

REPUBBLICA ITALIANA



Regione Siciliana

ASSESSORATO TERRITORIO ED AMBIENTE
DIPARTIMENTO REGIONALE TERRITORIO ED AMBIENTE
SERVIZIO II - V.A.S.-V.I.A.

Prot. n° 82059 del 30 OTT. 2008

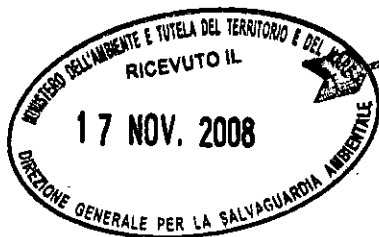


Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Salvaguardia Ambientale

prot. DSA-2008-0033769 del 21/11/2008

Allegati n° _____

Oggetto: PROCEDURA DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AUTOSTRADA
MESSINA CATANIA, REALIZZAZIONE DELLO SVINCOLO DI ALI TERME
(ME) RICADENTE NEL TERRITORIO DI ALI TERME, PROPONENTE CON-
SORZIO PER LE AUTOSTRADE SICILIANE.



AL MINISTRO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 R O M A

AL MINISTERO DEI BENI CULTURALI
R O M A

Con nota prot. n.18356 del 13.08.2008, assunta al protocollo di questo Assessorato in data 28.08.08 al n.65864, il Consorzio Autostrade Siciliane ha trasmesso due copie della riproposizione del progetto specificato in oggetto per l'acquisizione del relativo parere ambientale ai sensi dell'art. 32 del D.Lgs 152/06 così come integrato dall'art 26 D.Lgs 04/08.

In precedenza questo servizio aveva già espresso sul Progetto in argomento il proprio parere di competenza, trasmesso con nota prot.n.15140 del 23.02.07, ai sensi dell'art.6 della L.349/86 e dell'art.4 del D.L. 190/02.

Successivamente risulta che il proponente Consorzio per le Autostrade Siciliane ha ritirato la citata proposta progettuale per una rivisitazione generale.

Il Progetto allegato alla nota cui si fa riferimento ricalca sostanzialmente nelle linee generali la precedente proposta a meno di una modesta riduzione delle aree generali d'ingombro, nonché l'eliminazione di alcune opere complementari quali muretti e delimitazioni delle aree di pertinenza del casello stesso.

Alla luce di quanto sopra, questo Ufficio esaminati gli elaborati tecnici esibiti a corredo della nuova istanza di VIA ai sensi del vigente D.Lgs. n.152/06 e ss.mm.ii., con la presente conferma il proprio parere positivo già espresso con la nota prot.n. 15140 del 23.02.07 che ad ogni buon fine si allega in copia.

IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO
(ING. VINCENZO SANSONE)



QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

La proposta di progetto è mirata al potenziamento delle infrastrutture in aree svantaggiate e poco connesse alla viabilità scorrevole qual è l'Autostrada A18 Messina-Catania in funzione dello sviluppo imprenditoriale dell'area e alla necessità di "svincolare" i centri abitati della Sicilia nord-Orientale oggi serviti dalla sola SS 114, arteria che risulta completamente urbanizzata e con conseguenti tempi di percorrenza elevatissimi.

Quindi si prevede di:

- compensare il deficit dei collegamenti stradali di aree svantaggiate;
- promuovere lo sviluppo di tali contesti;
- riequilibrare i flussi di traffico lungo la fascia costiera;
- minimizzare i tempi ed i costi di trasporto;

I piani programmatici presi in considerazione dal progetto in esame ed esaminati da questo Assessorato sono i seguenti:

