



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi
strategici e di interesse nazionale.

Istruttoria VIA

(ai sensi degli artt. 165 e 183 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163)

Parere n. 420 dell' 11.02.2010

Progetto:	S.S. 106 Jonica – Megalotto 1 - Tratta Palizzi (km 50+000) – Caulonia (km 123+800) ex lotti 6-7-8 – Da Ardore a Marina di Gioiosa Jonica compreso lo svincolo di Marina di Gioiosa Jonica Varianti e ottimizzazione al piano di cantieriz- zazione dell'opera
Proponente:	ANAS S.p.A.

[Handwritten notes and signatures]

LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE VIA E VAS

MINISTERO
TUTELA DEL
Territorio e del Mare
Commissione
Impatto Ambientale
il segretario

VISTA la domanda di svolgimento della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell'art.165 e art.183 del D.Lgs.n.163/2006 per il seguente progetto "S.S. 106 Jonica – Megalotto 1 - Tratta Palizzi (km 50+000) – Caulonia (km 123+800) ex lotti 6-7-8 – Da Ardore a Marina di Gioiosa Jonica compreso lo svincolo di Marina di Gioiosa Jonica" Varianti e ottimizzazione al piano di cantierizzazione dell'opera" presentata dalla Società ANAS S.p.A. in data 19/3/2009, con nota prot.n.CDG-0042003-P, successivamente integrata;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 recante "Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del D.L.gs. 3 aprile 2006, n.152, recante norme in materia ambientale";

VISTO la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante "Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive";

VISTO il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" ed in particolare gli articoli che regolano le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale;

VISTO che il progetto definitivo dei Lavori di ammodernamento della S.S. 106 Jonica nel tratto Palizzi (km 50+000) – Paulonia (km 123+800) lotti 6-7-8 compreso lo svincolo di Gioiosa Jonica (1° megalotto) è stato oggetto del DEC/DSA/2004/1 del 14/1/2004, con giudizio di compatibilità ambientale emesso con prescrizioni mediante procedura di VIA ordinaria, e successivamente il progetto esecutivo è stato oggetto di Verifica di Ottemperanza assegnata alla Commissione Speciale VIA a seguito dell'inserimento dell'opera nell'elenco delle infrastrutture strategiche di cui alla L.443/01, con Parere assunto il 25/5/2007 e notificato con provvedimento prot. DSA-2007-17267 del 20.6.2007, prescrivendo fra l'altro la ripubblicazione delle varianti ed ottimizzazioni al piano di cantierizzazione per il Megalotto I della "Jonica", da assoggettare a nuova procedura VIA;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale – VIA e VAS;

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot.n.GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e prot.n.GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

VISTA la Relazione istruttoria;

COMMISSIONE
TECNICA DI VERIFICA
DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA
E VAS
PUBBLICAZIONE
DELLA
DIREZIONE
REGIONALE
DELL'AMBIENTE
TERRITORIO
E PAESAGGIO

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ed al conseguente deposito del progetto e dello studio di impatto ambientale per la consultazione, è avvenuta in data 15/4/2009 sui quotidiani "La Repubblica" e "Il Quotidiano".

VISTA la documentazione tecnica esaminata che si compone del nuovo Studio di Impatto Ambientale, completo della Sintesi Non Tecnica, mentre per il Progetto Esecutivo si è fatto riferimento a quello già oggetto del su menzionato Parere della Verifica di Ottemperanza assunto il 25/5/2007 e notificato con provvedimento prot. DSA-2007-17267 del 20.6.2007;

PRESO ATTO che:

- la ex Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale con nota prot. DSA-2009-30404 del 13/11/2009, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS con prot. CTVA-2009-4272 in data 17/11/2009 ha comunicato l'esito positivo delle verifiche tecniche e amministrative per la procedibilità della domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi degli artt. 165 e 183 del D.Lgs.n. 163/2006 presentata dalla Società ANAS S.p.A.;
- la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS con prot.n.CTVA-2009-4629 del 10/12/2009 ha comunicato all'ANAS S.p.A. l'avvio del procedimento;

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 e previsione, nonché l'idoneità delle tecniche di rilevazione e previsione impiegate dal Proponente in relazione agli effetti ambientali;

espletata l'istruttoria di cui all'art. 184, comma 1, del Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163, i cui esiti sono illustrati nella "Relazione Istruttoria";

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

1. Aspetti programmatici

Il contesto del progetto di cantierizzazione di cui si tratta è quello della realizzazione in nuova sede di un tratto della S.S. 106 "Jonica", detto "MegaLotto 1", ML 1 o DG22/04 nei documenti del Proponente, da Ardore a Marina di Gioiosa Jonica, incluso lo svincolo di Marina di Gioiosa Jonica, per una lunghezza complessiva di tratta di circa 17 chilometri.

L'intervento rientra nel progetto di ammodernamento dell'intera S.S. 106 nell'ambito di un tronco funzionale più ampio, nella Provincia di Reggio Calabria, da Palizzi Marina (km 50+000) sino a Caulonia Marina (km 123+000). Il tracciato di progetto si sviluppa in un territorio caratterizzato da

[Handwritten signatures and initials]

esigui gruppi montuosi, intervallati da forti fondi vallivi, comportando un susseguirsi di viadotti e gallerie. La S.S. 106 "Jonica" ha origine a Reggio Calabria, alla fine dell'autostrada A3. SA-PC si sviluppa lungo la fascia litorale jonica, terminando a Taranto dopo un percorso di circa 490 km collegando Calabria, Basilicata e Puglia essenzialmente a ridosso dei territori costieri.

Il progetto definitivo (PD), come sopra richiamato, è stato oggetto del DEC/DSA/2004/1 del 14/1/2004, con giudizio di compatibilità ambientale emesso con prescrizioni mediante procedura di VIA ordinaria.

