

Il Ministro dell'Ambiente

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

VISTO l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

VISTO il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

VISTO il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

VISTO l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto della variante alla 106 Jonica nel tratto Palizzi Caulonia, variante all'abitato di Palizzi 2° lotto dal km 49+485 al km 51+750, da realizzarsi nei Comuni di Bova Marina e Palizzi (RC), presentata dall'ANAS, Compartimento Calabria, con sede in via Eugenio De Riso 2, 88063 Catanzaro Lido, in data 22 gennaio 1998;

VISTA la nuova pubblicazione effettuata dall'ANAS Compartimento Calabria in data 22 luglio 1999, a seguito degli approfondimenti progettuali che hanno portato ad un aggiornamento del progetto;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS Compartimento Calabria in data 28 luglio 2000;

VISTA la nota n. 2798/99 della Regione Calabria del 8 maggio 2001, pervenuta il 16 maggio 2001, con cui si esprime un parere positivo con prescrizioni;

VISTA la nota n. ST/407/4180/2001 del Ministero per i beni e le attività culturali del 13 febbraio 2001, pervenuta in data 15 febbraio 2001, con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni;

VISTO il parere n. 391 formulato in data 16 novembre 2000, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS Compartimento Calabria;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante la variante alla 106 Jonica nel tratto Palizzi

Caulonia, variante all'abitato di Palizzi 2° lotto dal km 49+485 al km 51+750 da realizzarsi nei Comuni di Bova Marina e Palizzi;

considerato che:

- il progetto in istruttoria si inquadra in progetto più generale della variante alla S.S. 106, che riguarda un intero tronco funzionale della lunghezza di 73 km ubicato in provincia di Reggio Calabria, con origine a Palizzi Marina (km 50+000) e termine a Caulonia Marina (km 123+000), ritenuto dai programmi dell'ANAS di grande rilevanza;
- l'attuale S.S. 106 in questo tratto (Palizzi-Caulonia) ha quasi interamente una sezione di 7 metri, ad eccezione delle due tratte comprese fra Marina di Gioiosa e Caulonia, adeguate al tipo III, ma, tuttora, in attesa di essere aperte al traffico, e rappresenta in molti punti un asse di sviluppo urbano oltre che unica soluzione per i collegamenti intercomunali e interconnessione della rete viaria trasversale, principale e secondaria;
- l'intervento oggetto della procedura completa e rende funzionale il collegamento della variante di Bova Marina con la S.S. 106, è motivato dall'attraversamento del centro urbano di Palizzi da parte dei flussi di traffico sulla S.S. 106 Jonica che provoca un rallentamento dei flussi veicolari di lunga percorrenza, costringendo gli abitanti degli insediamenti costieri a convivere con un traffico non locale e con una riduzione delle attività prevalentemente urbane;

osservato che:

per quanto riguarda gli aspetti programmatici:

- rispetto alla programmazione di settore e territoriale vigente, sono da evidenziare i seguenti elementi:
 - il Piano Regionale dei Trasporti (delibera C.R. n. 191 del 3 marzo 1997) distingue tale arteria stradale come rete di primo livello che individua la viabilità di grande comunicazione destinata ad assicurare l'inserimento della Regione Calabria nel sistema viario nazionale ed in quello a livello europeo. Il Piano Decennale Anas prevede la realizzazione della sezione di tipo III C.N.R. sull'intero tracciato;
- a livello locale, il Programma di Fabbricazione del Comune di Palizzi (approvato in data 2/5/1984), in merito alla viabilità di progetto riportava indicazioni inerenti un asse a scorrimento veloce all'esterno del centro urbano di Palizzi Marina per poi innestarsi in prossimità del Torrente Simmero con la S.S. 106 Jonica. A seguito delle modifiche costruttive intervenute nel tempo nell'abitato di Palizzi è stato necessario prevedere uno spostamento verso monte dell'arteria in progetto (deliberazione della Giunta Regionale del 12 luglio 1990 n. 3194). Il tracciato attraversa aree a destinazione agricola, aree di attrezzature collettive solo per l'allaccio alla S.S. 106, e, marginalmente, la zona turistica in prossimità della Fiumara Simmero;
- per circa 200 m in galleria il tracciato rientra nel Comune di Bova Marina;
- sull'area attraversata dal tracciato insistono: il vincolo idrogeologico per le zone comprese nel bacino idrografico delle Fiumare di Palizzi e Simmeri, il vincolo di tutela ambientale legge n. 431/85 che interessa l'area di svincolo frontale al cimitero, nonché un'area di confine con la perimetrazione urbana nell'attraversamento della Fiumara di Palizzi;

per quanto riguarda gli aspetti progettuali:

