



*Ministero dell' Ambiente e
della Tutela del Territorio e del Mare*

Commissione Speciale per la Valutazione di Impatto Ambientale

Parere

espresso ai sensi dell'art. 185 del D.Lgs.12 aprile 2006, n.163 ai fini dell'emissione della valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera:

**S.S. 106 JONICA (E90)
LAVORI DI COSTRUZIONE - 5° MEGALOTTO
DAL RACCORDO DI REGGIO CALABRIA LOC. S. GREGORIO (KM 7+700) ALLO
SVINCOLO DI MELITO DI PORTO SALVO (KM 30+400)**

PROGETTO PRELIMINARE

PROPONENTE: ANAS S.P.A.

LA COMMISSIONE

pe
visto l'art.1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 che delega il Governo ad individuare le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese;

visto l'allegato 2 della delibera CIPE 21 dicembre 2001, n. 121 che include il Corridoio ionico, Taranto-Sibari-Reggio Calabria, tratta calabrese, tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale;

visti in particolare l'art. 183, comma 5 del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 che stabilisce che il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare provvede ad emettere la valutazione sulla compatibilità ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi

SS. 106 JONICA (E90)
LAVORI DI COSTRUZIONE - 5° MEGALOTTO
DAL RACCORDO DI REGGIO CALABRIA LOC. S. GREGORIO (KM 7+700)
ALLO SVINCOLO DI MELITO DI PORTO SALVO (KM 30+400)

Parere

strategici di interesse nazionale avvalendosi della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale, e l'art. 185 dello stesso Decreto Legislativo secondo il quale spetta alla Commissione esprimere il parere sul progetto assoggettato a valutazione dell'impatto ambientale;

visto il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 16 dicembre 2003 che istituisce la Commissione speciale di valutazione di impatto ambientale;

vista la domanda di espressione del parere di compatibilità ambientale formulata con nota ricevuta il 12 ottobre 2006 e assunta al protocollo n. 26266;

visti l'istanza di valutazione di impatto ambientale, gli elaborati progettuali, lo Studio di Impatto Ambientale e la copia degli avvisi al pubblico che l'ANAS - d'ora in poi denominata "Proponente" - ha trasmesso a corredo della domanda di cui ai punti precedenti e la nota della Direzione per la salvaguardia ambientale (prot. 26266/06) con cui l'istanza è ritenuta procedibile;

vista la documentazione integrativa trasmessa dal Proponente con nota assunta dalla Commissione Speciale VIA al protocollo CSVIA/2007/599 del 19 giugno 2007, aggiornamenti di tali integrazioni sono pervenuti in data 25 giugno 2007, acquisiti al prot. CSVIA/2007/608;

considerato che la corrispondenza al vero delle allegazioni dello Studio di Impatto Ambientale e delle sue integrazioni è attestata da apposita dichiarazione giurata resa ai sensi dell'art. 2, comma 3, del D.P.C.M. 27 dicembre 1988;

esaminata, avvalendosi delle competenti strutture tecniche e professionali, la completezza della documentazione presentata rispetto a quella prevista dalla normativa vigente, la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal Proponente, la corrispondenza dei dati del progetto, per quanto concerne le componenti ambientali, alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore, la coerenza del progetto, per quanto concerne le tecniche di realizzazione e dei processi produttivi previsti, con i dati di utilizzo delle materie prime e delle risorse naturali, il corretto utilizzo delle metodologie di analisi previsione, nonché l'idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate dal proponente in relazione agli effetti ambientali;

vista la "Richiesta di intervento urgente sulla S.S. Jonica" da parte di un gruppo di abitanti di Torrente Oliveto;

espletata l'istruttoria di cui all'art. 184, comma 1, del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163, i cui esiti sono illustrati nella "Relazione Istruttoria", e costituiscono presupposto delle valutazioni espresse e delle prescrizioni impartite con il presente atto;

considerata la Relazione Istruttoria che costituisce parte integrante del presente parere;

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI
IN ORDINE ALL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'OPERA

1. Aspetti programmatici e progettuali

SS. 106 JONICA (E90)
LAVORI DI COSTRUZIONE - 5° MEGALOTTO
DAL RACCORDO DI REGGIO CALABRIA LOC. S. GREGORIO (KM 7+700)
ALLO SVINCOLO DI MELITO DI PORTO SALVO (KM 30+400)

[Handwritten signatures and initials]

Parere

1.1 Considerazioni generali e scelta del tracciato

Il 5° Megalotto della SS 106 Jonica è parte del più vasto intervento di costruzione e/o ammodernamento della S.S.106 "Jonica" Reggio Calabria-Taranto. La sua importanza trasportistica sta nel fatto che l'opera non solo è parte del potenziamento del "corridoio jonico", che la delibera CIPE n. 121 del 2001 risulta volere aggiungere in Calabria all'esistente "corridoio tirrenico", ma ha lo scopo di superare una situazione di scadente collegamento di molti centri abitati della costa jonica e migliorare la viabilità nei dintorni di Reggio Calabria e nei centri limitrofi.

Il 5° Megalotto si inquadra in un contesto di interventi (Megalotti) relativi alla riqualificazione della SS 106 Jonica, da realizzarsi a Sud-Est o a Nord dello stesso. Questi interventi risultano attualmente, ora in fase di esecuzione o di affidamento dei lavori - come nel caso della tratta di Palizzi e della tratta Locri-Siderno - tal'altra in fase di progetto - progetto approvato dall'ANAS nel caso del Megalotto 10, da Melito di Porto Salvo a S. Ilario, o di corso di studio, nel caso del raccordo con Autostrada A3-5° Megalotto. Il percorso del tracciato del 5° Megalotto è in particolare destinato a prolungarsi verso Est, oltre il paese di Melito di P. Salvo (Megalotto 10, citato) e verso Nord con il raccordo con l'Autostrada A3.

L'opera in progetto è costituita da una nuova sede stradale dello sviluppo complessivo di circa 23 km. La sezione stradale adottata, di cat. B del decreto ministeriale 5 Novembre 2001; due carreggiate di 9.75 metri, costituite da banchina in destra da 1.75 m, due corsie di 3.75 m e banchina in sinistra da 0.50 m; l'interasse tra le carreggiate è di 30 m e la velocità di progetto è compresa tra 70 e 120 km/h.

Il raggio di curvatura minimo è pari 1650 m; esso, non permettendo il realizzarsi delle condizioni di visibilità per le curve in sinistra, ha imposto un allargamento della carreggiata di 50 cm (in quattro punti il raggio di curvatura è stato ridotto a 1350 m). I raggi minimi convessi utilizzati sono pari a 10.000 m e la pendenza longitudinale massima è del 4.00%.