- Piano generale dei trasporti (P.G.T.)
 - o Il casello autostradale in progetto si integra all'interno della rete SNIT (Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti) ; la realizzazione del nuovo svincolo autostradale si inquadra nelle finalità del P.G.T.
- Piano regionale dei trasporti
 - o Il PRT prevede la realizzazione dello svincolo in progetto
- Legge Obiettivo 443/2001 – Delibera CIPE 121/01
 - o Gli interventi di completamento delle infrastrutture autostradali siciliane ricadono tra gli interventi prioritari del Paese e sono inseriti nella legge obiettivo
- Piano di bacino interregionale (L.183/89)
- Piano stralcio per la tutela ed il rischio idrogeologico (L. 267/98)
- Piano per l'Assetto Idrogeologico (P.A.I.)
 - o Nelle aree sede del progetto in questione non vi sono aree vincolate ai sensi dei piani sopraindicati
- Programma Regionale di sviluppo (PRS) L.R. 6/88
 - o Tale piano prevede che la realizzazione del nuovo svincolo di Ali Terme possa costituire un incentivo allo sviluppo imprenditoriale e turistico
- Documento di programmazione economica – finanziaria (2003-2006)
 - o Il progetto risulta inserito in tale documento

- Programma Operativo Regionale (POR)
 - o Il progetto rientra tra le finalità della misura 6.01
- Settore Pianificazione e Tutela del Paesaggio
 - o Sul territorio di insediamento dell'opera in progetto non ricadono Parchi Nazionali Aree vincolate e protette o equiparabili ad essi
- Sic e Zps
 - o Sul territorio di insediamento dell'opera in progetto non ricadono aree particolarmente sensibili quali Sic o Zps

Sono stati, inoltre, presi in considerazione i seguenti Piani e Strumenti di programmazione tecnica ed Economica:

- Complemento di Programmazione del POR Sicilia 2000/2006
- Accordo di Programma quadro per le infrastrutture (APQ) del 05/10/01
- Il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) del 30/04/96
- Il Piano urbanistico Regionale
- Il Piano Territoriale di coordinamento Provinciale
- Il Piano Regolatore del comune di Ali Terme
- I vincoli territoriali, ambientali, urbanistici e tecnici in genere

In sintesi, dall'esame dei piani programmatici si evince che il progetto in questione risulta compatibile con quelli vincolistici in genere e la sua realizzazione è auspicata da quelli programmatici infrastrutturali ed economici.

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Inquadramento Geologico

La morfologia del territorio si presenta subpianeggiante costituita da una depressione alluvionale costiera con depositi alluvionali di sabbie, ghiaie e limi.

Inquadramento sismico

L'attuale normativa sismica inserisce il territorio in studio tra le zone sismiche di 1^a categoria con coefficiente sismico $C=1$

Inquadramento idrogeologico

Vista la presenza di depositi alluvionali i terreni risultano, dagli studi allegato al progetto, altamente permeabili con conseguente deflusso delle acque superficiali verso la falda idrica ubicata alla quota minima relativa a quella del livello del mare, al di sotto del piano campagna.

Inquadramento pedologico

Da gli elaborati specialistici si evince che nell'area in esame sono presenti suoli derivanti dalla disgregazione della roccia in posto e composti essenzialmente da:

- suoli bruni lisciviati
- suoli alluvionali

Uso del suolo

La zona è adibita ad attività colturali agrumicole con presenza di uliveti

Interazione opera-componente suolo e sottosuolo

Sia per la fase di costruzione che nella fase di esercizio sono stati valutati, in fase di progettazione, gli effetti di interazione opera/ambiente fisico quale suolo e sottosuolo.

Vista l'assenza di colture pregiate l'impatto per la fase di costruzione e quella di esercizio relativamente alla componente suolo, può ritenersi medio.

Data la presenza di sabbie e ghiaie a bassa resistenza allo scavo o al riporto, in concomitanza all'assenza di emergenze morfologiche o geomorfologiche, l'impatto, relativamente alla componente geologica, è stato valutato di grado medio.

Vegetazione, Flora, Fauna ed Ecosistemi

Vegetazione

L'area in esame non ricade all'interno di aree naturali protette o aree vincolate come Sic o Zps.

Dallo Studio di Impatto Ambientale si evince che l'area è caratterizzata da:

- agrumeti
- uliveti
- Vegetazione nitrofilo-ruderale
- Alberatura ornamentale e stradale – impianto ornamentale

Fauna

Nel territorio in esame sono stati rilevati, dai redattori degli studi specialistici, elementi faunistici associati all'ambiente agrario quali il Biacco, o Biscia nera, tra i rettili e il Barbagianni tra i volatili. Tra le popolazioni potenziale dell'area si possono inserire la volpe, il riccio, il campagnolo siculo ed il topo selvatico, la lucertola campestre, la lucertola siciliana, la gazza, la capinera, il pettirosso, il cardellino, la tortora.

L'ambiente in esame, a causa della forte pressione antropica, è ormai depauperato di risorse della catena alimentare per cui la fauna potenziale è quasi totalmente assente.

L'impatto sia in fase di cantierizzazione che in fase di esercizio, in considerazione delle attuali condizioni infrastrutturali presente, si può considerare medio.

Paesaggio

Sono stati valutati, in fase di progettazione, i problemi di interferenza con beni culturali ed ambientali limitrofi, quelli legati alla percezione paesaggistica e quelli legati alla natura ecologica (interruzione della continuità ecologica del territorio).

In fase di costruzione, da quanto si evince dagli elaborati progettuali, il cantiere sarà visibile sino ad una distanza di 500 m dal centro abitato e dai rilievi limitrofi e l'impatto sarà mitigato dall'utilizzo di pannelli schermanti che assolveranno quindi alla funzione di nascondere il cantiere; in tal caso l'impatto si può considerare medio.

In fase di esercizio, la realizzazione di opportune opere di rinverdimento, di viadotti a luce ampia, della moderata livelletta causerà un impatto visuale medio.

Impatto acustico

In fase di cantiere si è tenuto conto del rumore prodotto dai macchinari mentre in fase di esercizio si è tenuto conto del rumore prodotto dai veicoli in transito.

Essendo l'area in esame limitrofa ad un centro abitato, con un elevata densità abitativa, la progettazione ha previsto una rumorosità di riferimento con limiti diurni e notturni compresi tra i 65 e i 55 Db.

Dallo studio di Impatto Ambientale si evince che sarà necessario adottare, in fase di cantiere, pannelli fonoassorbenti mobili e macchinari a basso impatto rumoroso.

In fase di esercizio è prevista l'ubicazione lungo i tratti di maggior impatto acustico di barriere fonoassorbenti come da elaborati grafici progettuali.

Impatto atmosfera

Anche per la componente atmosferica, in fase di redazione progettuale, sono stati valutati gli effetti sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio; l'analisi è stata indirizzata sulla ventosità dell'area, sulla temperatura tipica, sull'umidità relativa e sulle condizioni di stabilità atmosferica.

I dati di progetto esaminati si riassumono in:

- numero di veicoli in transito
- composizione del flusso veicolare
- velocità del flusso veicolare

le conclusioni sull'impatto atmosferico dell'opera derivanti dalla fase di realizzazione e da quella di esercizio si possono ritenere bassi e comunque inferiori a quelli previsti dalla normativa.

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

La progettazione dello svincolo in esame è stata effettuata tenendo conto delle condizioni di traffico attuale e delle previsioni di crescita dello stesso nell'ambito di pertinenza dello svincolo.

In particolare, la SS 114, unica via di collegamento tra i centri della Costa Jonica Nord Orientale siciliana, si presenta oramai totalmente urbanizzata. Infatti i singoli centri urbani talmente vicini tra loro che possono considerarsi un unico agglomerato urbano a sviluppo longitudinale N-NE S-SO parallelo all'autostrada A18 ME-CT.

Lo svincolo di Ali Terme si inquadrerebbe in un contesto delimitato dai Caselli di Roccalumera da un lato e Messina Tremestieri dall'altro; il primo ubicato a 4 Km in direzione Sud ed il secondo posizionato a circa 12 Km in direzione Nord dall'area di interesse.

Lo svincolo, da ubicare nel territorio comunale di Ali Terme è delimitato geograficamente dall'acquedotto dell'Alcantara lungo il lato Ovest, dall'Autostrada lungo il Lato est, dal Torrente Fiumedinisi a sud e dal rilievo di Monte Mastro Guglielmo a Nord.

Il raccordo con la SS 114 sarà realizzato sottopassando la seconda campata del viadotto autostradale sulla fiumara e la prima del viadotto ferroviario e della SS 114.

Le verifiche idrauliche effettuate hanno permesso di definire gli interventi progettuali anche in posizione limitrofa all'asta torrentizia anche in funzione degli interventi di modellazione dell'alveo richiesti dal Genio Civile al proponente.

La viabilità di svincolo sarà costituita da due rotatorie con la prima posta al termine del raccordo autostradale per l'innesto con la viabilità locale e la seconda posta sulla SS 114 con funzione di regolare il traffico d'innesto e che prevede l'inserimento della strada di previsione di PRG. Del Comune di Ali Terme.

Le piste di svincolo avranno larghezza pari a m 6,50 e saranno costituite da un'unica corsia di 4,00 m, una banchina da 1,50 m sul ciglio destro e una banchina da 1,00 m sul ciglio sinistro.

Nella pista di svincolo e nel raccordo con la viabilità locale le due corsie saranno distanziate da uno spartitraffico da 1,10 m, munito di barriera di sicurezza.

L'andamento planimetrico delle rotatorie presenta raggi massimi di 490,00 m e minimi di 50,00 m., mentre l'andamento altimetrico presenta pendenze massime del 6,00%.

Per la realizzazione del progetto nel suo insieme è previsto l'allargamento di quattro luci del viadotto Fiumedinisi (carreggiata per Messina) necessario per ospitare la pista di decelerazione dell'uscita da Catania.

Le opere previste al riguardo sono composte sostanzialmente dalla sostituzione degli apparecchi d'appoggio e dei giunti, dal rifacimento degli sbalzi delle solette, dal rinforzo delle travi di impalcato con cavi di precompressione esterni in modo da garantire l'assorbimento degli sforzi di taglio ed il rinforzo delle pile. E' prevista, inoltre, la messa in opera di una trave aggiuntiva e incremento delle fondazioni.

I sottopassi per le piste di accesso, di luce interna pari a 8,00 m saranno realizzati dentro palificate di grande diametro (1,2 m) con due solettoni in testa ed alla base.

Per la realizzazione delle vie di accesso sarà necessario eseguire delle opere d'arte minori quali muri di sostegno, di sottoscarpa, di controripa e arginali nonché i prolungamenti degli scatolari esistenti,

E' anche prevista la realizzazione di un sottovia per la nuova strada di PRG e della strada di accesso al parcheggio.

Le opere d'arte idrauliche previste sono rappresentate da canali di gronda per la raccolta e la deviazione di acque meteoriche provenienti da monte dalle incisioni minori.

Altre opere di scarico di acque provenienti dall'esterno dello svincolo sono rappresentate da manufatti scatolari di luce 2-3 m e tombinature di diametri vari.

Le acque provenienti dall'interno delle aree di svincolo e dalle nuove superfici pavimentate verranno convogliate in due vasche per il trattamento degli eventuali sversamenti accidentali e delle parti oleose provenienti dalle acque di prima pioggia per poi collegarsi con le reti civiche comunali di Ali Terme.

Lo strato di fondazione delle sovrastrutture stradali sarà posto sia in opera con tratti in rilevato, sia in tratti in scavo e comunque sul piano finito della piattaforma spessori e caratteristiche diverse in funzione dei terreni presenti anche in presenza di geotessuti e di opere di bonifica.

La pavimentazione sarà quindi formata da uno strato di base di conglomerato bituminoso a granulometria semiaperta, da un successivo manto di collegamento e dal sovrastante strato di usura.

In tutto il lotto in progetto è prevista la messa in opera di barriere di sicurezza con altezze diverse e dimensioni differenti in funzione del D.M. 03/06/1998 e 21/06/2004; in alcuni tratti è prevista la messa in opera di ulteriore rete protettiva o di pannelli verticali di altezza max pari a m 3,00.

Barriere fonoassorbenti sono previste in alcuni tratti specifici per l'abbattimento dell'inquinamento acustico.

Nel piazzale di stazione è prevista la realizzazione degli uffici di casello, della barriera esazione pedaggi, le centrali termiche e idrica, parcheggi coperti e scoperti per i dipendenti.

Gli uffici presentano una muratura perimetrale in laterizi pesanti dello spessore di 30 cm mentre le tramezzature hanno uno spessore di 10 cm; i pilastri hanno dimensione 30 X 30 cm; L'edificio ospiterà i caselli, gli uffici del personale, spogliatoi, wc.

La barriera di esazione sarà composta da tre corsie di entrata, tre corsie di uscita e una corsia per veicoli eccezionali; le isole spartitraffico sono sei di cui cinque della lunghezza di 37,00 m ed una centrale lunga 51,00 m.

La cabina elettrica avrà una forma regolare con dimensioni di 11,00 X 11,00 m; gli impianti di illuminazione saranno alimentati dalla tensione trifase di 380/220 v.

L'approvvigionamento idrico è stato previsto avvenga mediante un pozzo e di una vasca di accumulo idrico; la fognatura si allaccerà alla rete fognaria comunale mediante collettore a gravità come già indicato per le acque bianche.

La segnaletica sarà composta da segnaletica orizzontale, verticale e rumorosa sia per i veicoli provenienti dall'autostrada che per quelli provenienti dalla costa verso l'autostrada stessa.

MISURE DI CONTENIMENTO, MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE

Le misure di contenimento previste dal progetto in questione possono riassumersi nei seguenti punti progettuali:

- La livelletta stradale si avvicina il più possibile alla quota del piano campagna;
- I rilevati presentano altezze medie altrimenti sostituiti da viadotti;
- Le luci dei viadotti sono previste ampie per la mitigazione dell'impatto visivo;
- Sono state intensificate le opere di raccolta delle acque superficiali;
- È previsto l'uso di pannellatura fonoassorbente per ridurre l'inquinamento da rumore e ridurre la dispersione di polveri ed inquinanti in genere e quindi il disturbo alla componente vegetazionale e faunistica limitrofa.

La scelta progettuale ha interessato superfici a basso pregio naturalistico, evitando di interferire con impluvi ed accostandosi alla viabilità esistente per ridurre al massimo le piste di accesso e di uscita.

Le misure di mitigazione previste sono riassumibili in:

- sottopassi faunistici per garantire continuità ecologica alle specie animali;
- opere di rinverdimento per ricostituire la continuità ecologica e paesaggistica attraverso l'impianto di elementi arbustivi e arborei selezionati compatibili con le caratteristiche bioclimatiche della vegetazione potenziale;

CONCLUSIONI

Sulla base degli elaborati tecnici esibiti e dello studio di Impatto Ambientale allegato, è stata valutata la proposta progettuale in argomento nel suo insieme sia per la preliminare fase di cantiere che per la successiva di esercizio.

Le conclusioni che discendono dalle superiori considerazioni prendono comunque atto e fanno propri gli interventi di mitigazione e di compensazione proposti in sede di progetto.

Entrando nel merito progettuale, si ritiene che l'opera proposta, inserendosi in un contesto ormai totalmente urbanizzato che non permette alcuno sviluppo infrastrutturale verso l'entroterra a causa della conformazione morfologica dell'area in questione, permetterà di decongestionare il traffico nelle aree urbanizzate, accorciando i tempi di percorrenza per il raggiungimento dell'arteria autostradale e verso comunque le reti intermodali principali.

Infine lo svincolo di progetto potrebbe permettere, nel caso di calamità naturale, il facile deflusso dalle aree servite verso zone più sicure.

Per quanto sopra questo Assessorato ritiene che l'opera proposta dal Consorzio Autostrade Siciliane e consistente nella realizzazione lungo l'Autostrada A18-ME-CT dello svincolo di Ali Terme, possa essere assentita in quanto potrebbe riuscire effettivamente a soddisfare le finalità per le quali è stata progettata.

In particolare, lo svincolo proposto, anche per conoscenza diretta degli scriventi, potrebbe riuscire ad alleggerire il traffico gommato attualmente esistente lungo la litoranea SS 114, che tra l'altro attraversa diversi centri densamente abitati, anche se occorre evidenziare che gli elaborati progettuali esibiti risultano carenti sotto l'aspetto dei flussi di traffico che avrebbero dovuto giustificare la proposta stessa.

Inoltre, questo Servizio, ritiene opportuno esplicitare proposte di raccomandazioni, da inserire ove ritenute condivisibili, nel provvedimento conclusivo di giudizio di compatibilità ambientale e tese a ridurre ulteriormente l'impronta ambientale dell'opera stessa:

- Per la fase di cantiere sembra opportuno che si proceda all'analisi del materiale proveniente dagli scavi per effettuare un razionale smistamento degli stessi destinandoli, o al riuso nell'ambito del cantiere medesimo o per il recupero di aree degradate, infine, ma solo ove impossibili gli usi precedenti, al conferimento presso discariche autorizzate di cui si dovranno rendere note preventivamente le ubicazioni e le capacità ricettive;
- La coltre vegetale superficiale dovrebbe, invece, essere separata dal restante materiale di scavo per un suo successivo riutilizzo nelle aree a verde da costituire;
- L'area di cantiere dovrà essere compresa all'interno dell'area oggetto degli interventi cercando di non interferire, in nessun caso con l'ambiente circostante;
- Per l'esecuzione dell'opera si dovrà utilizzare esclusivamente la viabilità esistente; è fatto divieto di aprire nuove piste anche se temporanee;
- Si ritiene altresì utile procedere ad un costante controllo, anche mediante l'attivazione di opportune reti di monitoraggio, per l'adeguamento delle misure di mitiga-

Entrando nel merito progettuale, si ritiene che l'opera proposta, inserendosi in un contesto ormai totalmente urbanizzato che non permette alcuno sviluppo infrastrutturale verso l'entroterra a causa della conformazione morfologica dell'area in questione, permetterà di decongestionare il traffico nelle aree urbanizzate, accorciando i tempi di percorrenza per il raggiungimento dell'arteria autostradale e verso comunque le reti intermodali principali.

Infine lo svincolo di progetto potrebbe permettere, nel caso di calamità naturale, il facile deflusso dalle aree servite verso zone più sicure.

Per quanto sopra questo Assessorato ritiene che l'opera proposta dal Consorzio Autostrade Siciliane e consistente nella realizzazione lungo l'Autostrada A18-ME-CT dello svincolo di Ali Terme, possa essere assentita in quanto potrebbe riuscire effettivamente a soddisfare le finalità per le quali è stata progettata.

In particolare, lo svincolo proposto, anche per conoscenza diretta degli scriventi, potrebbe riuscire ad alleggerire il traffico gommato attualmente esistente lungo la litoranea SS 114, che tra l'altro attraversa diversi centri densamente abitati, anche se occorre evidenziare che gli elaborati progettuali esibiti risultano carenti sotto l'aspetto dei flussi di traffico che avrebbero dovuto giustificare la proposta stessa.

Inoltre, questo Servizio, ritiene opportuno esplicitare proposte di raccomandazioni, da inserire ove ritenute condivisibili, nel provvedimento conclusivo di giudizio di compatibilità ambientale e tese a ridurre ulteriormente l'impronta ambientale dell'opera stessa:

- Per la fase di cantiere sembra opportuno che si proceda all'analisi del materiale proveniente dagli scavi per effettuare un razionale smistamento degli stessi destinandoli, o al riuso nell'ambito del cantiere medesimo o per il recupero di aree degradate, infine, ma solo ove impossibili gli usi precedenti, al conferimento presso discariche autorizzate di cui si dovranno rendere note preventivamente le ubicazioni e le capacità ricettive;
- La coltre vegetale superficiale dovrebbe, invece, essere separata dal restante materiale di scavo per un suo successivo riutilizzo nelle aree a verde da costituire;
- L'area di cantiere dovrà essere compresa all'interno dell'area oggetto degli interventi cercando di non interferire, in nessun caso con l'ambiente circostante;
- Per l'esecuzione dell'opera si dovrà utilizzare esclusivamente la viabilità esistente; è fatto divieto di aprire nuove piste anche se temporanee;
- Si ritiene altresì utile procedere ad un costante controllo, anche mediante l'attivazione di opportune reti di monitoraggio, per l'adeguamento delle misure di mitiga-

zione atte a limitare l'inquinamento atmosferico dovuto all'emissione di polveri od altri materiali, nonché procedere al controllo della rumorosità e del livello delle vibrazioni dovute all'impiego dei mezzi meccanici, adeguando le attività di cantiere affinché non vengano superati i limiti di tollerabilità previsti dalla vigente normativa;

- Appare altresì opportuno raccomandare di realizzare un'opportuna rete di drenaggio a servizio delle opere esistenti, con idonee sezioni in rapporto agli attuali tipi di precipitazioni meteorologiche, in funzione anche del piano di sviluppo di altre opere;
- Sarà opportuno, anche in relazione ai possibili casi di allagamento che potrebbero interessare le aree circostanti, richiedere una periodica pulizia dei canali di scolo perimetrali e, a titolo compensativo, la pulizia straordinaria del loro recapito superficiale;
- Si suggerisce, anche, per le opere di mitigazione che costituiscono l'interfaccia tra l'autostrada e la città, di aumentare le aree destinate a verde, anche a discapito della superficie destinata ai futuri edifici di supporto, con l'obiettivo sia di costituire un parco urbano, pur di modeste dimensioni, sia di ottenere un migliore effetto mitigativo del rumore verso le aree abitate e dell'inquinamento atmosferico provocato automobilistico che vi affluirà;
- Si raccomanda, inoltre, l'attivazione di una rete di monitoraggio del rumore che possa dare indicazioni per eventuali interventi correttivi dei livelli di percezione nell'ambiente autostradale ed in quello circostante. A tal fine si auspica che venga pienamente adottata la Direttiva 2002/30/CE;
- Si raccomanda, altresì, l'attivazione di un sistema di monitoraggio dell'inquinamento atmosferico che tenga sotto controllo l'emissione di inquinanti dovuti al traffico veicolare che circolerà sulla viabilità circostante tale da fornire un adeguato numero di dati per adottare adeguate misure di contenimento dell'emissione di sostanze inquinanti.
- Si ritiene, infine, di dovere raccomandare che gli edifici tecnici previsti vengano progettati e costruiti utilizzando, per quanto possibile, criteri di sviluppo sostenibile con particolare attenzione per il risparmio energetico, utilizzando materiali e tecniche costruttive che permettano una riduzione dei consumi energetici, in particolar modo per i servizi di climatizzazione e riscaldamento ambientale, impiegando, ove possibile, energia proveniente da fonti rinnovabili.

- Gli impianti di illuminazione dovranno essere progettati nel rispetto delle normative UNI 10439 e 10819.

Dalle superiori argomentazioni rimane formulato il parere di competenza di questa Regione, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, riguardante lo Studio di impatto ambientale in argomento.



IL DIRIGENTE DEL SERVIZIO

(ING. VINCENZO SANSONE)

— — — S — —