- l'intervento proposto riguarda il secondo lotto funzionale (variante alla S.S. 106 Ionica all'abitato di Palizzi fra il km 49+485 e il km 54+74) nel tratto che va dalla fine del I° lotto della Variante alla S.S. 106 Bova Marina, attualmente non ancora in esercizio, e termina con lo svincolo di

WV
GP AR



Il Ministro dell'Ambiente

Palizzi di collegamento con la S.S. 106 attuale. Il tracciato rende funzionale il lotto precedente e si innesta sulla S.S. 106 Jonica;

- il tracciato ha una lunghezza complessiva di circa km 5,3 con una sezione stradale del tipo III C.N.R. e una piattaforma di larghezza di m 18,60 costituita da due carreggiate, composte da due corsie per senso di marcia, separate da spartitraffico centrale di m 1,10;
- a seguito delle osservazioni formulate dal Ministero dell'Ambiente, sul progetto è stato redatto un nuovo progetto che prevede l'eliminazione dello svincolo lungo il Torrente Carcane con la relativa strada di collegamento con la S.S. 106, in fregio al Torrente e adiacente ai nuclei edilizi di Palizzi, e lo spostamento di tale svincolo adiacente alla S.S. 106 a est di Palizzi;
- per la particolare orografia dei luoghi, caratterizzata da incisioni torrentizie e colline in continua successione, il tracciato stradale è composto da una alternanza di viadotti e gallerie con la piattaforma stradale separata fisicamente in due carreggiate indipendenti sia sotto l'aspetto planimetrico che, a volte, altimetrico;
- il progetto prevede alcune opere d'arte: la galleria artificiale (67 m.), la galleria Palizzi (327 m.), il viadotto "Fiumara di Palizzi" (m. 312 con 10 campate ed altezza delle pile variabile da m 8 a m. 15 circa), la galleria naturale Ambusena (m. 102 circa), il viadotto Ambusena (m. 62), la galleria naturale Peristeri (m. 954), la galleria S. Antonino (662 m.), il viadotto Simmero (m. 187). Lo svincolo è realizzato con rampe direzionali che si collegano ad un'area di svincolo comune a raso sulla S.S. 106 lungo tutto il fronte del cimitero;
- la S.S. 106 attuale è percorsa da discreti flussi veicolari, con una consistente componente di mezzi adibiti al trasporto merci, per tutto l'arco dell'anno con punte elevate nelle stagioni estive. Per quanto riguarda i livelli di sicurezza essa risulta caratterizzata da una elevata incidentalità;
- i volumi di traffico sulla S.S. 106 e sulla S.G.C. Jonio-Tirreno sono stati estrapolati dai dati rilevati dall'ANAS e dall'Amministrazione Provinciale di Reggio Calabria titolare della S.G.C. Jonio-Tirreno nell'anno 1995 e 1997. Sulla S.S. 106 nel 1997 risulta un TGM pari 4.669 veicoli leggeri e 1.100 veicoli pesanti. Nel tratto in progetto si prevede un TGM di circa 6.700 veicoli leggeri e 1.850 veicoli pesanti mentre sulla S.S. 106 si prevede un TGM di 1850 veicoli leggeri e 60 veicoli pesanti;
- il progetto prevede un cantiere principale in corrispondenza del termine del tratto progettato lato Capospartivento (in località Stavro a ridosso della S.S. 106) e ulteriori cantieri secondari agli imbocchi delle gallerie che, a lavori ultimati, saranno bonificati e ripristinati alla vocazione originaria;
- circa 15,000 m³ necessari per i rilevati saranno presi dalla cava esistente del comune di Palizzi, ad ovest del centro cittadino. I materiali di scavo (410,000 m³) verranno riutilizzati per la realizzazione dei rilevati (52,000 m³) e per lo svincolo definitivo (58,000 m³) e, previa autorizzazione della Autorità competente, per la realizzazione di aree verdi e turistiche (100,000 m³) e per il ripristino ambientale di aree agricole (100,000 m³). Il materiale di scavo in eccedenza e non riutilizzato (circa 100,000 m³) sarà dislocato nelle cave inattive della provincia di Reggio Calabria per il loro risanamento;
- il costo del progetto è di circa 143 MLD. I tempi previsti per la realizzazione dell'opera sono di circa 3 anni. L'importo finanziato per l'ammodernamento della S.S. 106 nella Regione Calabria è di 1.400 miliardi risultanti dal Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006 e dal Piano triennale Anas 2000-2002;