Essendo i tratti all'aperto lunghi non più di 250 m circa, non sono state previste piazzole di sosta; queste sono invece previste nei tratti in galleria, ad una distanza media di circa 600 m.

L'opera non è stata sottoposta a VAS (la cui direttiva comunitaria non è stata peraltro ancora recepita da norme nazionali) in quanto programmata prima del 21 luglio 2004

L'alternativa 0, peraltro incoerente con quanto stabilito dalla delibera CIPE n. 121 del 21 dicembre 2001, non è percorribile sia per ragioni di interesse nazionale che per ragioni trasportistiche ed ambientali: essa infatti determinerebbe, col tempo, come emerge dalla documentazione presentata, il congestionamento dell'attuale infrastruttura e il superamento dei valori limite posti dalla legge a tutela della salute pubblica e delle componenti ambientali "aria" e "rumore".

La relazione istruttoria ha illustrato le alternative di corridoio e di tracciato studiate dal proponente. I corridoi studiati sono tre:

- corridoio "di monte" che implica: la realizzazione di numerose gallerie ed una maggiore quantità di materiale di scavo; la difficoltà di reperimento di aree sufficientemente vaste e pianeggianti per il posizionamento dei cantieri; la necessità di realizzare numerose piste per accedere ad aree attualmente non servite dalla viabilità ordinaria, essendo considerevole la distanza dall'attuale S.S.

106, che nel corso della fase di realizzazione dovrà svolgere la funzione di asse principale di collegamento tra i cantieri; l'interferenza con l'area pSIC IT9350131 "Pentadattilo".

- corridoio "mediano" che consiste in tracciati sostanzialmente paralleli all'attuale S.S. 106 salvo che in alcuni tratti dove il corridoio comprende il sedime dell'attuale tracciato (tra Pellaro e Lazzaro). Tale corridoio, essendo più vicino alla costa rispetto al corridoio di monte consente sia un migliore collegamento della nuova arteria con i centri abitati ubicati sulla costa sia un più agevole collegamento dell'attuale S.S. 106 con le aree di cantiere e con i siti di approvvigionamento e di deposito. L'unica criticità significativa di questo corridoio è rappresentata dall'interferenza con l'area pSIC IT9350132 "Fiumara di Melito", attraversata nel tratto finale del corridoio.

- corridoio "costiero" (cioè a dire ampliamento dell'attuale struttura con alcune varianti) che tuttavia non solo è impraticabile dove l'attuale S.S. 106 lambisce edifici e centri abitati ma interferisce con una serie di aree vincolate e/o sensibili (tre aree proposte come pSIC: IT 9350140 "Capo dell'Armi", IT 9350143 "Saline Joniche" e IT9350138 "Calanchi di Maro Simone"; tre aree vincolate dal punto di vista archeologico: Mortara, Pellaro e Saline Joniche; fascia costiera fino a 300 m dalla linea di battigia vincolate dalle nome paesaggistico-ambientali; aree a rischio e o "di attenzione" sotto l'aspetto idrogeologico, agli sbocchi a mare delle fiumare).

Sulla base delle risultanze delle analisi delle alternative di corridoio il proponente ha scelto il corridoio "mediano". All'interno dello stesso il proponente ha considerato quattro tracciati (tre alternative di tracciato più il tracciato di progetto).

Nell'ambito del corridoio predetto il proponente ha esaminato quattro tracciati: quello prescelto (tracciato di progetto) e tre alternative (Alternative 1, 2 e 3 identificate negli elaborati consegnati con i colori rosso, blu e verde). Il confronto dei vari tracciati, nella quattro tratti in cui essi non coincidono, ha dato i seguenti esiti.

Primo tratto (bretella di collegamento con la S.S. 106 attuale, fino al km 1+000):

- l'Alternativa 1 ricalca il tracciato a base di gara dell'ANAS elaborato nella precedente progettazione preliminare, e prevede il collegamento provvisorio della nuova Statale con l'attuale S.S. 106 in un punto del Raccordo Autostradale di Reggio Calabria. La principale criticità riscontrata è relativa alla difficoltà di adeguare l'attuale sede stradale alla sezione "B" nel tratto tra la Fiumara Valanidi e la progressiva 1+000 della Bretella, tratto denso di insediamenti;

- l'Alternativa 2 consente il collegamento tra l'attuale S.S. 106 e l'opera in progetto mediante la realizzazione di uno svincolo e di una bretella di raccordo tra i due tracciati, garantendo al contempo la continuità dell'attuale S.S. 106 nelle due direzioni. Questa alternativa è stata esclusa per l'incertezza dei tempi di realizzazione del proseguimento dell'infrastruttura in direzione dell'Autostrada Salerno Reggio-Calabria.

Secondo tratto (km 1+000-viadotto Ferrina sito al km 7+000 circa): in questo tratto il tracciato delle Alternative, pressoché coincidenti, presenta problemi legati alla realizzazione dello svincolo di Pellaro-Bocale e, soprattutto, al collegamento con la SS. Jonica attuale, per la realizzazione dei quali non vi sono spazi sufficienti.

Terzo tratto (km 10+500 circa-km 14+000 circa): qui le alternative di tracciato, anche in questo caso pressoché coincidenti, interferiscono con un'area di espansione residenziale prevista dalla

pianificazione urbanistica del Comune di Montebello Jonico e presentano problemi di inquinamento acustico per l'abitato di Acone (Frazione del Comune di Montebello Jonico) che costeggiano.

Quarto tratto (km 17+000 circa-svincolo di Melito P. Salvo): in questo tratto i tracciati alternativi studiati sono due (Alternative 1 e 3), coincidendo sostanzialmente l'Alternativa 2 con il tracciato di progetto.

- l'Alternativa 1 interferisce, in corrispondenza della progressiva km 18+250, con una frana attiva di ampie proporzioni, all'interno della quale sono ubicati gli imbocchi di una galleria.
- l'Alternativa 3 attraversa aree con litologie francamente argillose, caratterizzate dalla presenza di numerose aree con movimenti lenti del suolo e morfologie calanchive ed interferisce con il pSIC IT9350138 "Calanchi di Maro Simone".

Dall'esame del SIA e della documentazione di progetto appare evidente l'interferenza delle varie ipotesi di tracciato con aree soggette:

- a rischio idrogeologico; al riguardo il Proponente nella progettazione delle opere di attraversamento dei corsi d'acqua ha già provveduto ad adottare soluzioni tecniche idonee ai fini della funzionalità e sicurezza dell'opera;
- rischio di frane: lo studio di quest'ultime, quando le ha rivelate attive e complesse, ha influito sulla scelta di tracciato, negli altri casi, quando interferiscono con il tracciato, ha imposto misure di natura geotecnica.