Successivamente il progetto esecutivo (PE) è stato oggetto di Verifica di Ottemperanza assegnata alla Commissione Speciale VIA a seguito dell'inserimento dell'opera nell'elenco delle infrastrutture strategiche di cui alla L.443/01. Il relativo Parere è stato assunto il 25/5/2007 e notificato con provvedimento prot. DSA-2007-17267 del 20.6.2007.

Il sistema di cantierizzazione prevedeva nel PD, confermato poi nel PE, l'allestimento di un cantiere principale (Campo base) e di una serie di cantieri operativi (C1-C9) per sovrintendere allo sviluppo delle attività lavorative di gruppi di opere afferenti a singole porzioni di tracciato. In particolare le funzioni direttive, di alta sorveglianza e di direzione dei lavori sono state previste negli uffici ubicati a Siderno, con il Campo base a sostegno. I nove cantieri operativi previsti in prossimità del tracciato sono destinati al monitoraggio dell'avanzamento dei lavori delle opere di competenza, ciascuno organizzato in un'area logistica e in una operativa.

Nel PE è stata inoltre prevista, come variante, una serie di aree di occupazione temporanea per condurre l'esecuzione vera e propria delle opere dislocate lungo il tracciato, identificabili come aree tecniche di imbocco, aree di lavorazione per le gallerie, aree di lavorazione per le opere all'aperto (viadotti, rilevati e gallerie di stoccaggio) e aree di stoccaggio per i materiali di cantiere. Queste ultime sono state a loro volta suddivise in:

- aree di stoccaggio dei materiali di cantiere (AS);
- aree di eventuale utilizzo come stoccaggio dei materiali di cantiere in relazione alle esigenze di avanzamento dei lavori (ASE).

Per entrambe le tipologie di aree è prevista l'occupazione temporanea per tutta la durata dei lavori di costruzione, come esplicitato nel piano particellare di esproprio integrativo, pubblicato dal Proponente il 3/4/2007.

La soluzione è stata approvata in linea di principio nella Verifica di Ottemperanza, ma, non essendo le AS e le ASE previste nel PD e nel relativo SIA, il Ministero ha espresso il parere di assoggettare le stesse a nuova procedura di VIA.

Nel Quadro di Riferimento Progettuale è riportata la Tavola Sinottica in cui viene evidenziato il sistema di cantierizzazione. (elab. L0716APCONSIAPR000000PP01A).

L'analisi effettuata dal Proponente ANAS si basa sulla cantierizzazione nel suo complesso, cioè sul sistema considerato nel PD e confermato nel PE di allestimento di cantieri principali e di una serie di cantieri operativi che sovrintendono allo sviluppo delle attività lavorative di gruppi di opere afferenti a singole porzioni di tracciato.

Le aree di occupazione temporanea sono dettate dalla necessità di condurre l'esecuzione vera e propria delle opere come aree tecniche di imbocco, aree di lavorazioni per le gallerie, aree di stoccaggio per materiali di cantiere. L'occupazione temporanea si prevede per tutta la durata dei lavori di costruzione, come da Piano particellare di esproprio integrativo pubblicato da Anas.

Nel Quadro di Riferimento Programmatico, pertanto, non viene riportato quanto già descritto nel SIA originario circa la coerenza del proposto intervento con la pianificazione territoriale sovramunicipale e con la pianificazione del settore dei trasporti, vista l'importanza strategica del corridoio jonico come indispensabile elemento di collegamento tra gli assi tirrenico ed adriatico. ANAS ha proceduto piuttosto all'aggiornamento delle previsioni urbanistiche di tutti i comuni interessati e del loro regime vincolistico con la conseguente verifica dei relativi livelli di interferenza delle aree di cantiere e di stoccaggio temporaneo denominate AS/ASE.

Commissione MARE
 Verifica MIA e VAS

Il tracciato interessa i comuni di Marina di Gioiosa Jonica, Grotteria, Siderno, Locri, Portigliola, S. Ilario ed Ardore.

Sono state riepilogate dal Proponente, per ciascun comune interessato dalle AS/ASE, le destinazioni d'uso previste dai vari strumenti di pianificazione locale (Piani Regolatori Generali) all'interno della fascia interessata dal progetto comprendente le aree di cantiere e di stoccaggio temporaneo.

Per ogni cantiere e sito di stoccaggio sono state elaborate delle schede che ne identificano il loro ambito di collocazione in riferimento alle destinazioni di piano e rispetto al regime vincolistico. Per ognuno inoltre si evidenzia se presente, l'interferenza con il rischio idraulico e, in base ai dati della campagna d'indagine preventiva effettuata per la valutazione del rischio archeologico, il livello presunto di rischio.

La scheda riporta degli stralci planimetrici, sia per la situazione vincolistica che per quella di Piano Regolatore, su cartografia in scala 1:10.000.

Si osserva che nella maggior parte dei casi, vengono impegnate principalmente aree destinate ad uso agricolo e l'opera non sempre risulta prevista in sede di formazione dei PRG. Tuttavia, il Proponente dichiara che in sede di Conferenza dei Servizi tutti i comuni hanno espresso parere favorevole alla realizzazione del nuovo tracciato.

2. Aspetti progettuali

2.1. Generalità

Il sistema di cantierizzazione è stato individuato con le seguenti finalità:

- posizionamento dei siti di cantiere in posizione limitrofa all'area dei lavori al fine di consentire il facile raggiungimento dei siti di lavorazione, limitando pertanto il disturbo determinato dalla movimentazione di mezzi;
- posizionamento dei siti di cantiere in ambiti sufficientemente estesi tali da consentire l'espletamento delle attività previste;
- possibilità di garantire un agevole accesso viario;
- verifica delle modalità di approvvigionamento/smaltimento dei materiali, al fine di minimizzare l'impegno della rete viaria;
- posizionamento dei siti di cantiere in maniera tale da ridurre al minimo l'innescò al contorno di potenziali interferenze ambientali.