per quanto riguarda gli aspetti ambientali:

- l'area oggetto dell'intervento è inserita nella fascia litorale jonica ubicata all'estremo meridionale della Regione Calabria, ed è caratterizzata nella parte interna da una struttura morfologica di tipo montuoso che si collega con le propaggini del "Sistema montuoso dell'Aspromonte". Il litorale da Melito Porto Salvo a Capo Spartivento è caratterizzato da insediamenti abitativi costieri mentre la rimanente parte del territorio è di tipo collinare/montuoso attraversata da importanti fiumare e torrenti;
- il tracciato si sviluppa in una zona con varie formazioni geologiche con caratteristiche geotecniche ed idrogeologiche differenti costituite da: scisti biotitici, calcari, argille, sabbie e conglomerati, detriti di falda, alluvioni antiche e recenti e alluvioni sabbiose ciottole;
- per quanto riguarda il reticolo idrografico, sono presenti essenzialmente alvei torrentizi alluvionali. Il tracciato attraversa la Fiumara Palizzi, il Torrente Frasca, il Torrente Carcane e il Torrente Simmero, che presenta una grande forza erosiva e notevole capacità di trasporto durante le piene a causa dell'elevata densità del drenaggio delle profonde incisioni vallive;
- da un punto di vista naturalistico nel complesso il territorio, non presenta unità ecosistemiche naturali di qualità rilevante a causa dell'elevato livello di antropizzazione. La copertura vegetale è rappresentata prevalentemente da essenze spontanee tipiche della Macchia mediterranea (arbusti xerofili con foglie rigide e coriacee) e da rimboschimenti di pini mediterranei. L'uso intensivo del territorio per fini produttivi ha sostituito, con gli anni, gli ecosistemi naturali con colture specializzate quali l'agrumeto, l'oliveto, il frutteto e terreni destinati a seminativi semplici, arborati ed in misura minore a pascolo. Gli incendi e la pressione antropica in generale hanno portato ad una banalizzazione delle specie animali presenti e quindi ad un assottigliamento della biodiversità;
- per quanto riguarda l'inquinamento acustico, i valori medi del rumore emesso dal traffico della attuale S.S. 106 variano da 40,16 dBA a 67,21 dBA di giorno e da 39,03 dBA a 63,21 dBA di notte ad una distanza dal recettore che varia da 15 m a 400 m. Per quanto riguarda il nuovo tracciato, lo studio ha individuato i recettori sensibili e, non disponendo di una zonizzazione acustica del territorio comunale, ha ipotizzato una classificazione acustica in base alle attività insediate, alla densità di popolazione e alla destinazione urbanistica. I tratti più esposti al rumore sono le aree in corrispondenza dei viadotti più lunghi Fiumara di Palizzi ed Arbusena e Simmero;
- per quanto riguarda l'impatto atmosferico, relativamente agli scenari di traffico attuali sulla S.S. 116 e sul nuovo tracciato, risulta in generale che le concentrazioni di CO, di biossido di azoto, di piombo e di idrocarburi totali sono al di sotto del livello prescritto dalla normativa vigente;

valutato che:

- l'intervento in progetto si inquadra nel più complesso progetto di potenziamento dell'intero direttrice Jonica tra Taranto e Reggio Calabria, progetto che prevede per l'intera infrastruttura la sezione stradale del tipo III C.N.R.;
- l'intervento nello specifico rende funzionale il I° lotto della Variante di Bova Marina, attualmente non ancora in esercizio, e realizza un opportuno by-pass al centro abitato di Palizzi attualmente attraversato longitudinalmente dalla S.S. 106 storica. Il trasferimento all'esterno dei flussi di traffico pur di dimensioni non rilevanti, permetterà un sensibile miglioramento della qualità ambientale e della salute pubblica di Palizzi;
- l'area oggetto dell'intervento è inserita nella fascia litorale jonica ubicata all'estremo meridionale della Regione Calabria, ed è caratterizzata, nella parte interna, da una struttura morfologica di



Il Ministro dell'Ambiente

tipo montuoso attraversata da un sistema di fiumare che hanno creato nel tempo un insieme di valli molto fertili, consentendo lo svolgimento di attività agripastorali ed il sorgere di insediamenti abitativi con un'economia prevalentemente agricola o silvo pastorale;

- gli impatti principali direttamente generati dall'opera, riguardano la sottrazione del suolo (prevalentemente terreno agricolo), l'interferenza con gli attraversamenti dei corsi d'acqua, l'intercettazione di falde idriche (in particolare in corrispondenza delle gallerie), il rischio di innesco di movimenti franosi in corrispondenza dalle gallerie e degli imbocchi di esse, l'ingombro territoriale e visivo in corrispondenza dei viadotti di attraversamento dei principali corsi d'acqua e delle valli che tagliano trasversalmente le fiumare, l'avvicinamento dell'infrastruttura ad alcune abitazioni;
- dal punto di vista vegetazionale l'opera determinerà una sottrazione di suolo a prevalente destinazione agricola di scarso interesse vegetazionale, in parte compensata dai reimpianti vegetazionali e dalle mitigazioni previste dal progetto;
- per quanto riguarda il paesaggio, da diversi punti di vista l'opera si impone quale segno significativo nella percezione del paesaggio, determinando un ingombro territoriale in corrispondenza dei lunghi viadotti di attraversamento dei principali corsi d'acqua e delle valli che tagliano trasversalmente le fiumare;
- per quanto riguarda l'ambiente idrico, lo studio ha analizzato le caratteristiche fisiche dei bacini nonché stimato le portate di piena. Le possibili interferenze dell'opera si rilevano soprattutto nelle fasi di cantiere: alterazione delle falde, innesco di movimenti franosi in corrispondenza delle gallerie e degli imbocchi di esse, inquinamento delle acque superficiali per movimentazione delle terre in fase di costruzione, modesta alterazione della portata dei corsi d'acqua superficiali dovute alla presenza di pile in alveo. Il progetto prevede comunque degli interventi atti a contenere tali interferenze e i relativi rischi;
- dal punto di vista faunistico, gli impatti dell'opera quali sottrazione di habitat faunistici e limitazioni degli spostamenti della fauna sono ritenuti poco rilevanti, a causa dell'indice di antropizzazione della zona ed in considerazione del prevalente sviluppo del tracciato in galleria e viadotto, e dell'assenza di habitat particolarmente significativi;
- per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico ed acustico, lo spostamento del traffico di attraversamento sulla variante in progetto dall'abitato di Palizzi è da considerarsi un effetto positivo in quanto allontana le sorgenti di emissione degli inquinanti. Nel nuovo tracciato i valori di inquinamento atmosferico, stimati ad una distanza di m. 15 dal bordo della strada, risultano contenuti e comunque al di sotto del livello prescritto dalla normativa vigente. Si rileva comunque un impatto generato dalle polveri in fase di costruzione dell'opera;
- per quanto riguarda l'inquinamento acustico, lo studio ha individuato i recettori sensibili e, non disponendo di una zonizzazione acustica del territorio comunale, ha ipotizzato una classificazione acustica in base alle attività insediate, alla densità di popolazione e alla destinazione urbanistica. I tratti più esposti al rumore sono le aree in corrispondenza dei viadotti più lunghi Fiumara di Palizzi ed Arbusena e Simmero. La simulazione effettuata con la previsione di interventi di mitigazione acustica (barriere acustiche fonoassorbenti e barriere verdi) ha evidenziato una sensibile riduzione dei livelli di rumore analizzati;