Riguardo al rischio d'instabilità nei terreni interessati agli imbocchi delle gallerie (scarsa copertura, scadenti caratteristiche geo-meccaniche dei terreni, aree in frana, ecc.) nelle aree ove tale problematica è più sensibile, nonché per quanto concerne la caratterizzazione idrogeologica ed idrologica dell'area sarà opportuno prevedere l'approfondimento delle indagini nel prosieguo della progettazione e studiare in modo adeguato ai risultati di tali indagini il modellamento morfologico dell'area degli imbocchi, tenendo presente che gli interventi di consolidamento e/o stabilizzazione dovranno essere realizzati privilegiando le tecniche dell'ingegneria naturalistica.

1.2 Caratteristiche dell'opera: descrizione della nuova infrastruttura

L'orografia del territorio attraversato dall'infrastruttura ne determina le caratteristiche: un succedersi di lunghe gallerie in corrispondenza dei rilievi che dall'Aspromonte scendono verso il mare e brevi tratti di strada all'aperto per superare le fiumare che da quello discendono: nella maggior parte dei casi questi brevi tratti all'aperto sono stati sfruttati per realizzare gli svincoli e i relativi raccordi necessari a collegare la nuova infrastruttura con la SS attuale e i centri abitati siti sulla costa.

Il progetto è in particolare stato suddiviso in sei parti: la "bretella" di collegamento con la S.S. 106 esistente e cinque "lotti funzionali" ognuno dei quali caratterizzato da uno dei seguenti svincoli: Pellaro/Bocale; Lazzaro; Saline; S. Elia/Montebello Jonico; Melito.

Lo schema viario complessivo prevede un futuro prolungamento della strada di progetto verso Nord, secondo un itinerario tangenziale a Reggio Calabria, fino alla testata meridionale dell'autostrada SA-RC.

- la "Bretella": si tratta di un collegamento stradale lungo circa 3.4 km di Sezione "B"; essa, che nella fase di intervento in progetto realizza il collegamento fra l'attuale S.S. 106 e la nuova, costituirà, nello schema finale, lo svincolo di Reggio Calabria Sud.

- primo lotto: ha inizio a monte dell'attuale S.S. 106, nella concavità della fiumara di Macellara, all'altezza del cimitero di Pellaro (nei pressi della località Croce di Valanidi), così da renderne in futura agevole il prolungamento verso nord e il congiungimento con l'Autostrada A3. Per 3 km il tracciato, ubicato al confine con l'insediamento residenziale di Pellaro, corre prevalentemente in galleria, uscendo a cielo aperto nel tratto di attraversamento del torrente Marulla. Alla fine di questo tratto, nei pressi della Fiumarella di Lume, è ubicato lo svincolo di Pellaro/Bocale, dal quale il progetto prevede l'inizio di una nuova viabilità di collegamento con Motta S. Giovanni;
- secondo lotto: ha inizio dopo lo svincolo di Pellaro/Bocale e si sviluppa per un lungo tratto in galleria, fino alla piana alluvionale della Fiumara di Lazzaro, dove la lunga galleria è interrotta da un tratto prevalentemente allo scoperto in cui sono attraversati la Strada di Campoli, il Torrente Ferrina, l'adiacente strada per Motta S. Giovanni, il torrente Oliveto e il Torrente Valiardi. Al termine del viadotto di attraversamento della Fiumara di Lazzaro è previsto lo svincolo di Lazzaro, ubicato su un sito di cava dimessa;
- terzo lotto: ha inizio, dopo lo svincolo di Lazzaro, con un tratto in galleria - interrotta per l'attraversamento del vallone Catrica - e finisce con lo svincolo di Saline, ubicato nella piana della Fiumara Molaro. Lo Svincolo di Saline si inserisce in una piana nata da sistemazioni idrauliche della Fiumara Molaro, che nel passato ne hanno deviato il percorso;
- quarto lotto, dal km 13 al km 17 circa, è compreso tra gli svincoli di Saline e di S. Elia/Montebello Ionico; esso presenta un'alternanza di gallerie e di viadotti, che permettono di superare le asperità morfologiche del terreno. Lo Svincolo di S. Elia/Montebello Ionico, adagiato lungo i fianchi della depressione della Fiumara S. Elia, è collegato all'attuale Statale;
- quinto lotto, prevalentemente in galleria, collega lo svincolo di S. Elia/Montebello Ionico con lo svincolo di Melito, che collega la nuova Strada di progetto al centro abitato di Melito Porto Salvo mediante una strada ubicata lungo l'argine della Fiumara di Melito (v. però la prescrizione n. 5).

1.3. (segue): opere d'arte (gallerie, viadotti, ecc.)

Di seguito si riportano le tabelle di sintesi delle diverse tipologie di opere e di tracciato:

Viadotti:	9.609 m	20,19%
Gallerie naturali:	29.929 m	62,89%
Gallerie artificiali:	316 m	0,66%
Rilevati:	2.651 m	5,57%
Trincee:	3.753 m	7,89%
Mezzacosta:	1.332 m	2,80%

Gallerie

La successione delle gallerie (naturali ed artificiali) previste lungo il tracciato dell'opera è la seguente:

SS. 106 JONICA (E90)
LAVORI DI COSTRUZIONE - 5° MEGALOTTO
DAL RACCORDO DI REGGIO CALABRIA LOC. S. GREGORIO (KM 7+700)
ALLO SVINCOLO DI MELITO DI PORTO SALVO (KM 30+400)

Parere

MONTE				
Tipo	Galleria	DA	A	Lunghezza m
GN	Carro	0+344,65	0+537,40	192,75
GN	Regina	0+780,00	2+225,00	1445,00
GA	Valanidi	2+950,00	3+108,00	158,00
GN	Paviglianiti	1+833,80	3+261,99	1428,19
GN	S. Maria Monte	3+549,25	5+754,00	2204,75
GN	Motta S. Giovanni	6+005,36	6+675,60	670,24
GN	Candelora	6+886,00	7+343,75	457,75
GN	La Croce	7+626,25	8+134,75	508,50
GN	Vallardi	8+361,25	8+670,75	309,50
GN	Altibano	9+525,00	9+810,00	285,00
GN	del Capo (Aglioia)	9+966,40	11+727,75	1761,35
GN	Molaro	12+656,00	12+914,00	258,00
GN	Vena	13+051,00	13+490,60	439,60
GN	Pantano (Cresioili)	13+706,00	14+414,00	708,00
GN	La Guardia	15+516,25	17+129,21	1612,96
GN	S. Elia	17+761,41	18+071,55	310,14
GN	Cacalupo	18+523,25	20+334,50	1811,25
				14560,98

VALLE				
Tipo	Galleria	DA	A	Lunghezza m
GN	Regina	1+569,34	2+990,00	1400,66
GN	Paviglianiti	1+786,13	3+229,45	1443,32
GN	S. Maria Valle	3+518,84	5+771,02	2252,18
GN	Motta S. Giovanni	6+024,27	6+684,60	660,33
GN	Candelora	6+887,40	7+211,02	323,62
GN	La Croce	7+636,25	8+150,75	514,50
GN	Vallardi	8+377,60	8+673,45	295,85
GN	Altibano	9+540,44	9+829,14	288,70
GN	del Capo (Aglioia)	9+989,40	11+766,15	1776,75
GN	Molaro	12+685,24	12+943,24	258,00
GN	Vena	13+080,24	13+516,00	435,76
GN	Pantano (Cresioili)	13+728,71	14+433,50	704,79
GN	La Guardia	15+545,75	17+173,55	1627,80
GN	S. Elia	17+805,24	18+115,36	310,12
GN	Cacalupo	18+561,25	20+377,45	1816,20
				14108,58

A causa della complessità dei movimenti tettonici nel tratto di passaggio dalla regione dello Stretto alla regione ionica, le aree attraversate dal tracciato dell'opera presentano situazioni geostutturali molto complesse e di non facile interpretazione.