Per lo sviluppo delle attività lavorative sono state previste n. 9 aree di cantiere dislocate lungo il tracciato e un cantiere base ubicato in prossimità dello svincolo di Siderno.

Per soddisfare le forniture di calcestruzzo necessarie per la realizzazione delle gallerie e dei viadotti, nonché delle opere d'arte minori sono stati previsti n. 2 impianti di betonaggio: il primo presso l'area di cantiere C2 e il secondo nel campo Base di Sidereo, C5.

Il sistema di cantierizzazione prevede la suddivisione dell'intero lotto in nove tratti operativi, di lunghezza variabile, in funzione delle opere d'arte in progetto e dei materiali in gioco.

Tratto Operativo	Cantiere Operativo	Progressiva Iniziale	Progressiva Finale
1	C1	0+000	2+280
2	C2	2+280	4+660

Handwritten signature and notes at the bottom of the page.

3	C3	4+660	6+480
4	C4	6+480	8+980
5	C5	8+980	11+260
6	C6	11+260	12+900
7	C7	12+900	13+600
8	C8	13+600	15+600
9	C9	15+600	16+920

35/0000000000
 2. Av. MINISTERO DE
 TUTELA DEL TER
 Commissione Te
 dell'Impatto Ambi
 Il Segretario d

Le aree di cantiere da allestirsi per lo sviluppo delle attività lavorative si distinguono in: aree di cantiere fisso, aree di lavorazione ed aree di stoccaggio temporaneo.

Le aree di cantiere fisso si distinguono a loro volta nel cantiere base (deputato a sovrintendere la globalità dello sviluppo delle opere di tutto il tratto) e in nove cantieri operativi (C) ubicati lungo lo sviluppo del tracciato (ciascun finalizzato alla realizzazione di un particolare gruppo di opere di competenza).

Le aree di lavorazione consistono nelle aree direttamente interessate dai lavori e si distinguono in aree allo scoperto (relativamente alla realizzazione dei rilevati, dei viadotti e delle gallerie artificiali) ed in aree in galleria (relativamente alla realizzazione delle gallerie naturali).

Come già illustrato, per la costruzione delle opere d'arte principali sono state previste delle aree di stoccaggio temporanee, suddivise in "Aree di stoccaggio dei materiali di cantiere" (AS) e "Aree di eventuale utilizzo come stoccaggio dei materiali di cantiere in relazione alle esigenze di avanzamento dei lavori" (ASE). Per entrambe le tipologie di aree è prevista l'occupazione temporanea per tutta la durata dei lavori di costruzione, come esplicitato nel Piano particellare di esproprio integrativo.

La scelta di queste aree è stata fatta dal Proponente ANAS in funzione delle esigenze di cantierizzazione, con l'intento di ridurre il più possibile gli impatti che inevitabilmente le attività di costruzione possono produrre sull'ambiente circostante. Particolare attenzione è stata riservata agli aspetti legati al transito dei mezzi d'opera, in considerazione di una realtà territoriale già fortemente compromessa e gravante in maniera massiccia sulla SS106 esistente. La suddetta viabilità oltre a rappresentare l'unico collegamento valido sud-nord, si configura come la sola possibilità di accesso alle aree di lavoro, ad esclusione delle opere retrostanti l'abitato di Siderno, per le quali bisogna in ogni caso far convergere i flussi di traffico sulla SS106 Jonica oltre l'abitato di Siderno lato Taranto. Pertanto da un punto di vista logistico nella scelta delle aree tecniche da parte di ANAS si è cercato di privilegiare siti che, oltre alla idoneità rispetto alle caratteristiche e all'ubicazione delle opere da realizzare, presentino una agevole accessibilità dalla rete viaria principale e al contempo siano collegate tra loro da viabilità secondaria esistente, in alcuni casi da adeguare per consentire il transito dei mezzi d'opera.

Per la cantierizzazione delle opere sono state pertanto definite le aree d'occupazione dei cantieri, la viabilità generale e le viabilità d'accesso, i percorsi per il raggiungimento ed il collegamento fra le aree di cantiere, ed i principali quantitativi in gioco di scavo per le gallerie naturali ed artificiali, calcestruzzi per la realizzazione di gallerie, viadotti e opere minori ed i quantitativi necessari alla formazione di rilevati e rinterri.

2.2. Le aree di stoccaggio temporaneo (AS, ASE)

Funzioni

L'area di stoccaggio temporaneo è finalizzata alle lavorazioni in sito, allo stazionamento dei mezzi d'opera, al preassemblaggio degli elementi provenienti da stabilimento e allo stoccaggio temporaneo dei materiali da costruzione (centine, armature, chiodi/bulloni d'ancoraggio, componenti per infillaggi di consolidamento, travi per gli impalcati dei viadotti, teli in PVC e TNT, tubi di raccolta e canalizzazione delle acque, elementi di raccolta delle acque di piattaforma e dei fossi al piede...).

Le aree dovranno essere livellate ed eventualmente terrazzate per consentire l'accesso e lo stazionamento degli automezzi e le operazioni di assemblaggio dei materiali di costruzione.

Dotazioni

di lavorazione deve essere organizzata in modo tale da prevedere le seguenti aree e attrezz-

- Recinzioni;
- parcheggio dei mezzi d'opera;
- area stoccaggio materiali;
- eventuali piccoli baraccamenti per ricovero attrezzi;
- eventuali impianti di illuminazione.

