sul Progetto Definitivo e di cui al Parere della CT-VA n. 1185 del 21/03/2013 (sezioni istruttorie 7.3.1 e 8);
- la tabella sinottica riepilogativa dei giudizi di “parziale ottemperanza” e “non ottemperanza”, di cui al Parere CT-VA n.1185 del 21/03/2013 (Sezioni 7.3.1 e 8) e delle azioni integrate previste dal Proponente per conseguire la completa ottemperanza delle medesime prescrizioni.

Si precisa, infine, che altra considerazione deve essere formulata in merito all’esito del Parere favorevole condizionato n. 6933 del 05/03/2013, emesso dalla Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l’Architettura e l’Arte Contemporanee – Servizio IV – Tutela e Qualità del Paesaggio dell’allora Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MiBAC), avente ad oggetto i seguenti molteplici aspetti procedurali:

- *“Verifica di ottemperanza alle prescrizioni di cui alla Delibera CIPE del 1° agosto 2003, n. 66/2003 di approvazione del Progetto Preliminare (parere MiBAC prot. n. ST/407/26307 del 29 luglio 2003) – Procedura di V.I.A. – Verifica preliminare dell’interesse archeologico ai sensi dell’art. 165 e 1666 del D. Lgs 163/2006. Parere.”*

Tale dispositivo disamina in modo puntuale e circostanziato non solo il grado di ottemperanza di ogni singola prescrizione e raccomandazione (di competenza) impartita dalla Delibera CIPE n. 66/2003 sul Progetto Preliminare approvato rispetto alla rispondenza del Progetto Definitivo, ma estende il proprio campo di espressione favorevole, oltre che alla stessa Verifica di Ottemperanza, anche alla Valutazione d’Impatto Ambientale delle opere oggetto di Varianti Sostanziali e alla Verifica preliminare dell’interesse Archeologico. Il Parere, così formulato, si traduce, più precisamente, in un’espressione favorevole condizionata ad un ulteriore quadro prescrittivo, la cui ottemperanza dovrà essere assolta unicamente in sede di progettazione esecutiva, così come indicato dal medesimo dispositivo.

Nell’ambito del suddetto Parere, trova esplicitazione un solo parere contrario, che interessa il versante Calabro e di cui si riporta di seguito la parte testuale d’interesse:

“...2.1 con riguardo alle soluzioni progettuali dei volumi architettonici nell’area del Centro Direzionale, connessi alla definizione degli spazi della “Piazza del Mediterraneo” – Parere Contrario – stante la mancata elaborazione degli approfondimenti richiesti; tali approfondimenti dovranno essere pertanto sottoposti all’approvazione di questa Amministrazione preliminarmente all’elaborazione del progetto esecutivo...”.

Ne consegue che per superare il giudizio negativo espresso dal parere e conseguire l’ottemperanza positiva da parte dell’attuale Ministero della Cultura (MiC), si dovrà fornire un appropriato approfondimento del tema progettuale relativo all’intera conformazione architettonica dei volumi funzionali al Centro Direzionale a Servizio della “Piazza del Mediterraneo”, preliminarmente alla progettazione esecutiva.

		Ponte sullo Stretto di Messina PROGETTO DEFINITIVO	
SINTESI METODOLOGICA dei criteri adottati per la redazione della documentazione tecnica ed ambientale	<i>Codice documento</i> GER0331_revB.docx	<i>Rev</i> B	<i>Data</i> 22/02/2024

In ragione dell'esito del suddetto Parere favorevole, che risulta condizionato ad un quadro di prescrizioni e raccomandazioni che dovranno trovare ottemperanza unicamente in sede di progettazione esecutiva e ad una condizione contraria, comunque superabile preliminarmente alla progettazione esecutiva stessa, è possibile assumere che, in questa fase di riavvio delle attività di progettazione nei confronti delle prescrizioni impartite sul progetto preliminare dalla Delibera CIPE n. 66/2003, non occorrerà implementare l'ulteriore procedura di Verifica di Ottemperanza del progetto definitivo, rispetto alla verifica di ottemperanza delle prescrizioni impartite nel suddetto Parere favorevole condizionato n. 6933 del 05/03/2013, emesso dalla Direzione Generale per il Paesaggio, le Belle Arti, l'Architettura e l'Arte Contemporanee – Servizio IV – Tutela e Qualità del Paesaggio dell'allora Ministero per i Beni e le Attività Culturali (MiBAC).

Questo in relazione al fatto che il parere assunto dal MiBAC nell'ambito di tale dispositivo risulta già esaustivo rispetto alle prescrizioni di cui alla suddetta Delibera CIPE n.66/2003, non rilevando ulteriori indirizzi prescrittivi e/o raccomandazioni da approntarsi in questa fase di riavvio della programmazione e progettazione dell'opera, ma comportando unicamente un quadro di prescrizioni e raccomandazioni da ottemperarsi espressamente ed esclusivamente in fase di "progettazione esecutiva" e "preliminarmente alla progettazione esecutiva".

Condizioni entrambe prefigurabili in una successiva fase di verifica di ottemperanza che potrà essere promossa con un'ulteriore e dedicata istanza da attivarsi contestualmente alla fase di progettazione esecutiva.