Seconda le peculiarità lito-strutturali e le caratteristiche geomorfologiche sono state adottate le sezioni tipologiche dell'ANAS A1, B1, B2, B3, C1, C2, che individuano le modalità di scavo più idonee ed i relativi rivestimenti. Sono state inoltre segnalate le zone che necessitano di interventi aggiuntivi oltre quelli già prescritti dai tipologici.

Nelle zone in adiacenza degli imbocchi con ricoprimento inferiore a 10 m sono previste delle gallerie artificiali realizzate a cielo aperto dopo aver effettuato l'opportuna stabilizzazione del terreno mediante opere provvisorie quali muri e paratie di micropali, eventualmente tirantati, e/o risagomatura delle scarpate con pendenze compatibili con le caratteristiche geomeccaniche dei terreni.

Lungo il tracciato dell'opera è presente una sola galleria completamente artificiale all'inizio della bretella di collegamento con l'attuale S.S. 106, carreggiata monte.

Viadotti

Per gli impalcati dei viadotti è stata adottata una tipologia unica a travata continua a sezione mista acciaio-calcestruzzo, con una soluzione a quattro travi con $H = 3.00$ m per tutti i viadotti, ad eccezione di quelli degli svincoli, per i quali è stata adottata una soluzione a 5 travi. La sezione trasversale corrente dell'impalcato ha una larghezza di 13.25 m, 2.50 m dei quali per l'alloggiamento della barriera di sicurezza e di un passaggio di sicurezza per la manutenzione e per il passaggio di eventuali impianti.

La soluzione di tipo generale sopra descritta potrà essere realizzata secondo quattro diverse modalità specifiche, secondo il tipo di pile. Dal punto di vista sismico tutti i viadotti sono isolati sia longitudinalmente che trasversalmente mediante dispositivi elastomerici ubicati su ciascuna pila e spalla.

La successione dei viadotti previsti lungo il tracciato dell'opera è la seguente:

SS. 106 JONICA (E90)
LAVORI DI COSTRUZIONE - 5° MEGALOTTO
DAL RACCORDO DI REGGIO CALABRIA LOC. S. GREGORIO (KM 7+700)
ALLO SVINCOLO DI MELITO DI PORTO SALVO (KM 30+400)

Parete

VIADOTTO	MONTE			VALLE		
	DA	A	L (m)	INIZIO	FINE	L (m)
	0+250.40	0+338.40	88.00	0+723.00	0+763.00	40.00
	0+618.00	0+748.00	130.00	2+998.40	3+268.40	270.00
Macellara	Esclusa dalla progettazione del Megalotto 5					
Carro	0+419.30	0+471.30	52.00	0+387.15	0+477.15	90.00
Marulla 1	1+359.00	1+409.00	50.00	1+339.00	1+389.00	50.00
Marulla 2	1+573.20	1+613.20	40.00	1+557.50	1+657.50	100.00
Viadotto Lume	3+359.00	3+543.00	184.00	3+337.00	3+493.00	156.00
Campoli	5+856.90	5+906.90	50.00	5+863.00	5+913.00	50.00
Ferrina	6+684.00	6+840.00	156.00	6+693.00	6+879.00	186.00
Oliveto	7+350.00	7+620.00	270.00	7+352.00	7+630.00	278.00
Saetta	8+141.00	8+181.00	40.00	8+157.00	8+197.00	40.00
Vallardi 2	8+230.00	8+355.00	125.00	8+234.20	8+369.20	135.00
Lazzaro	8+677.00	9+041.00	364.00	8+679.70	9+051.70	372.00
Giammassaro	9+343.00	9+398.00	55.00	9+352.00	9+412.00	60.00
Catrica	9+850.00	9+958.00	108.00	9+869.00	9+981.00	112.00
Ambro	11+734.00	12+000.00	266.00	11+772.40	12+064.40	292.00
Molaro2	12+149.80	12+563.80	414.00	12+141.00	12+589.00	448.00
Saline	13+502.00	13+654.00	152.00	13+527.40	13+685.40	158.00
Pulica	14+621.50	15+011.50	390.00	14+648.80	15+043.80	395.00
Montenero	15+262.00	15+342.00	80.00	15+217.00	15+379.00	162.00
Montenero 2	15+426.00	15+510.00	84.00	15+455.50	15+539.50	84.00
S. Elia	17+243.00	17+713.00	470.00	17+274.80	17+752.80	478.00
Annà	18+183.00	18+517.00	334.00	18+181.00	18+555.00	374.00
Melito	20+342.90	20+720.90	378.00	20+384.70	20+776.70	392.00
SVILUPPO TOTALE VIADOTTI			4,280.00	4722.00		

La geometria del tracciato nell'intorno della progressiva 15+500 (viadotti Montenero 1 e 2) è stata variata in seguito alla richiesta di integrazioni, per esigenze di tracciato, un tratto di strada compreso tra la progr 13+300 circa e la progr 17+200 circa. L'asse delle due carreggiate è stato spostato di circa 110 m verso monte permettendo così di eliminare l'interferenza con l'area calanchiva attraversata dal precedente tracciato in corrispondenza dei Viadotti Montenero 1 e 2. La modifica del tracciato ha portato ovviamente all'adeguamento di alcune opere d'arte. In particolare:

- la galleria Pantano è stata prolungata eliminando il tratto a mezzacosta tra questa ed il viadotto "Pulica", il viadotto "Pulica monte" e l'omonimo ritombamento;
- lo sviluppo del il viadotto "Pulica valle" è stato ridotto da 407 a 96 m;
- il viadotto Montenero 1 è stato eliminato;
- il tratto a mezzacosta tra viadotto Pulica e - l'eliminato - viadotto Montenero 1 è stato sostituito dalla galleria Pulica monte (314 m) e valle (278 m);
- i viadotti Montenero 2 monte (96 m) e valle (96 m) sono stati sostituiti dai viadotti Montenero monte (42 m) e valle (64 m).