Quanto al coordinamento funzionale con le aree di cantiere, si è fatto riferimento alla descrizione nelle schede riepilogative allegate al PE, che riportano per ogni area operativa (C1, C2, ... C9), per ogni area di betonaggio e per ogni area di stoccaggio dei materiali (AS1, AS2, AS3, AS4, AS5, AS6, AS7, AS8, AS9, AS10, AS11, AS12, AS14, AS15, AS16, AS17, AS18 ed ASE4) i dati neces-

- descrizione del sito: con indicazione della località in cui ricade l'area, la progressiva di progetto che la identifica, le coordinate baricentriche dell'area nel sistema Gauss-Boaga, la morfologia, l'uso del suolo, l'assetto insediativo infrastrutturale e i ricettori presenti nelle vicinanze;
- descrizione del cantiere: con indicazione della durata dei lavori nel relativo tratto operativo, il traffico attratto dall'area, ricavato dallo studio condotto nel progetto esecutivo, la distanza approssimativa con la cava più vicina, le attrezzature e le macchine previste nell'area, e le attività lavorative previste;
- mitigazioni/monitoraggi: con indicate le mitigazioni previste in corso e in post operam per la mitigazione e i monitoraggi previsti o proposti ad integrazione del PMA del progetto esecutivo.

La suddivisione delle opere di competenza di ciascun cantiere operativo è dettata principalmente dalla necessità di fornire il supporto alle aree tecniche di imbocco per la realizzazione delle gallerie naturali. Ciascun cantiere operativo avrà inoltre competenza sullo sviluppo dei rilevati e dei viadotti più vicini. Di seguito si riportano per ogni tratto operativo le aree di cantiere previste e le lavorazio-

Tratto Operativo	Progressiva		Cantieri	Area [m ²]	Opere in progetto
	iniziale	finale			
1	0+000	2+280	C1 AS17 AS18 ASE4	64100 20900 11600 64100	Svincolo e trincea Avurgia, viadotto Condoianni e rilevati di approccio lato sud e lato nord, galleria artificiale S. Anna, viadotto Portigliola e rilevati di approccio lato sud e lato nord.
2	2+280	4+660	C2 AS14 AS15 AS16	8400 91400 37000 101000	Galleria naturale Epizephyrii e rilevati sud e nord.
3	4+660	6+480	C3 AS11 AS12	17100 33200 10300	Galleria naturale Zucco e rilevato sud, viadotto Gerace e rilevati di approccio sud e nord, svincolo di Gerace, galleria Gerace e rilevato sud.
4	6+480	8+980	C4 AS08 AS09 AS10	18400 10100 25700 28000	Galleria artificiale Carbone I e rilevati sud e nord, galleria artificiale Carbone II, Carbone III e rilevati, viadotto Calipea e rilevati di approccio, galleria artificiale Calipea

5	8+980	11+260	C5-CB AS06 AS07	33000 32100 36100	I, Calipea II e rilevati. Viadotto Novito e rilevati di app proccio lato sud e lato nord, Svin colo di Siderno e corpo stradale di approccio, galleria artificiale Lanni e rilevato nord.
6	11+260	12+900	C6 AS05	24400 20800	Viadotto Guarino e rilevato nord, galleria artificiale Guarino e rile vati sud e nord, galleria naturale Trigoni e rilevati sud e nord
7	12+900	13+600	C7 AS04	20900 34400	Viadotto Lordo e rilevati di ap proccio.
8	13+600	15+600	C8 AS01 AS02 AS03	13300 31200 5600 31400	Gallerie naturali Timpa Panteleo e Pergola, rilevati di approccio la to sud e lato nord, viadotto Man giafico e rilevati di approccio sud e nord, galleria naturale Limbia e rilevati di approccio.
9	15+600	16+920	C9	7400	Viadotto Torbido, Svincolo Marina di Gioiosa Jonica, viadotto Galliz zi

Il sistema di cantierizzazione così ipotizzato permette il decentramento dello sviluppo dei vari tratti dai Cantieri Base ai diversi Cantieri Operativi che sovrintendono e coordinano lo sviluppo di una porzione ridotta di tracciato.

L'ubicazione prevista per i vari Cantieri Operativi e l'assegnazione dello sviluppo delle opere di diversa competenza è stata guidata da criteri di adiacenza di ogni singolo cantiere ad una o più aree di lavorazione (allo scoperto e in galleria) e dalla necessità di minimizzare i percorsi dei mezzi d'opera e delle maestranze interessate alla realizzazione di un tratto di lotto e che gravitano su un dato cantiere operativo.

In generale per ogni singolo cantiere operativo il sistema "aree di lavorazione, area (o aree) tecniche di imbocco, cantiere operativo, area di stoccaggio" una volta dotato delle attrezzature e dell'organizzazione precedentemente illustrata è in grado di sviluppare autonomamente le lavorazioni di competenza. Le interazioni esterne a parte l'inevitabile impegno della viabilità pubblica individuata, interessata dai passaggi dei mezzi d'opera o delle forniture, sono caratterizzate principalmente dai flussi indotti per lo spostamento del materiale prodotto dallo smarino e trasportato nelle aree di lavorazione interessate dalla formazione dei rilevati.

2.3. Considerazioni sul PMA

Il Piano di Monitoraggio Ambientale pone particolare attenzione alla tutela dei corpi idrici siano essi superficiali che sotterranei. Per ciascuna area di cantiere è previsto un punto di monitoraggio per le acque sotterranee in cui verranno misurati periodicamente sia i parametri fisici (quali portata, livello piezometrico, temperatura, etc.), sia i parametri chimico-batteriologici che permettono di tenere sotto controllo la qualità della risorsa.

Per ciascun corso d'acqua significativo sono previsti almeno 2 punti di monitoraggio, uno a monte e uno a valle dell'attraversamento previsto dal progetto (viadotto, ponte, tombino, ...). In questo modo è possibile valutare le eventuali alterazioni dello stato quali-quantitativo dovute alla esecuzione dei lavori di costruzione.

Per quanto riguarda anche ciò che avviene all'interno delle aree di stoccaggio è stato proposto da ANAS lo spostamento di alcune stazioni di misura a valle delle stesse aree di stoccaggio e in particolare questo avviene per le aree AS7 punto AISU07 e AS12 punto AISU05.