CONSIDERATO che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

CONSIDERATA la nota 2798/99 della Regione Calabria del 8 maggio 2001, pervenuta il 16 maggio 2001, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- *sia limitato al minimo indispensabile il taglio di qualunque albero esistente nella zona di intervento e, comunque, lo stesso avvenga dopo il rilascio dell'autorizzazione del Corpo Forestale dello Stato, competente per territorio;*
- *ogni opera di ricostituzione ambientale o ancor più di mitigazione, relativamente alle opere di inerbimento, venga realizzata con specie tipiche della flora mediterranea caratteristiche di quei luoghi, evitando, comunque, opere di idrosemina;*

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/4180/2001, del 13 febbraio 2001, pervenuto in data 15 febbraio 2001, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

In riferimento alla richiesta n.10263 R.I. del 22.07.1999 dell'Ente Nazionale per le Strade – Compartimento della viabilità per la Calabria di pronuncia sulla compatibilità ambientale del progetto indicato in oggetto che riguarda i lavori di costruzione della variante all'abitato di Palizzi – 2° lotto dal km49+485 al km51+750 della SS 106 Jonica nel tratto Palizzi-Caulonia, integrata con successive note che riguardano la trasmissione della documentazione necessaria all'istruttoria e l'integrazione della stessa con nota n.9180 del 28.07.2000 a seguito di chiarimenti richiesti dal Ministero dell'Ambiente;

viste le note n. ST/407/19093/99 del 03/08/1999 e n. ST/407/21055/00 del 28/09/2000 con la quale questo Ufficio Centrale ha richiesto alle competenti Soprintendenze per i Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici di Cosenza e per i Beni Archeologici di Reggio Calabria di voler esprimere le proprie valutazioni su quanto argomentato dal richiedente anche nelle integrazioni dello Studio di Impatto Ambientale;

vista la nota n. 7665/P del 22/01/2001 della Soprintendenza per i Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici della Calabria, qui pervenuta in data 25/01/2001 al prot. n. ST/407/2576/01, nella quale si ritiene che l'intervento si inserisce senza recare un eccessivo turbamento ambientale;

viste le note n.20372 del 3/09/1999, qui pervenuta in data 13/09/1999 al prot. n. ST/407/22063/99, e n.22855 del 16/10/2000, qui pervenuta in data 18/10/2000 al prot. n. ST/407/22562/00, della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Calabria con le quali si rilascia parere favorevole alla realizzazione del progetto in quanto, dal sopralluogo effettuato e da ricognizioni territoriali di superficie, non risulta la presenza di contesti di interesse archeologico nelle aree direttamente occupate dal progettato asse viario a dai relativi cantieri. Si prescrive, comunque, di informare la competente Soprintendenza dell'inizio delle opere di scavo e movimento di terra al fine di consentire la presenza di personale qualificato nella eventualità di rinvenimenti di elementi ora non visibili;

questo Ministero, esaminati gli atti di progetto e la documentazione integrativa, viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto, viste la nota della Soprintendenza per i Beni

CSM
GB AR



Il Ministro dell'Ambiente

Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici della Calabria e quelle della Soprintendenza Archeologica della Calabria, esprime parere favorevole ai soli fini ambientali, alla realizzazione del progetto di costruzione del 2° lotto della variante all'abitato di Palizzi che va dal km 49+485 al km 54+740 confermando i pareri espressi;

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

RITENUTO di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto della variante alla 106 Jonica nel tratto Palizzi Caulonia, variante all'abitato di Palizzi 2° lotto dal km 49+485 al km 51+750, da realizzarsi nei Comuni di Bova Marina e Palizzi (RC), presentato dall'ANAS, Compartimento Calabria, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- a) il progetto deve recepire le indicazioni contenute nello studio di impatto e nel documento aggiuntivo (pervenuto in data 28 luglio 2000) in ordine agli interventi di mitigazione e di inserimento ambientale, computandone i costi e prevedendone la relativa copertura finanziaria. Per le sistemazioni delle sponde dei corsi d'acqua previste nello studio, ove possibile, vanno adottate tecniche naturalistiche di consolidamento (tipo terre rinforzate verdi, palificate vive, ecc.) facendo riferimento al documento del Ministero dell'Ambiente "Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del settembre 1997. Per quanto riguarda le scarpate in rilevato va preferita la tirata unica, data la bassa pendenza, per evitare l'effetto geometrico delle gradonate. Le terre rinforzate verdi vanno obbligatoriamente abbinate a piantagioni di arbusti in corso d'opera. Gli interventi di mitigazione e inserimento paesaggistico vanno comunque realizzati mediante l'uso esclusivo di specie autoctone e di specie arboree d'uso tradizionale (*Pinus pinea* e *Pinus halepensis*);
- b) al fine di migliorare l'inserimento ambientale dell'imbocco ovest della galleria di Palizzi dovrà essere previsto un imbocco a becco di flauto;
- c) per quanto riguarda la sistemazione dei materiali di scavo prevista nello studio di impatto ambientale per il ripristino di aree agricole, non risulta opportuna la sistemazione prevista nell'area a monte dello svincolo di progetto in prossimità del Torrente Sinnero. Infatti, in tale area si potrebbe prefigurare un potenziale rischio di terreni rimaneggiati con possibili inneschi di movimenti franosi e con il conseguente stravolgimento delle condizioni edafiche e morfologiche per il mantenimento delle condizioni di sicurezza. Per la sistemazione dei materiali di scavo, invece, previsto nelle due aree fronte mare dovrà essere effettuata una verifica idraulica del deflusso delle acque dolci e predisposto un opportuno progetto di risistemazione delle strutture di drenaggio, al fine di evitare l'insorgere di fenomeni di rigurgito con conseguente allagamento. Per la destinazione finale di tali aree, in mancanza di accordi specifici con il Comune, tali aree dovranno essere trattate con opere a verde e tecniche di rivegetazione;
- d) in fase di cantiere, al fine di evitare fenomeni di dilavamento nelle aree vicine alle Fiumare, dovranno essere previste l'installazione di barriere provvisorie a schermatura delle opere da realizzare e la compattazione delle terre rimosse con operazioni di inerbimento;

- e) nei tratti in rilevato e in trincea si dovrà prevedere un sistema di recinzione con rete metallica a maglia fitta ed interrata al piede, con una altezza minima di 1,25 m;
- f) il proponente dovrà assicurare la verifica dell'efficacia degli interventi *ex post* di mitigazione acustica proposti o da integrare, sulla base delle misure effettuate negli stessi punti in corrispondenza dei ricettori sensibili, che consentano inoltre di monitorare l'andamento dei livelli sonori all'apertura al traffico della strada;
- g) ai fini della valutazione dell'inquinamento atmosferico indotto dall'opera in esame ed in vista dell'eventuale adozione di opportune misure di mitigazione, dovrà essere attuato un programma di monitoraggio della qualità dell'aria nella zona interessata, le cui modalità e finalità dovranno essere definite e concordate con le autorità competenti;
- h) al fine di non vanificare gli effetti positivi in termini ambientali connessi all'opera, il proponente in accordo con l'Amministrazione comunale, dovrà progettare e collaborare a realizzare una adeguata sistemazione e riqualificazione con funzioni urbane, del tratto di strada attuale che verrà declassato, compresa la sistemazione per la mobilità ciclopedonale e per il trasporto pubblico.
- i) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dalla Regione Calabria e dal Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse;

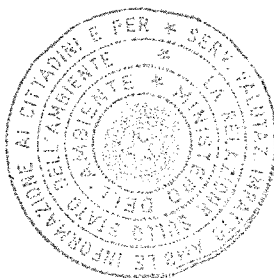
DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Compartimento Calabria, all'ANAS direzione centrale, al Ministero dei lavori pubblici DICOTER ed alla Regione Calabria, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 24 AGO. 2001

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI



SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE
La presente copia fotostatica composta di
n° 4..... fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 29/08/01