A seguito della richiesta di integrazioni l'ANAS ha:

- modificato la geometria dello svincolo di Lazzaro prevedendo la realizzazione di uno svincolo con un'unica rampa bidirezionale ubicato nell'area di ritombamento della cava esistente realizzando un sottovia per l'attraversamento della nuova S.S. 106 e realizzando un unico punto di innesto sulla viabilità esistente più ad est. Per la viabilità di collegamento tra le rampe dello svincolo di Lazzaro e la S.S.106 attuale è stata prevista una sezione del tipo C1;
- modificato la viabilità di collegamento tra le rampe dello svincolo di S. Elia e la S.S. 106 esistente adeguandola ad una sezione del tipo C1 e addossandone il tracciato verso l'argine della fiumara;

- modificato la bretella di raccordo dello Svincolo di Melito alla S.S. 106 attuale spostandone il tracciato di circa 50 m verso il muro di argine della fiumara e quindi si è allontanato dall'imbocco della galleria e dagli edifici;
- proposto di stralciare dalla presente procedura il collegamento stradale Bocale-Motta, sprovvisto di SIA.

1.4. Cantierizzazione

Per la realizzazione delle opere in progetto è prevista l'installazione di 8 aree di cantiere le cui dimensioni sono indicate nella tabella seguente.

n.	Denominazione cantiere	Tipo cantiere	Superficie (m2)	Possibile superficie aggiuntiva (m2)
1	C.B.1	Base		
	C.I.1	Industriale	65.650	25.260
2	C.I.2	Industriale	25.440	8.550
3	C.I.3	Industriale	36.020	
4	C.I.4	Industriale	54.560	27.170
5	C.I.5	Industriale	76.810	
6	C.B.2	Base		
	C.I.6	Industriale	69.400	
7	C.I.7	Industriale	32.900	
8	C.I.8	Industriale	35.420	34.340

La superficie aggiuntiva potrà essere eventualmente utilizzata per lo stoccaggio temporaneo del materiale proveniente dagli scavi o di altro materiale (inerti, centine, ecc.).

1.5. Bilancio materiali

L'esame delle tabelle sui bilanci dei materiali di scavo presentate dal proponente ha evidenziato una sostanziale coerenza tra le quantità e il tipo dei vari materiali, gli usi cui sono destinati e le opere da realizzare. 

Il Proponente ha aggiornato il bilancio dei materiali tenendo in considerazione le modifiche apportate in occasione della risposta alla richiesta di integrazioni (riduzione dell'impiego del sito di deposito di Capo dell'Armi, esclusione del sito di deposito di Calanchi e del rimodellamento Pulica; stralcio della bretella Bocale-Motta). Il materiale che non verrà più, secondo la più recente versione progettuale, destinato a Capo dell'Armi, Calanchi e Pulica, verrà depositato nel sito di Montenero, individuato come area di deposito alternativa. 

La natura delle opere da realizzare – notevole quantità di materiale di scavo da lavorare e/o da depositare e comunque da trasportare lungo il corridoio trasportistico interessato – rende di grande rilievo il Sistema di Cantierizzazione ed il Piano Lavori che vanno sviluppati in modo da ottimizzare l'esecuzione dei lavori e minimizzare gli impatti negativi sul territorio e sulla rete stradale esistente. 

Vengono definite due fasi di lavorazione:

SS. 106 JONICA (E90)
LAVORI DI COSTRUZIONE - 5° MEGALOTTO
DAL RACCORDO DI REGGIO CALABRIA LOC. S. GREGORIO (KM 7+700)
ALLO SVINCOLO DI MELITO DI PORTO SALVO (KM 30+400)

Parere

- Prima fase, in cui si procede alla realizzazione dei corpi dei viadotti, dei tratti all'aperto e allo scavo delle gallerie che attraversano prevalentemente le "Ghiaie di Messina"; si procederà alla sistemazione della nuova viabilità nei tratti all'aperto (da utilizzare per il trasporto dei materiali di scavo delle gallerie) e allo scavo delle gallerie del tratto dove vengono interessate le Ghiaie di Messina utilizzabili come inerti per la costruzione dei viadotti, dei rilevati e dei rivestimenti delle gallerie;

- Seconda fase, in cui si procede alla realizzazione delle altre gallerie; si riutilizzeranno le Ghiaie e le arenarie per la produzione di calcestruzzo per i rivestimenti delle gallerie stesse e si depositerà la maggior parte del materiale di scavo delle nuove gallerie negli appositi siti di deposito.

Al fine di mantenere il pareggio nel bilancio disponibilità/fabbisogno di materiale che l'ANAS ha dichiarato necessario che, salvo che per le fasi di avvio dei lavori, non sia impiegato materiale di cava.

2. Quadro di Riferimento Ambientale

2.1 Atmosfera

In relazione allo stadio di progettazione dell'opera, le informazioni fornite dal Proponente appaiono sufficienti. In nessun caso la simulazione della concentrazione di inquinanti che determinerà la nuova infrastruttura conduce al superamento dei valori-limiti previsti dalla normativa vigente. Del resto la nuova infrastruttura, tranne che nel tratto iniziale, si sviluppa prevalentemente in galleria e in aree agricole.

È in ogni caso opportuno che, in fase di progetto definitivo, lo studio sia corredato da ulteriori informazioni che confermino i dati confortanti finora forniti: informazioni relative alle fonti di emissione di inquinanti in atmosfera attualmente presenti nell'area per poter valutare la combinazione dell'impatto di queste con quello determinato dall'infrastruttura in progetto, considerando tutti gli inquinanti previsti dalle norme vigenti, le varie condizioni meteorologiche e i vari scenari dei flussi del traffico (2008, 2028, 2038).

Si può peraltro prevedere una notevole incidenza negativa per quanto riguarda l'impatto del Cantiere C1 e della viabilità di cantiere lungo l'area, spesso urbanizzata, dell'attuale S.S. 106 nel caso che questa venisse impiegata, come vorrebbe il proponente, anche come viabilità di cantiere. Del resto non solo tale impatto non è stato adeguatamente studiato ma tale viabilità riguarda anche un tratto che lambisce il pSIC "Calanchi di Maro Simone" per il quale manca lo "studio di incidenza".

La presenza di lunghe gallerie impone quando sboccano presso centri abitati o recettori, di approfondirne l'"effetto camino".

2.2 Ambiente idrico superficiale

In relazione allo stadio della progettazione dell'opera, le informazioni fornite dal Proponente possono ritenersi sufficienti.