Per quanto riguarda il monitoraggio del suolo è stato proposto da ANAS di integrare il PMA già previsto con ulteriori stazioni nelle aree di stoccaggio di maggior pregio agricolo per verificare possibili impatti ambientali e poter intervenire nel modo più adeguato nei ripristini successivi.

Il Proponente ha realizzato delle schede riepilogative allegate al quadro di riferimento progettuale, che rimandano alle previsioni del PMA. La trattazione è omogenea per le diverse aree (cantieri, ASI/ASE).

CANTIERI

Per la **componente atmosfera** sono previste campagne di monitoraggio per i seguenti cantieri

- Cantiere C3
- Cantiere C5- impianto di betonaggio
- Cantiere C5- campo base

Per la **componente Rumore** sono previste campagne di monitoraggio per i seguenti cantieri:

- Cantiere C3
- Cantiere C5- impianto di betonaggio
- Cantiere C5- campo base
- Cantiere C7
- Cantiere C9

In merito alla **componente ambiente idrico e suolo e sottosuolo**, si rileva che data la natura geologica delle formazioni interessate queste componenti sono maggiormente esposte a potenziali impatti. Per questo motivo il PMA ha già individuato campagne di monitoraggio in tutti i cantieri al fine della costruzione di una rete di rilevamento dati composta da stazioni (piezometri) realizzate ex-novo, con caratteristiche tecnico-costruttive date, secondo lo scopo e l'utilizzo dei dati delle stazioni esistenti e gestite da Enti pubblici.

Per **gli aspetti archeologici**, durante la fase di progettazione esecutiva è stato condotta un'indagine preventiva per definire il livello di rischio d'impatto. L'analisi porta ad una valutazione espressa in relazione a possibili presenze archeologiche nei siti di cantiere in base ai caratteri geologici, geomorfologici e archeologici, individuando la potenziale complessità di ricerche archeologiche da effettuare in corrispondenza di possibili ritrovamenti. I risultati degli elementi raccolti non suggeriscono o fanno prevedere particolari fattori di rischio per nessuna delle aree di cantiere.

AREE DI STOCCAGGIO

Si può riassumere che le aree occupate ricadono in zone a vegetazione naturale con esemplari arbustivi ed arborei e sono a volte su suoli utilizzati a coltura. Si denota sempre una assenza completa di ricettori abitativi nelle immediate vicinanze dei siti. Anche in questo caso, come per le aree di cantiere, malgrado gli esiti dello studio non facciano riscontrare criticità sulla componente atmosfera e rumore, a garanzia di una corretta gestione delle attività di cantiere è previsto dal PMA la vigilanza sulla qualità dell'aria e sull'impatto acustico.

Per la **componente atmosfera** il PMA prevede campagne di monitoraggio per le seguenti aree:

- Area di stoccaggio materiali AS6
- Area di stoccaggio materiali AS8
- Area di stoccaggio materiali AS15
- Area di stoccaggio materiali AS16

Per la **componente Rumore** sono previste campagne di monitoraggio per le seguenti aree:

- Area di stoccaggio materiali AS6
- Area di stoccaggio materiali AS8
- Area di stoccaggio materiali AS10

MINISTERO
DELLA TUTELA DELL'
AMBIENTE
Commissione
dell'Impatto Ar
Il Segretario

In merito alle **componenti ambiente idrico e suolo e sottosuolo**, anche per queste aree di stoccaggio risultano essere tra le componenti maggiormente esposte a potenziali impatti.

Per l'**aspetto archeologico**, si osserva che la maggior parte delle aree di stoccaggio temporaneo possono essere considerate a esiguo rischio d'impatto. Per le aree AS2, AS11, AS16, AS17 e AS18, invece andrà posta una maggiore attenzione, in quanto risultano ad alto rischio d'impatto archeologico, data la natura dei manufatti archeologici rinvenuti.

Sono previsti comunque da parte della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Calabria, su tutte le aree di cantiere e di stoccaggio temporaneo, approfondimenti delle indagini preventive già effettuate.

3. Aspetti ambientali

3.1. Generalità

Nel quadro ambientale del SIA il Proponente ha trattato aspetti relativi sia all'esercizio dell'opera stradale sia alla cantierizzazione, che essenzialmente interessa relativamente alla presente Procedura. Con ciò ha dato dimostrazione di un'omogeneità di trattazioni nel passaggio dal SIA già oggetto di Verifica di Ottemperanza al SIA relativo alle aree oggetto di riproposizione e ripubblicazione.

Per ampi stralci il nuovo SIA coincide con quello già allegato al PE, per cui si riportano nel presente Parere soltanto alcuni aspetti puntuali più significativi.

3.2. Previsioni particolari per le aree AS/ASE oggetto di ripubblicazione

Atmosfera – Malgrado non si prevedano interferenze significative, secondo il Proponente potranno essere adottati a titolo preventivo gli stessi interventi di mitigazione presentati per i cantieri operativi. E' in corso di svolgimento (fase ante operam) la campagna di monitoraggio definita nel PMA anche al fine di individuare eventuali criticità in corso d'opera e poter intervenire tempestivamente.

Ambiente idrico - L'azione preventiva sarà tra l'altro esplicitata nel Sistema di Gestione Ambientale (SGA), che gestirà gli aspetti ambientali dei cantieri.

Il SGA riporterà tra l'altro le procedure previste per:

- la gestione dei materiali di risulta e dei rifiuti;
- la gestione dell'emissione di polveri in atmosfera che ricadranno nei corsi d'acqua;
- gestione delle sostanze pericolose;
- gestione degli interventi di bonifica in caso di contaminazione;
- gestione degli scarichi idrici.

AMBIENTE
MARE
Per ciascuna area di cantiere è previsto un punto di monitoraggio per le acque sotterranee in cui verranno misurati periodicamente sia i parametri fisici (quali portata, livello piezometrico, temperatura, etc.), sia i parametri chimico-batterologici che permettono di tenere sotto controllo la qualità della risorsa.