L'opera interferisce con la componente "Ambiente idrico di superficie", essenzialmente negli attraversamenti principali delle fiumare Valanidi II, Macellara, Lume, Lazzaro, Molaro, S. Elia, Annà e Melito. Per dette fiumare sono state effettuate le verifiche idrauliche dei manufatti di

attraversamento (viadotti), calcolando *ante e post operam* i battenti idraulici delle piene con tempi di ritorno T pari a 50, 200 e 500 anni. Le verifiche idrauliche eseguite hanno garantito franchi idraulici in accordo con i vincoli richiesti (sempre superiori ad almeno 1 m come previsto dall'Autorità di Bacino regionale della Calabria) ed hanno determinato l'assenza di effetti indotti dalle piene (calcolati sui tempi di ritorno pari a T = 50-200-500 anni) sulle opere di progetto e sulle strutture arginali esistenti.

Per quanto riguarda l'impatto dovuto dalla dispersione di inquinanti pericolosi in caso di incidenti rilevanti e a quello originato dagli inquinanti contenuti nelle acque di piattaforma, il Proponente ha previsto l'adozione di un "sistema chiuso" che prevede la raccolta, la canalizzazione, il trattamento di dissabbiatura e disoleatura delle acque prima della loro immissione negli alvei delle fiumare. IN tale sistema le vasche di raccolta delle acque di piattaforma svolgono altresì la funzione di vasche di accumulo nel caso di sversamenti accidentali.

La delicatezza del tema impone tuttavia ulteriori misurazioni, indagini e cautele nella successiva fase di progettazione.

2.3 Suolo e sottosuolo

Le opere in progetto si inseriscono in un territorio interessato da movimenti di versante attivi e quiescenti e dove esistono diversi problemi di natura idrogeologica, geologica e geomorfologia che l'ANAS ha affrontato e considerato ma si è proposto di risolvere nel dettaglio solo a seguito di indagini ulteriori, più approfondite e puntuali di quanto non richiesto nello stadio preliminare di progettazione. La delicatezza del tema impone peraltro di assicurarsi che tali ulteriori indagini e approfondimenti siano particolarmente scrupolosi e comprendano un piano preventivo di intervento in caso di intercettazione dei sistemi acquiferi.

Per le aree ove sono previsti "rimodellamenti" (Montenero) e "ritombamenti" (es.Lazzaro), le verifiche di stabilità sono rimandate alle successive fasi di progettazione definitiva ed esecutiva, il proponente ha ritenuto sufficiente, in questa fase di progettazione preliminare, la semplice indicazione di principi generali, affermando di aver comunque proceduto alla verifica che le pendenze e gli sviluppi delle scarpate sia compatibili con la soluzione progettuale prescelta.

Si ribadisce pertanto che, pur essendo, in relazione allo stadio della progettazione dell'opera, le informazioni fornite dal Proponente sufficienti, la delicatezza del tema impone tuttavia ulteriori misurazioni, indagini e cautele che vanno non solo approfondite ma anche tra loro opportunamente coordinate nella fase di progettazione definitiva.

2.4 Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

In generale, gli effetti della realizzazione dell'opera su queste componenti ambientali possono essere sintetizzati in un disturbo alla fauna in corrispondenza degli interventi all'aperto e in una parziale lieve interruzione dei corridoi faunistici, lungo i rilevati e sulle "spalle dei viadotti".

Gli impatti in fase di cantiere sono ritenuti reversibili ed il proponente presenterà, con il progetto definitivo, anche un progetto globale di interventi di mitigazione/compensazione per ogni cantiere, finalizzato al mantenimento/ripristino dei corridoi ecologici.

Tuttavia l'opera andrà ad interferire con il pSIC "Fiumara di Melito" per il quale il Proponente ha argomentato la trascurabile incidenza al netto delle misura di mitigazione ma senza adeguatamente studiare, vista la delicatezza dell'area interessata, le alternative all'assai problematico doppio attraversamento della fiumara di Melito e alla realizzazione del relativo svincolo e cantiere in zone comprese in un'area pSIC o ad essa adiacenti. Inoltre la Commissione rileva che la fissazione dell'andamento dell'ultimo problematico tratto dell'opera condiziona le scelte di tracciato del 10° Megalotto per il quale al momento sono in analisi 3 diverse alternative.

Come dichiarato nella "integrazioni" alla documentazione inizialmente presentata, il volume del materiale che il proponente intenderebbe depositare nel sito di Capo dell'Armi (IT 9350140) è ridotto. La documentazione fornita tuttavia non esclude con chiarezza l'impiego di aree ricadenti nel pSIC omonimo né valuta l'incidenza delle attività di cantiere e di "ritombamento" sullo stesso.

Infine l'ANAS si propone di impiegare tratti dell'attuale SS. 106 che lambiscono o interferiscono con l'area pSIC "Maro di Simone" per il quale non è stata svolta alcuna valutazione di incidenza.

2.5 Salute pubblica

Per la tutela delle popolazioni residenti nell'area manca l'analisi del rischio sulla popolazione derivante dagli impatti che si produrrebbero se si impiegasse come viabilità di cantiere l'attuale S.S. 106. Per il resto la componente risulta adeguatamente studiata visto che l'infrastruttura non si snoda di regola presso centri abitati e che l'approfondimento degli impatti della bretella di Melito, sempre che questa venga realizzata a seguito dell'ottemperanza alla prescrizioni impartite col presente parere, ha dato esiti positivi.

2.6 Rumore e vibrazioni

In relazione allo stadio della progettazione dell'opera, le informazioni fornite dal Proponente possono ritenersi sufficienti, per quanto riguarda la fase di esercizio dell'infrastruttura. I valori-limite previsti dalla legge non vengono infatti – dopo le misure di mitigazione previste – superati, tranne che in casi del tutto sporadici dove si potrà intervenire, se del caso, sugli isolati edifici ricettori. Del resto la nuova infrastruttura, tranne che nel tratto iniziale, si sviluppa prevalentemente in galleria e in aree agricole.

Le informazioni fornite dal Proponente sono invece carenti per quanto riguarda l'impatto della viabilità di cantiere lungo l'area, spesso urbanizzata che fiancheggia l'attuale S.S. 106 che il proponente vorrebbe usare come viabilità di cantiere. Occorre peraltro dettagliare ulteriormente le misure di mitigazione contemplate dal progetto preliminare con particolare riguardo alla Bretella di Melito nel caso che questa, a seguito dell'ottemperanza alle prescrizioni impartite col presente parere, venga realizzata.

La distanza delle gallerie dagli edifici rende trascurabile gli effetti negativi delle "vibrazioni".

2.7 Paesaggio

SS. 106 JONICA (E90)
LAVORI DI COSTRUZIONE - 5° MEGALOTTO
DAL RACCORDO DI REGGIO CALABRIA LOC. S. GREGORIO (KM 7+700)
ALLO SVINCOLO DI MELITO DI PORTO SALVO (KM 30+400)

Parere

12

La configurazione orografica ed idrografica del territorio evidenzia due direttrici principali: una costiera, che si identifica col litorale marino e un'altra, a raggiera, che interseca la prima con una successione di rilievi collinari e di valli disseccate entri cui convogliano le saltuarie acque di provenienza meteorica.