Il monitoraggio dei parametri fisici, chimici, biologici, batteriologici e tossicologici consentirà di verificare l'esattezza delle previsioni di progetto, acquisendo conferma circa l'efficacia dei metodi impiegati per l'individuazione e la misura degli impatti.

Suolo e sottosuolo - Le principali assunzioni derivano da quanto già elaborato nell'ambito della progettazione esecutiva generale per la caratterizzazione geomorfologica, geologiche e sismica del settore di territorio interessato dai lavori di costruzione della SS. 106 Jonica nel tratto da Sant'Ilario allo svincolo di Marina di Gioiosa Jonica (MAXILOTTO DG22). Il codice dell'elaborato è LO716APE0MGEOGE000000RE01.

Si rileva che l'area di stoccaggio AS1 è parzialmente interessata da un fenomeno gravitativo di versante superficiale di tipo "colamento".

Vegetazione - Complessivamente, dalla lettura incrociata della carta dell'uso del suolo e dei siti scelti per la collocazione dei cantieri si evince che quattro (C2, C6, C8, C9) ricadono all'interno di oliveti, ma ad eccezione del cantiere C6, hanno estensione limitata e pertanto la necessaria eliminazione degli ulivi sarà ridotta al minimo. I cantieri C4, C5 e C7 sorgeranno su un'area attualmente destinata a seminativo o a seminativo arborato, ciò non pregiudicherà eccessivamente la componente vegetazione e ci si limiterà al taglio degli esemplari necessari. Infine, i cantieri C1 e C3 sorgeranno rispettivamente su un'area attualmente incolta e su un'area identificata con un sistema particellare complesso. In questi casi risulta ridotta l'azione impattante dell'area di cantiere sulla potenzialità agronomiche dei siti interessati in cui l'attività agricola manifesta caratteri di marginalità.

Relativamente alle aree di stoccaggio dei materiali di cantiere, dislocate lungo tutto il tracciato in progetto, si può rilevare che solo una parte di queste ricadono in aree agricole con coltivazioni intensive, agrumeti, oliveti e sistemi particellari complessi (AS11, AS12, AS14, AS16, AS17, AS18+ASE4) e per le quali l'impatto a carico delle coltivazioni è di una certa rilevanza. Nel caso delle aree AS4, AS6, AS9, AS10, AS15 ci si trova nel caso dei seminativi e dei seminativi arborati per i quali modesti saranno gli impatti in fase di cantiere. Infine, le aree AS1 ed AS7 ricadono in piccola parte su impianti arborei e in maggior misura su aree incolte. Gli impatti a carico della componente vegetale risultano pertanto pressoché nulli.

Relativamente alla componente ecosistemica si può asserire che l'impatto esercitato dalla realizzazione delle aree di cantiere risulta a carico esclusivo dell'ecosistema agricolo, quello cioè che presenta il minor numero di caratteri di naturalità ed il maggior livello di semplificazione.

Gli impatti rilevabili a carico della vegetazione saranno:

- Inquinamento da gas di scarico, polveri, rumore e vibrazioni causato dal traffico delle macchine e dei veicoli di cantiere su un terreno a copertura vegetale prevalentemente arborea dove possono trovare rifugio specie legate all'ambiente agricolo (uccelli, mammiferi, anfibi e rettili). Gli effetti sono temporanei e di media intensità.
- Calpestio del territorio, spostamento di masse di terra. L'impatto può essere considerato di bassa intensità e reversibile per quello che riguarda la flora spontanea, in quanto si tratta quasi sempre di specie pioniere e/o infestanti. Per alcune specie faunistiche, l'impatto può risultare di media intensità se i lavori coincidono con il periodo primaverile quando si trovano nel periodo riproduttivo.
- Sottrazione temporanea di aree coltivate con conseguente riduzione della produttività delle colture.

Rumore – I cantieri sono stati descritti al fine di caratterizzare le attività previste e valutarne il possibile impatto da un punto di vista acustico. Le Aree di Stoccaggio non sono soggette a lavorazioni particolari e un eventuale impatto sonoro è da ricercarsi nella movimentazione dei mezzi d'opera in entrata o in uscita per il prelievo o il deposito del materiale. Si rimanda pertanto alle considerazioni legate alla viabilità di cantiere presenti in questo stesso studio.

I Cantieri Operativi sono analizzati al fine di descriverne l'organizzazione logistica ed operativa, con lo scopo di cogliere attività che potrebbero generare inquinamento acustico. Anche il Cantiere Base è stato oggetto di queste stesse considerazioni.

Le aree di betonaggio sono state considerate nelle loro attività caratteristiche, prendendo a supporto dati di tipo sperimentale.

Per quanto riguarda la viabilità di cantiere, l'ANAS ha proceduto ad una campagna di monitoraggio ante operam, in modo da rilevare il clima acustico e i flussi di traffico prima dell'inizio delle lavorazioni. Tali dati sono quindi stati introdotti in un modello di calcolo previsionale, ricavando l'incremento sonoro derivante dai transiti dei mezzi d'opera (nota la loro numerosità per ogni singolo tratto).

I risultati delle simulazioni evidenziano che il contributo dei mezzi d'opera non altera il livello acustico delle viabilità già attualmente più congestionate (SS106 e SS111). L'incremento acustico è infatti limitato a pochi decimi di dBA. Un apporto più significativo, seppure contenuto e mai superiore a 2-3 dBA, riguarda le viabilità secondarie come ad esempio la SP196.

E' stata inoltre simulato il contributo dei mezzi d'opera, ancora su base oraria, nel tratto della SS106 più carico (immediatamente a nord di Siderno), presso cui si può arrivare ad un incremento dei mezzi pesanti pari a 22-25 unità per ora. Anche in questo caso però, vista la situazione di partenza già particolarmente critica, tale contributo si riflette nel clima acustico in un incremento inferiore a 1 dBA.

Le Tavole del Clima Acustico sulla SS106 (L0716A PCO N SIA PR000 000 PL 37 A) e sulla SS111 (L0716A PCO N SIA PR000 000 PL 38 A) riportano le curve isofoniche a 5 dBA e rappresentano le sorgenti considerate (tramite i flussi rilevati nel monitoraggio e il rumore di fondo di 40-45 dBA) e gli incrementi dovuti ai mezzi d'opera.

Il transito dei mezzi d'opera dovrà comunque essere regolamentato, in modo da ridurre la velocità in corrispondenza dei centri abitati e contenere per quanto possibile il transito dei mezzi nelle prime ore della mattina.

Paesaggio – Il territorio interessato è stato suddiviso in unità paesaggistico-ambientali, specificandone Denominazione/localizzazione, Descrizione, Insediamenti antropici, Esposizione visuale, Pianificazione/vincoli, verificando il rispetto di questi ultimi ovvero le criticità da risolvere, di cui si è tenuto coerentemente conto nella progettazione per le mitigazioni finali.

Aspetti storici, artistici e archeologici - Il progetto ha svolto una ricognizione archeologica preventiva lungo linea e per le aree di cantiere di cui seguono i risultati in sintesi.

L'analisi porta ad una valutazione espressa in relazione a possibili presenze archeologiche nei siti di cantiere in base ai caratteri geologici, geomorfologici e archeologici, individuando la potenziale complessità di ricerche archeologiche da effettuare in corrispondenza di possibili ritrovamenti.

Il risultato della fase di indagine preventiva viene riportata nelle note della schede dei vincoli e della strumentazione urbanistica (vedasi elaborati del Quadro di Riferimento Programmatico codice L0716APCONSIAPG000000SC01A/ SC29A)

I risultati degli elementi raccolti non suggeriscono o fanno prevedere particolari fattori di rischio per nessuna delle aree di cantiere.

In merito alle aree di stoccaggio si osserva che la maggior parte di queste possono essere considerate a esiguo rischio d'impatto.

Per le aree AS2, AS11, AS16, AS17 e AS18 invece, andrà posta una maggiore attenzione, in quanto, data la natura dei manufatti archeologici rinvenuti, risultano ad alto rischio di impatto.

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

PARERE POSITIVO

sul progetto "S.S. 106 Jonica - Megalotto 1 - Tratta Palizzi (km 50+000) - Caulonia (km 123+800) ex lotti 6-7-8 - Da Ardore a Marina di Gioiosa Jonica compreso lo svincolo di Marina di Gioiosa Jonica Varianti e ottimizzazione al piano di cantierizzazione dell'opera" condizionato all'ottemperanza delle prescrizioni di seguito indicate, con la precisazione che qualora gli esiti degli approfondimenti prescritti dovessero evidenziare significative modifiche del quadro conoscitivo posto a base del presente parere si dovrà procedere alla ripubblicazione delle parti del progetto interessate dalle suddette variazioni.

Il Proponente dovrà attenersi a quanto segue:

1. Attuare, anche per il sistema di cantierizzazioni, ove applicabili, le prescrizioni del Parere della Verifica di Ottemperanza assunto il 25/5/2007 e notificato con provvedimento prot. DSA-2007-17267 del 20.6.2007
2. Prima del deposito definitivo i materiali di risulta dovranno essere sottoposti alle verifiche ed alle autorizzazioni previste dal D.Lgs. 152/06 e s.m.i.
3. Scegliere l'utilizzo di ceppi autoctoni di origine certificata per le specie vegetali previste per gli interventi di mitigazione proposti.
4. Il cronoprogramma di dettaglio allegato al progetto esecutivo dovrà tener conto di tutte le ulteriori condizioni al contorno accertate e prevedibili, anticipando ulteriormente, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale.
5. Integrare il PMA in esecuzione con una ulteriore stazione di monitoraggio della qualità dell'aria in corrispondenza del cantiere C2 -impianto di betonaggio, secondo le modalità già individuate per la componente nel Piano stesso. Inoltre a protezione della salute dei lavoratori è da prevedere un monitoraggio per le polveri all'interno dell'area di betonaggio stessa. Inoltre, in fase di lavorazione, per il cantiere C2 impianto betonaggio, C3, C5 campo base, C7 prevedere l'utilizzo di pavimentazioni e di pannelli onde evitare la diretta esposizione dei residenti alle polveri.
6. In tutte le aree di cantiere andranno previste l'adozione di misure di mitigazione, quali
 - lavaggio dei mezzi in uscita dalle aree di cantiere;
 - bagnatura periodica delle aree di cantiere;
 - pavimentazione delle rampe di accesso/uscita alle aree di cantiere; revisione e manutenzione periodica di tutti i mezzi d'opera;
 - copertura dei materiali trasportati con teloni atti ad ostacolare la dispersione di particolato.
7. Integrare il PMA in esecuzione con una ulteriore stazione di monitoraggio per la componente rumore in corrispondenza del cantiere C2 -impianto di betonaggio, secondo le modalità già individuate per la componente nel Piano stesso. Inoltre, in fase di lavorazione, per il cantiere C2 impianto betonaggio, C3, C5 campo base, prevedere il posizionamento di barriere mobili su struttura di tipo new jersey.
8. In tutte le aree di cantiere e stoccaggio temporaneo andrà prevista l'adozione di un impianto di trattamento delle acque e dei reflui, idonei sistemi di impermeabilizzazione e sistemi di gestione delle emergenze in caso di sversamenti accidentali da prevedere nel Sistema di Gestione Ambientale.