Nell'entroterra gli elementi naturali che percepisce l'occhio umano consistono negli elementi orografici, spesso aridi e brulli, separati dalle incisioni delle fiumare e dei corsi d'acqua confluenti a cui si aggiungono, particolarmente lungo la stretta fascia litoranea, gli elementi nel sistema antropico costituiti dalla periferia di Reggio Calabria, dagli insediamenti lineari lungo la costa e dal sistema infrastrutturale. A questi elementi occorre prestare particolare cura per ottenere il migliore inserimento paesaggistico dei viadotti.

Richieste del pubblico

Non è pervenuta alcuna "osservazione" in senso proprio sulla realizzazione dell'infrastruttura in progetto. E' pervenuta una sola lettera (più volte spedita e ricevuta) da parte di alcuni cittadini dell'abitato di Torrente Oliveto che richiedono un intervento sulla S.S. 106 al fine di porre rimedio all'attuale elevata pericolosità della strada.

PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA E DEGLI ESITI DELL'ISTRUTTORIA LA COMMISSIONE ESPRIME, AI FINI DELL'EMISSIONE DELLA VALUTAZIONE SULLA COMPATIBILITA' AMBIENTALE

PARERE FAVOREVOLE

sul progetto preliminare della "S.S. 106 Jonica - 5° megalotto" dal raccordo di Reggio Calabria Loc. S. Gregorio (KM 7+700) allo svincolo e raccordo di S.Elia-Montebello Jonico compresi

CONDIZIONATO

all'ottemperanza alle seguenti prescrizioni.

Il progetto definitivo deve:

1. recepire e sviluppare, col dettaglio adeguato alla relativa fase di progettazione, le misure di mitigazione e compensazione previste nel Progetto Preliminare, nello Studio di Impatto Ambientale e nelle sue integrazioni;
2. rilocalizzare il cantiere Base e Industriale 1 allontanandolo dalle aree edificate urbane o comunque abitate trovando inoltre una collocazione in un punto tale da ridurre al minimo gli spostamenti dei mezzi di cantiere;
3. elaborare il programma di utilizzazione dell'attuale S.S. 106 Jonica assicurando livelli di sicurezza adeguati ed adottando ogni misura per minimizzare gli impatti sulla stessa e l'area

SS. 106 JONICA (E90)
LAVORI DI COSTRUZIONE - 5° MEGALOTTO
DAL RACCORDO DI REGGIO CALABRIA LOC. S. GREGORIO (KM 7+700)
ALLO SVINCOLO DI MELITO DI PORTO SALVO (KM 30+400)

Parere

- circostante ad esempio potenziando percorsi alternativi e limitando le fasce orarie di maggior utilizzo;
4. evitare di utilizzare l'area di capo d'Armi coincidente con il perimetro dell'omonimo pSIC come deposito di materiale di scavo e come percorso di cantiere;
 5. assicurare che le gallerie rispettino i requisiti indicati dal decreto legislativo n. 264 del 5 ottobre 2006, in quanto applicabile;
 6. rielaborare il bilancio materiali in relazione all'ottemperanza alla prescrizione n. 4 e limitare l'impiego di materiali di cava a casi di necessità riconducibili all'approntamento dei cantieri;
 7. confermare il rispetto dei valori-limite di legge stabiliti dal D.M. n. 60 del 2 aprile 2002 per tutti i fattori inquinanti da esso previsti, sia in fase di esercizio che, alla luce dell'ottemperanza alla prescrizione n. 3, in fase di costruzione;
 8. prevedere ulteriori indagini e accorgimenti tecnici atti a: a) escludere influenze delle opere con la circolazione idrica subalvea della zona rilevante per l'emungimento dei pozzi; b) assicurare la conservazione quali-quantitativa della risorsa idrica e della naturalità delle aree golenali;
 9. definire nel dettaglio:

a) a seguito di uno specifico studio idraulico sulla possibile influenza sul regime delle acque dei cantieri destinati alla realizzazione dei viadotti sulle fiumare sul regime delle acque, le misure da adottare in caso di emergenza alluvionale in corso d'opera;

b) a seguito di apposito studio, le misure di prevenzione dell'inquinamento delle acque sotterranee o la modificazione del loro livello in occasione del posizionamento delle pile dei viadotti;

c) a seguito di un apposito studio, le misure e modalità di scavo che escludano l'insorgenza di ulteriori fenomeni d'instabilità;

c) a seguito di apposito studio, le misure e le opere per l'inserimento paesaggistico dell'infrastruttura (in special modo per l'inserimento visivo degli attraversamenti delle fiumare);

d) la forma architettonica e l'andamento plano-altimetrico dei viadotti al fine di integrarli il più possibile nel contesto paesaggistico;

e) opportuni interventi di mitigazione per ridurre gli impatti provocati dall'inserimento dei piloni che almeno alla base devono essere rivestiti da pietre a spacco della zona;

10. con riferimento alle opere di sistemazione a verde, ripristino ambientale e rinaturalizzazione, da eseguire in ogni caso per ciascuna area di cantiere e di deposito del materiale di scavo: a) documentare la situazione *ante operam* con speciale riferimento ai profili naturalistico e paesaggistico; b) prevedere soluzioni di sistemazione a verde, ripristino ambientale e rinaturalizzazione coerenti con lo stato dei luoghi precedente la realizzazione dell'opera attraverso un'adeguata progettazione paesaggistica e di opere di rinaturalizzazione, anche agricola; inquadrare le opere nell'obiettivo di integrazione ecosistemica della flora autoctona, privilegiando l'impianto di specie che garantiscano la diversità biologica e l'integrazione nell'ambiente circostante e adottare specie vegetali scelte nelle rispettive serie

- della vegetazione potenziale; c) fare ricorso prevalentemente a tecniche di ingegneria naturalistica, adottando ove possibile, le "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Ministero dell'ambiente, Servizio VIA, settembre 1997; d) prevedere l'accantonamento e la conservazione dello strato di humus nelle aree che saranno utilizzate quali cantieri e depositi temporanei e definitivi per il successivo reimpiego;
11. prestare speciale attenzione al ritombamento Montenero, prevedendo l'impiego di vegetazione autoctona e realizzando una morfologia che non alteri la struttura originaria del terreno e non stravolga la percezione visiva del contesto paesaggistico;
 12. a seguito di ulteriore analisi dei ricettori sensibili al rumore individuati attraverso rilievi settimanali ed estese simulazioni - la localizzazione, il dimensionamento e la qualità degli interventi di mitigazione del rumore con speciale attenzione all'area finitima alla "bretella" di S.Gregorio;
 13. in fase di cantiere, caratterizzare le aree con presenza di ricettori, contenere un'approfondita stima modellistica, rispettosa della norma ISO 9613, degli impatti prodotti nei momenti di massimo disturbo con la verifica dell'adeguatezza degli interventi mitigativi previsti e con l'individuazione di misure di contenimento degli impatti sui ricettori presenti lungo la viabilità di accesso alle aree di cantiere;
 14. garantire la permeabilità dei fondi agricoli anche in relazione ai percorsi per la viabilità di cantiere che saranno individuati in ottemperanza della prescrizione n. 3;

Il Proponente deve inoltre:

15. approfondire ulteriormente e con particolare scrupolo le residue problematiche locali di natura geologica, geotecnica, idrogeologica e di tracciato mediante: a) sondaggi profondi e direzionati; b) prove in foro e geofisiche di superficie; prove di laboratorio; c) monitoraggio delle sorgenti e delle risorse idriche; d) individuazione delle sorgenti interferibili dalle gallerie; e) relativo monitoraggio per un periodo significativo ad individuare i bacini di carico e gli utilizzi delle stesse;
16. nel caso che venga accertato che lo scavo delle gallerie possa produrre il drenaggio di sistemi acquiferi con alterazione dell'alimentazione delle sorgenti, predisporre un piano preventivo di intervento che ne minimizzi le conseguenze e preveda misure di intervento urgente in caso di venute d'acqua, analizzando le conseguenti azioni di mitigazione e/o compensazione, compreso un programma di emergenza del sistema di approvvigionamento idropotabile;
17. predisporre il Progetto di Monitoraggio Ambientale, secondo le Linee Guida redatte dalla Commissione Speciale VIA;
18. anticipare per quanto è possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura;

19. predisporre quanto necessario per adottare, entro la data di consegna dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma ISO 14001 o al Sistema EMAS (Regolamento CE 761/2001);
20. inserire nei capitolati di appalto clausole che impongono agli appaltatori di osservare tutte le prescrizioni relative alla conduzione delle attività di cantiere e alla mitigazione dei relativi impatti e rischi;
21. redigere gli elaborati, anche successivi al progetto definitivo, in conformità alle specifiche del Sistema Cartografico di Riferimento;
22. intraprendere al più presto le azioni e attivare le procedure necessarie per realizzare il raccordo tra la A3 e lo svincolo di Reggio Calabria sud;

Il proponente deve infine, a scopo di compensazione ambientale:

23. realizzare gli interventi di compensazione ambientale (a cominciare dalla bonifica delle discariche abusive attualmente presenti nelle e lungo le fiumare) per un importo non inferiore al 2% del valore dell'opera come determinato ai fini del calcolo del contributo per la procedura di VIA e, oltre a tali interventi, ridimensionare e riconfigurare la S.S. 106 attuale in modo da ridurre l'incidentalità, provvedere i tratti urbani e suburbani di marciapiedi, sostituire gli attuali svincoli con rotoatorie rinaturando le relative aree;

Si esprimono inoltre le seguenti raccomandazioni:

- a. assicurarsi che il realizzatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza, acquisisca la Certificazione Ambientale ISO 14001 o la registrazione ai sensi del Regolamento CEE 761/2001 (EMAS) per le attività di cantiere anche dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo possibile;
- b. prevedere il riciclo completo dell'acqua, impiegando anzitutto l'acqua eventualmente presente in galleria in quantità utilizzabili, nello svolgimento delle attività di cantiere (lavorazione del materiale di scavo, produzione di calcestruzzo, abbattimento delle polveri, ecc.);
- c. effettuare studi sull'evoluzione morfologica del territorio prima di progettare la rimodellazione.

Il parere non riguarda il collegamento stradale tra l'infrastruttura e l'abitato di Motta S. Giovanni, sprovvisto di SIA e che l'ANAS stesso ha proposto di escludere dalla presente procedura

Roma, 23 luglio 2007

Ing. Bruno AGRICOLA (Presidente)

Prof. Vittorio AMADIO

SS. 106 JONICA (E90)
LAVORI DI COSTRUZIONE - 5° MEGALOTTO
DAL RACCORDO DI REGGIO CALABRIA LOC. S. GREGORIO (KM 7+700)
ALLO SVINCOLO DI MELITO DI PORTO SALVO (KM 30+400)

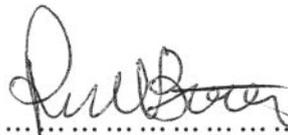
Parere

16

Bon ASTENUTO

gi

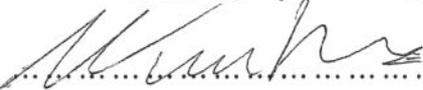
Ing. Pietro BERNA


.....

Arch. Eduardo BRUNO


.....

Avv. Massimo BUONERBA


.....

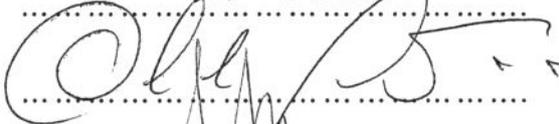
Prof. Ing. Alberto FANTINI


.....

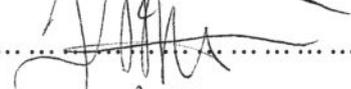
Avv. Flavio FASANO

A S S E N T E
.....

Ing. Claudio LAMBERTI


.....

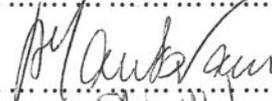
Arch. Franco LUCCICHENTI


.....

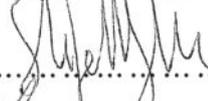
Dott. Giuseppe MANDAGLIO

A S S E N T E
.....

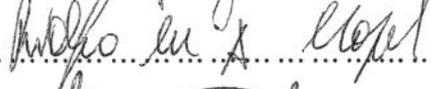
Prof. Antonio MANTOVANI


.....

Prof. Avv. Stefano MARGIOTTA


.....

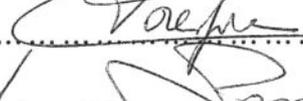
Prof. Ing. Rodolfo M.A. NAPOLI


.....

Ing. Maurizio ONOFRIO


.....

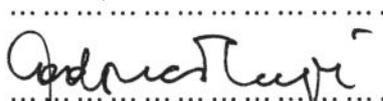
Ing. Alberto PACIFICO


.....

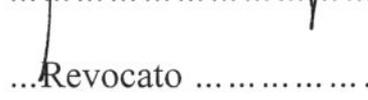
Prof. Ing. Monica PASCA


.....

Ing. Giovanni PIZZO


.....

Ing. Pier Lodovico RUPI


.....

Arch. Giovanni TERZI

...Revocato