9. In tutte le aree di cantiere e di stoccaggio andranno previsti l'accantonamento del terreno e la protezione delle presenze arboree non soggette a taglio.
10. Nelle aree ubicate, anche parzialmente, in zone da considerare a rischio idrogeologico molto elevato (AS7, AS11, AS12, AS14, AS15, AS16, ASE4) si dovranno adottare misure volte a ripristinare gli argini se gli stessi risultassero interrotti, limitare le interferenze con le fasce spondali e con i colatori di raccolta delle acque di dilavamento, prevedendo prima dell'avvio dei lavori interventi di sistemazione quali reti di captazione e drenaggio. A fine lavori andrà ripristinata la capacità agricola del suolo e le condizioni morfologiche preesistenti. Si dovrà prevedere il ripristino degli argini, ove interrotti per la Fiumara Novito ed interventi di ingegneria naturalistica per la Fiumara Gerace.
11. In prossimità degli attraversamenti fluviali prevedere, ove necessario, la ricostituzione della morfologia dell'alveo e delle sponde e la difesa idraulica della sezione mediante l'utilizzo di gabbionate rinverdate in corrispondenza dei colatori minori e, allo scopo di migliorare le condizioni naturali e paesaggistiche degli ambiti fluviali, dove gli argini lo consentono, la ricostruzione della vegetazione.
12. Integrare il PMA in esecuzione con una ulteriore stazione di monitoraggio pedologico sia in ante operam che nel corso dei lavori, secondo le modalità già previste nel Piano di Monitoraggio, in prossimità delle aree:
- Area di stoccaggio AS1
 - Area di stoccaggio AS3
 - Area di stoccaggio AS5
 - Area di stoccaggio AS7
 - Area di stoccaggio AS9
 - Area di stoccaggio AS10
 - Area di stoccaggio AS11
 - Area di stoccaggio AS14
 - Area di stoccaggio AS15
 - Area di stoccaggio AS17
 - Area di stoccaggio AS18
 - Area di stoccaggio ASE4
13. Per l'area di stoccaggio denominata **AS7** andranno attuati per la fase di allestimento i ripristini degli argini interrotti e un impianto di schermatura vegetazionale provvisoria lungo i lati prossimi all'area SIC (Sito di Importanza Comunitaria IT9350135 "Vallata del Novito). Si dovrà cercare di limitare al massimo l'effettiva occupazione temporanea dell'intera area di stoccaggio per contenere la trasformazione delle fasce ripariali della fiumara Novito e dell'assetto morfologico. Prevedere interventi rivolti al mantenimento delle condizioni di naturalità dei siti, attuando interventi di rinaturazione.
14. Coordinare con la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Calabria, su tutte le aree di cantiere e di stoccaggio temporaneo, approfondimenti delle indagini preventive già effettuate.
15. Nel tratto interessato dalla fiumara Condojanni durante l'utilizzo dell'area ASE4 per la costruzione del viadotto di attraversamento della fiumara, al termine dovrà essere assicurato il ripristino della capacità agricola del suolo e dell'assetto morfologico.
16. Nel tratto della Fiumara Portigliola, per l'area AS16 che interessa le fasce ripariali, dovrà essere posta la massima accortezza nel contenimento della trasformazione dell'assetto morfologico-vegetazionale. Al termine dei lavori dovranno attuarsi interventi di rinaturazione.

33000 374
C. 111
MINIST
DELLA
TUTELA
Ambiente
Impatto
il Segr

Dott. Gaetano Bordone

pkla

Dott. Andrea Borgia

ASSENTE

Prof. Ezio Bussoletti

Ezio Bussoletti

Ing. Rita Caroselli

Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

Antonio Castelgrande

Arch. Laura Cobello

Laura Cobello

Prof. Ing. Carlo Collivignarelli

Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Siro Corezzi

Dott. Maurizio Croce

Maurizio Croce

Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno

Barbara Santa De Donno

Ing. Chiara Di Mambro

Chiara Di Mambro

Avv. Luca Di Raimondo

ASSENTE

Dott. Cesare Donnhauser

Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

Graziano Falappa

Prof. Giuseppe Franco Ferrari

Giuseppe Franco Ferrari

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

Dott. Andrea Lazzari

Andrea Lazzari

31/01/2017
340
MINISTERO D
DELLA TUTELA DEL TT
Commissione T
dell'Impatto Amb
Il Segretario

Arch.  Lembo
Commissione
Tecnica
di Verifica
e VAS

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Prof. Mario Manassero

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Santi Muscarà

Avv. Rocco Panetta

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

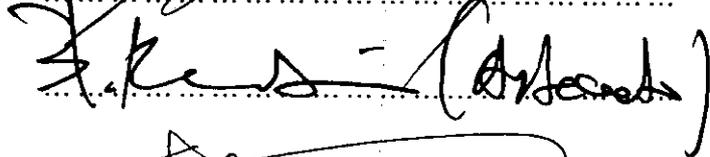
Arch. Francesca Soro

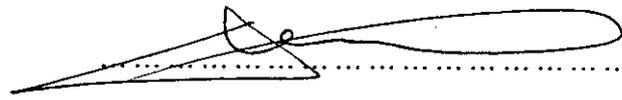
Arch. Giuseppe Venturini

Ing. Roberto Viviani

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

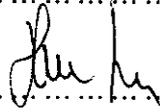




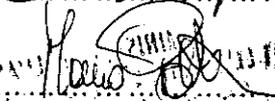
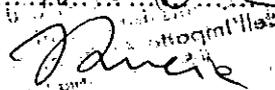


Assente

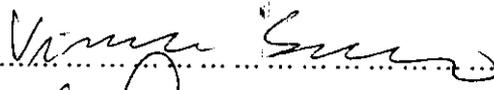
Assente

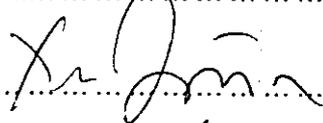




Assente







Assente

Assente

Assente

La presente copia fotostatica composta
di n° 9 (nove) fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 19-02-2010

1. MARRE
FCA
2/1/2

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta
di n° fogli è conforme al
suo originale.
Il Segretario

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione