



**REGIONE CALABRIA
GIUNTA REGIONALE**

**DIPARTIMENTO TERRITORIO E TUTELA DELL' AMBIENTE
SETTORE 02 - VALUTAZIONI AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI - SVILUPPO
SOSTENIBILE**

Assunto il 29/11/2022

Numero Registro Dipartimento 1785

=====

DECRETO DIRIGENZIALE

“Registro dei decreti dei Dirigenti della Regione Calabria”

N°. 15441 DEL 30/11/2022

Oggetto: OGGETTO: REGOLAMENTO REGIONALE N. 3 DEL 04/08/2008 E S.M.I.,
PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGETTABILITÀ A VIA. PROGETTO: “COLLEGAMENTO A2
- SVINCOLO DI SAN MANGO D'AQUINO - SS 18 - COMPLETAMENTI DI ITINERARI GIÀ
PROGRAMMATI”. PROPONENTE: REGIONE CALABRIA – DIPARTIMENTO
INFRASTRUTTURE E LAVORI PUBBLICI – UOA “SISTEMI INFRASTRUTTURALI COMPLESSI”;

PARERE DI ESCLUSIONE DALLA VIA.

Dichiarazione di conformità della copia informatica

Il presente documento, ai sensi dell'art. 23-bis del CAD e successive modificazioni è copia conforme informatica del provvedimento originale in formato elettronico, firmato digitalmente, conservato in banca dati della Regione Calabria.

IL DIRIGENTE GENERALE REGGENTE

VISTI

- lo Statuto regionale;
- la legge 07/08/1990, n. 241, recante “Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi”;
- l’art. 31 comma 1 della legge regionale 13/05/1996, n. 7 recante “Norme sull’ordinamento della struttura organizzativa della G.R. e sulla dirigenza regionale”;
- la D.G.R. 21/06/1999, n. 2661 recante “*Adeguamento delle norme legislative e regolamentari in vigore per l’attuazione delle disposizioni recate dalla legge regionale n. 7/96 e dal Decreto legislativo n. 29/93 e ss.mm.ii.*”;
- il Decreto n. 354 del 21/06/1999 del Presidente della Giunta Regionale, recante “Separazione dell’attività amministrativa di indirizzo e di controllo da quella di gestione”;
- il D.D.G. n. 12095 del 29.11.2021 avente ad oggetto “*Adempimenti di cui al D.P.G.R. 180/2021 – Approvazione micro-organizzazione*”, con il quale D.P.G.R. era stato approvato il “*Regolamento di riorganizzazione delle strutture della giunta regionale n. 9 del 07/11/2021*”;
- il D.Lgs. 18 febbraio 2005, n. 59 “*Attuazione integrale della direttiva 96/61/CE relativa alla prevenzione e riduzione integrate dell’inquinamento*”, che disciplina le modalità e le condizioni per il rilascio dell’Autorizzazione Integrata Ambientale (successivamente indicata con AIA) e richiamati in particolare gli articoli n. 3 “*Principi generali dell’autorizzazione integrata ambientale*”, n. 4 “*Individuazione e utilizzo delle migliori tecniche disponibili*”, n. 5 “*Procedure ai fini del rilascio dell’Autorizzazione integrata ambientale*”, n. 7 “*Condizioni dell’autorizzazione integrata ambientale*” che disciplinano le condizioni per il rilascio dell’Autorizzazione Integrata Ambientale;
- la D.G.R. n. 797 del 14/11/2006 avente ad oggetto “*Direttiva Comunitaria 96/61/CE - D.Lgs. 372/99 - D.Lgs. 59/05 - Individuazione dell’Autorità Competente in materia di prevenzione e riduzione integrate dell’inquinamento e attivazione dello sportello Integrated Pollution Prevention and Control (I.P.P.C)*”, con la quale sono state attribuite al Dipartimento Politiche dell’Ambiente le funzioni amministrative relative al rilascio dell’AIA;
- il Regolamento Regionale 4 agosto 2008, n. 3 e ss. mm. ii., avente ad oggetto “*Regolamento regionale delle procedure di valutazione di impatto ambientale, di valutazione ambientale strategica e delle procedure di rilascio delle autorizzazioni integrate ambientali*”;
- il Regolamento regionale n°5 del 14/05/2009 “*Regolamento regionale delle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale, di Valutazione ambientale strategica e delle procedure di rilascio delle Autorizzazioni Integrate Ambientale*”;
- la L.R. n. 39 del 03.09.2012 e ss.mm.ii., recante “*Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI*”;
- il R.R. n. 10 del 05.11.2013 e ss. mm. ii., recante “*Regolamento regionale di attuazione della L.R. 3 settembre 2012, n. 39, recante: Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI*”;
- il D.M. Ambiente del 30/03/2015 n. 52 recante le Linee Guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall’articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116;
- il Regolamento Regionale n. 1 del 09 febbraio 2016 di modifica del Regolamento Regionale n. 3/2008;

- il D. Lgs. n. 152 del 03.04.2006 e ss.mm.ii., recante “*Norme in materia ambientale*” e ss.mm.ii.;
- i Decreti del Dirigente Generale n. 14055 del 18/12/2020, n. 7021 del 7/07/2021 e n. 11180 del 3/11/2021 e successive integrazioni, con i quali sono stati nominati i componenti della Struttura Tecnica di Valutazione (VIA-AIA-VI);
- il D.D.G. n. 11493 del 10/11/2021 con il quale è stato conferito all’Avv. Edith Macrì l’incarico di reggenza del Settore “*Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali – Sviluppo Sostenibile*”;
- la D.G.R. n. 159 del 20/04/2022 recante “*Misure per garantire la funzionalità della struttura organizzativa della Giunta Regionale - Approvazione Regolamento di riorganizzazione delle strutture della Giunta regionale. Abrogazione Regolamento Regionale n. 9 del 7 novembre 2021*”;
- il D.G.R. n. 183 del 30/04/2022 recante “*Riassegnazione Dirigenti*”;
- il D.P.G.R. n. 47 del 04/05/2022, con il quale è stato conferito all’Ing. Salvatore Siviglia l’incarico di Dirigente Generale reggente del Dipartimento “*Territorio e Tutela dell’Ambiente*”;
- il Decreto del Dirigente Generale Reggente n. 6328 del 14/06/2022 recante “*Dipartimento Territorio e Tutela dell’Ambiente. Adempimenti di cui alla DGR 163/2002. Assunzione atto di micro- organizzazione*”;
- il Decreto del Dirigente Generale Reggente n. 7859 del 17/07/2022 di istituzione delle posizioni organizzative di terza fascia relative ai procedimenti autorizzatori ambientali VIA-AIA-VINCA-PAUR-VAS di stretta correlazione al funzionamento della Struttura Tecnica di Valutazione (STV) e della Struttura Tecnica di Valutazione straordinaria (STVs) e rispettive assegnazioni;

PREMESSO CHE, in ordine agli aspetti procedurali del presente provvedimento:

- Con nota assunta agli atti al protocollo N. 272838 del 10/06/2022 UOA “*Sistemi Infrastrutturali Complessi del Dipartimento Infrastrutture e Lavori Pubblici*” ha presentato domanda di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell’art. 19 del D.lgs. 152/2006 e smi per i lavori relativi al progetto “*Collegamento A2 - svincolo di San Mango d’Aquino - SS 18 - Completamenti di itinerari già programmati*”;
- In data 22.06.2022 con nota prot. n. 291255 il Settore Valutazioni Ambientali ha inoltrato formale comunicazione di avvio del procedimento agli Enti/Amministrazioni competenti, nonché di avvenuta pubblicazione dello studio preliminare e degli elaborati, per come previsto dal comma 2 dell’art. 19 del D. Lgs. n. 152/06 e smi per i successivi 30 giorni;

RILEVATO CHE:

- Nel termine di pubblicazione è pervenuta la nota prot. 5714 del 6.07.2022 con la quale il MIBACT – Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Provincia di Cosenza – ha ritenuto che il progetto in parola, sia sotto il profilo paesaggistico che archeologico, dovesse essere sottoposto a VIA; tale comunicazione è stata trasmessa al proponente con pec del 7.07.2022 per eventuali controdeduzioni;
- Quest’ultimo con distinte comunicazioni - pec del 28.07.2022 e del 8.09.2022 - ha comunicato d’aver intrapreso delle interlocuzioni con la Soprintendenza per discutere di tale posizione e chiesto termine, con conseguente sospensione della tempistica del procedimento, anche al fine di produrre le proprie controdeduzioni;
- Con nota prot. 5356 del 24.10.2022, assunta al prot. 467717 di pari data, il MIBACT Segretariato Regionale per la Calabria - raccogliendo le osservazioni della Soprintendenza per la Provincia di Cosenza sopraindicata e quelle della Soprintendenza per le Province di Catanzaro e Crotone (prot. 5078d el 18.10.2022) – ha confermato l’orientamento già espresso;

PRESO ATTO CHE:

- la Struttura Tecnica di Valutazione VIA-AIA-VI, nella seduta del 14/11/2022, dopo aver esaminato le osservazioni MIBACT di cui sopra e aver ritenuto di dover procedere all'istruttoria tecnica dell'istanza di verifica richiesta dal rproponente, ha valutato il progetto ed espresso parere di esclusione dalla VIA con condizioni ambientali;

PRESO ATTO del suddetto parere espresso dalla STV, allegato al presente atto per formarne parte integrante e sostanziale, unitamente alle condizioni ambientali di cui all'allegato 3d *“Modulo per la richiesta delle condizioni ambientali “dell’istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA presentata dal Proponente;”*

DATO ATTO che il presente provvedimento non comporta oneri a carico del bilancio annuale e/o pluriennale della Regione Calabria;

SU PROPOSTA del responsabile del procedimento, alla stregua dell'istruttoria e della verifica della completezza e correttezza del procedimento rese dal medesimo;

DECRETA

DI RICHIAMARE la narrativa che precede parte integrante e sostanziale del presente atto ed in questa parte integralmente trascritta.

DI PRENDERE ATTO del parere espresso dalla STV nella seduta del 14/11/2022 (allegato al presente decreto per formarne parte integrante e sostanziale, unitamente all'allegato 3d *“Modulo per la richiesta delle condizioni ambientali”*), con il quale si esclude dalla procedura di VIA, con condizioni ambientali, il progetto di *“Collegamento A2 - svincolo di San Mango d'Aquino - SS 18 - Completamenti di itinerari già programmati”*. e, per l'effetto, **di esprimere parere di esclusione dalla VIA per il suddetto progetto;**

DI NOTIFICARE il presente atto alla UOA *“Sistemi Infrastrutturali Complessi”* del Dipartimento Infrastrutture e Lavori Pubblici; Soprintendenza Archeologia, Belle arti e Paesaggio per le Province di Catanzaro e Crotone; Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Provincia di Cosenza, Arpacal DAP Cosenza; Arpacal DAP Catanzaro; Consorzio di Bonifica Tirreno Catanzarese; Consorzio di Bonifica Bacini del Tirreno Cosentino; Provincia di Cosenza – Settori: Programmazione e Pianificazione Territoriale, Ambiente e Demanio, Viabilità -; Provincia di Catanzaro – Settori: Tutela Ambientale, Paesaggistica, Urbanistica e Viabilità Trasporti - ; Comune di Amantea; Comune di Nocera Terinese; Comune di San Mango D'Aquino;

DI DISPORRE che il Proponente è tenuto ad ottemperare alle condizioni ambientali contenute nel presente provvedimento ai sensi dell'art. 28 (Monitoraggio) del D. Lgs 152/2006 e s.m.i. trasmettendo a questo Settore n. 4, entro 15 giorni dalla conclusione dei lavori, la documentazione tecnica necessaria per la verifica di ottemperanza secondo le indicazioni rese nel modulo allegato 7, reso disponibile alla pagina internet istituzionale di questo Dipartimento

(https://portale.regione.calabria.it/website/organizzazione/dipartimento11/subsite/settori/economia_circolare/autamb/via/modvia/).

DI RICHIEDERE ai Comuni destinatari del presente decreto, di notificare questo Dipartimento in ordine all'intervenuta realizzazione degli stessi o, eventualmente, di interventi modificativi del progetto approvato;

DI PRECISARE che qualunque difformità e/o dichiarazione mendace nella documentazione tecnica/amministrativa/progettuale presentata, da parte del Proponente e/o dei dichiaranti/tecnici progettisti (che hanno redatto e sottoscritto la medesima documentazione, secondo i rispettivi profili di competenza) e, altresì, che la violazione delle prescrizioni impartite (per la fase esecutiva), possono inficiare la validità del presente atto.

DI STABILIRE che il presente provvedimento ha validità di anni 5 (cinque) decorrenti dalla data di rilascio, coincidente con la data di registro dei dirigenti della Regione Calabria. Trascorso detto periodo, salvo proroga concessa (su istanza motivata del Proponente) dall'Autorità competente, la procedura deve essere reiterata.

DI PRECISARE che avverso il presente decreto è ammesso ricorso in sede giurisdizionale innanzi al TAR Calabria, entro 60 giorni dalla notifica del presente provvedimento ovvero, in via alternativa, ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 giorni dalla stessa data.

DI PROVVEDERE alla pubblicazione del provvedimento sul BURC ai sensi della legge regionale 6 aprile 2011, n. 11, sul sito istituzionale della Regione Calabria, ai sensi del D. Lgs. 14 marzo 2013, n. 33, della Legge Regionale 6 aprile 2011, n. 11 e nel rispetto del Regolamento UE 2016/679, a cura del Dipartimento proponente.

Sottoscritta dal Responsabile del Procedimento
Sandie Stranges
(con firma digitale)

Sottoscritta dal Dirigente Generale
Salvatore Siviglia
(con firma digitale)



REGIONE CALABRIA
Dipartimento Territorio e Tutela dell'Ambiente
STRUTTURA TECNICA DI VALUTAZIONE
VIA – AIA -VI

Seduta del 14/11/2022

Oggetto: Istanza di “Verifica di assoggettabilità a VIA” ai sensi dell’art. 19 D. Lgs. n. 152/06 e smi relativa al Progetto: “Collegamento A2 - svincolo di San Mango d'Aquino - SS 18 - Completamenti di itinerari già programmati”.

Proponente: Regione Calabria – Dipartimento Infrastrutture e Lavori Pubblici – UOA “Sistemi Infrastrutturali Complessi”;

Comuni d’intervento: S. Mango d’Aquino (CS) – Nocera Terinese (CZ) – Amantea (CS).

Progettista: Arch. Pier Luigi Carci

LA STRUTTURA TECNICA DI VALUTAZIONE - VIA – AIA -VI

Nella composizione risultante dalle sottoscrizioni in calce al verbale stesso dichiara, ognuno per quanto di propria individuale responsabilità, l’insussistenza di situazioni di conflitto o di incompatibilità per l’espletamento del compito attribuito con i soggetti proponenti o progettisti firmatari della documentazione tecnico-amministrativa in atti.

La seduta viene presieduta dal presidente Dirigente Generale reggente del Dipartimento Territorio e Tutela dell’Ambiente.

Relatore: dr.ssa Stranges Sandie

Istruttore tecnico: dr. Paolo Cappadona.

Il presente parere tecnico è formulato sulla base di valutazioni ed approfondimenti tecnici eseguiti in forma collegiale nel corso delle precedenti sedute della Struttura Tecnica di Valutazione.

La data di adozione del presente parere tecnico è quella della seduta plenaria sopraindicata.

Tale data non coincide con quella di protocollazione e di acquisizione delle firme digitali dei componenti STV, in quanto attività che, per ragioni tecniche del sistema in uso, non possono essere contestuali alla discussione e all’approvazione del corrente documento di valutazione”.

VISTI

- la Legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii., avente ad oggetto “Nuove norme sul procedimento amministrativo”;
- il D.P.R. 8 settembre 1997, n. 357 e ss.mm.ii. avente ad oggetto “Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché' della flora e della fauna selvatiche”;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza (VINCA) adottate in data 28/11/2019 con Intesa tra Governo, regioni e Province autonome di Trento e Bolzano;
- la DGR n. 64 del 28 febbraio 2022 recante: "Approvazione regolamento avente ad oggetto “Abrogazione regolamento regionale n.16 del 6.11.2009”;
- la DGR n. 65 del 28 febbraio 2022 recante: “Preso atto Intesa del 28.11.2019 (GURI n.303/2019), articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sulle Linee guida nazionali per la valutazione di



- il Decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e ss.mm.ii. avente ad oggetto “Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell’articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137”;
- il Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e ss.mm.ii. avente ad oggetto “Norme in materia ambientale”;
- il Regolamento Regionale 4 agosto 2008, n. 3 e ss. mm. ii., avente ad oggetto “Regolamento regionale delle procedure di valutazione di impatto ambientale, di valutazione ambientale strategica e delle procedure di rilascio delle autorizzazioni integrate ambientali”;
- la Legge Regionale 3 settembre 2012, n. 39 e ss.mm.ii., avente ad oggetto “Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI”;
- il Regolamento Regionale 5 novembre 2013, n. 10 e ss. mm. ii., avente ad oggetto “Regolamento regionale di attuazione della L.R. 3 settembre 2012, n. 39, recante: “Istituzione della Struttura Tecnica di Valutazione VAS-VIA-AIA-VI””;
- il D.M. Ambiente del 30/03/2015 n. 52 recante le Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall’articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116;
- il Regolamento Regionale 9 febbraio 2016 n. 1 di modifica del R.R. n. 3/2008;
- i Decreti del Dirigente Generale n. 14055 del 18/12/2020, n. 7021 del 7/07/2021 e n. 11180 del 03/11/2021 con i quali sono stati nominati i componenti della Struttura Tecnica di Valutazione (VIA-AIA-VI) di seguito “STV”;
- la DGR n. 64 del 28 febbraio 2022 recante: "Approvazione regolamento avente ad oggetto “Abrogazione regolamento regionale n.16 del 6.11.2009”;
- la DGR n. 65 del 28 febbraio 2022 recante: "Preso atto Intesa del 28.11.2019 (GURI n.303/2019), articolo 8, comma 6, della legge 5 giugno 2003, n. 131, tra il Governo, le regioni e le Province autonome di Trento e Bolzano sulle Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza (Vinca) - Direttiva 92/43/CEE "HABITAT.

PREMESSO CHE

- Con nota assunta agli atti al protocollo N. 272838 del 10/06/2022, l’Ing. Giuseppe Iiritano, per conto della Regione Calabria – Dipartimento Infrastrutture e Lavori Pubblici – UOA “Sistemi Infrastrutturali Complessi” – ha presentato domanda di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell’art. 19 del D.lgs. 152/2006 e smi per i lavori relativi al progetto “*Collegamento A2 - svincolo di San Mango d’Aquino - SS 18 - Completamenti di itinerari già programmati*”;
- In data 22.06.2022 con nota prot. n. 291255 il Settore Valutazioni Ambientali ha inoltrato formale comunicazione di avvio del procedimento agli Enti/Amministrazioni, nonché di avvenuta pubblicazione dello studio preliminare e degli elaborati per come previsto dal comma 2 dell’art. 19 del Lgs. n. 152/06 e smi per i successivi 30 giorni;

RILEVATO CHE:

- Nel termine di pubblicazione perveniva la nota prot. 5714 del 6.07.2022 del MIBACT – Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per la Provincia di Cosenza – con la quale si riteneva, sia sotto il profilo paesaggistico che archeologico, che il progetto dovesse essere sottoposto a VIA; tale comunicazione veniva trasmessa al proponente con pec del 7.07.2022 per eventuali controdeduzioni;
- Quest’ultimo con pec del 28.07.2022 e del 8.09.2022 comunicava d’aver intrapreso delle interlocuzioni con la Soprintendenza e chiedeva proroghe, con sospensione dei termini del procedimento, al fine di produrre le proprie controdeduzioni;
- Con nota prot. 5356 del 24.10.2022, assunta al prot. 467717 di pari data, il MIBACT Segretariato Regionale per la Calabria - raccogliendo le osservazioni della Soprintendenza per la Provincia di Cosenza sopraindicata e quelle della Soprintendenza per le Province di Catanzaro e Crotone (prot. 5078d el 18.10.2022) – dichiarava l’intervento in parola da assoggettare a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.



RTENUTO, con riferimento alle osservazioni pervenute, CHE:

- la Soprintendenza, sia essa quale autorità preposta a tutela del paesaggio che dei beni archeologici, è soggetto deputato ad esprimersi nel caso di interventi che interessino aree o complessi di immobili oggetto di tutela ai sensi della Parte II del decreto legislativo 42/04 e ciò fa attraverso il parere ex art. 146, comma 5, del decreto legislativo 42/04, che è prodromico al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica da acquisire in seno al procedimento di dell'approvazione del progetto medesimo a cura dell'autorità competente;
- tale autorizzazione paesaggistica è l'atto deputato per legge a verificare la compatibilità del progetto con riferimento a beni paesaggistici, oggetto di specifica e motivata tutela;
- le valutazioni in merito agli impatti dell'opera sulle componenti ambientali sono ordinariamente ed esclusivamente di spettanza dell'autorità in materia di VIA (e di assoggettabilità a VIA): esiste, infatti, una netta linea di demarcazione tra ambiente e paesaggio, rientrando i beni paesaggistici nel più ampio genere dei beni culturali e nel c.d. patrimonio *culturale nazionale* tutelato dall'art. 9 della Costituzione, mentre l'ambiente è un bene costituito da ecosistemi e da "matrici" in grado di sostenere la vita nel suo insieme (uomo, animali e vegetali);
- in ragione di ciò, sono diverse anche le finalità delle due valutazioni: quella ambientale è volta a proteggere la salute umana, contribuire con un miglior ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione degli ecosistemi in quanto risorse essenziali per la vita; quella perseguita dall'autorizzazione paesaggistica è assicurare che l'attività svolta sul bene sottoposto a vincolo non incida sul valore paesaggistico che quest'ultimo esprime. Tant'è che l'autorità nell'esercizio del potere specificamente attribuitole dall'ordinamento ben può assumere una determinazione negativa nonostante la presenza di una favorevole valutazione sull'impatto ambientale;

CONSIDERATO CHE

- dalle osservazioni prodotte - al di là dell'indicazione della documentazione (compatibilità QTRP, attestazione vincoli usi civici e demaniali, relazione paesaggistica, verifica archeologica etc.) richiesta dalla Soprintendenza "*ai fini delle successive fasi dell'iter autorizzativo*" - non sono indicate le circostanze ed i presupposti, nonché gli elementi tecnici e normativi, posti a base del ritenuto assoggettamento a VIA del progetto;
- in particolare, fermo restando quanto sopra, non possono essere considerati sufficienti a sostituire le valutazioni di spettanza della scrivente autorità in materia ambientale le considerazioni espresse nelle anzidette comunicazioni della soprintendenza con riferimento a generici "*fattori di rischio di natura visiva*" e di "*potenziale impatto*" paesaggistico;
- l'intervento ha per oggetto l'ammodernamento della viabilità locale e provinciale esistente;

RITENUTO, pertanto, che, alla luce sopra esposto, non risultano ravvisabili motivi ostativi alla valutazione di competenza, si procede alla disamina del progetto ai fini della valutazione ex art. 19 D. lgs152/2006 richiesta.

VISTO CHE la documentazione tecnico - amministrativa presentata è costituita da:

DOCUMENTAZIONE AMMINISTRATIVA

ALLEGATO-3 _Modulo per la presentazione dell'istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA
ALLEGATO-3.b _Modello dichiarazione professionista SPA
ALLEGATO-3.c _Modello elenco Amministrazioni Verifica VIA
ALLEGATO-3.d Modulo richiesta condizioni ambientali verifica VIA
ALLEGATO-A dichiarazione valore dell'opera sottoposta a Verifica di assoggettabilità a VIA



PARTE GENERALE

- 01. Elaborati generali
- SII24A-C-P-1-GEN-01-EE01-E - Elenco elaborati
- SII24A-C-P-1-GEN-01-RG01-E - Relazione tecnica-illustrativa
- SII24A-C-P-1-SDF-01-RE01-D – Relazione Studio di Prefattibilità ambientale
- SII24A-C-P-1-SIP-01-RE01-A – Indagini diagnostiche non invasive sul ponte al Km 2+900
- SII24A-C-P-1-SIP-01-RE02-A - Relazione indagini ambientali
- SII24A-M-P-1-GEN-01-CO01-C - Corografia con indicazione delle alternative di tracciato considerate
- SII24A-M-P-1-SDF-01-PL01-D - Stralci funzionali
- 02. Strumenti urbanistici
- SII24A-C-P-1-URB-01-PL02-B - Quadro dei vincoli
- SII24A-C-P-1-URB-01-PL01-C - Planimetria dei PRG dei comuni interessati

STUDIO TRASPORTISTICO E ANALISI COSTI BENEFICI

- SII24A-M-P-1-TRA-01-RT03-B - Analisi costi-benefici
- SII24A-M-P-1-TRA-01-RT01-C - Relazione studio trasportistico
- SII24A-M-P-1-TRA-01-RT02-C - Studio trasportistico ed analisi costi-benefici

GEOLOGIA - GEOTECNICA - SISMICA

- SII24A-C-P-1-GEO-01-RT01-B - Relazione geologica e geotecnica con allegati cartografici
- SII24A-C-P-1-GEO-01-RT02-B-A - Relazione sulle indagini geologiche e geotecniche
- SII24A-C-P-1-GEO-01-RT03-B - relazione di pericolosità sismica

IDROLOGIA - IDRAULICA

- SII24A-C-P-1-IDR-01-RT01-B - Relazione idrologica
- SII24A-C-P-1-IDR-01-RT02-B - Relazione idraulica
- SII24A-C-P-1-IDR-01-PL01-C - Planimetria degli interventi idraulici - Tav. 1 di 2
- SII24A-C-P-1-IDR-01-PL02-C - Planimetria degli interventi idraulici - Tav. 2 di 2

ARCHEOLOGIA

- SII24A-C-P-1-ARC-01-RT01-C - Relazione archeologica
- SII24A-P-1-ARC-01-CT01-C - Carta dei vincoli e siti archeologici
- SII24A-P-1-ARC-01-CT02-B - Carta delle presenze archeologiche - Tav. 1 di 3
- SII24A-P-1-ARC-01-CT03-C - Carta delle presenze archeologiche - Tav. 2 di 3
- SII24A-P-1-ARC-01-CT04-C - Carta delle presenze archeologiche - Tav. 3 di 3
- SII24A-P-1-ARC-01-CT05-B - Carta del rischio archeologico assoluto - Tav. 1 di 3
- SII24A-P-1-ARC-01-CT06-C - Carta del rischio archeologico assoluto - Tav. 2 di 3
- SII24A-P-1-ARC-01-CT07-C - Carta del rischio archeologico assoluto - Tav. 3 di 3
- SII24A-P-1-ARC-01-CT08-B - Carta del rischio archeologico relativo - Tav. 1 di 3
- SII24A-C-P-1-ARC-01-CT09-C - Carta del rischio archeologico relativo - Tav. 2 di 3
- SII24A-C-P-1-ARC-01-CT010-C - Carta del rischio archeologico relativo - Tav. 3 di 3
- SII24A-C-P-1-ARC-01-CT011-B - Carta della visibilità dei suoli e delle unità ricognitive - Tav. 1 di 3
- SII24A-C-P-1-ARC-01-CT012-C - Carta della visibilità dei suoli e delle unità ricognitive - Tav. 2 di 3
- SII24A-C-P-1-ARC-01-CT013-C - Carta della visibilità dei suoli e delle unità ricognitive - Tav. 3 di 3
- SII24A-C-P-1-ARC-01-SH01-B – Scheda delle presenze archeologiche
- SII24A-C-P-1-ARC-01-SH02-B - Scheda delle unità ricognitive

PROGETTO STRADALE

- 01. Sezioni Tipo
- 02. Analisi delle Alternative
- SII24A-M-P-1-STD-02-PA01-B- Planimetria delle alternative di tracciato su fotomosaico - Tav. 1 di 3
- SII24A-M-P-1-STD-02-PA02-B- Planimetria delle alternative di tracciato su fotomosaico - Tav. 2 di 3
- SII24A-M-P-1-STD-02-PA03-B- Planimetria delle alternative di tracciato su fotomosaico - Tav. 3 di 3
- SII24A-M-P-1-STD-02-PL01-B- Planimetria
- SII24A-M-P-1-STD-02-PF01-B- Profilo longitudinale
- SII24A-M-P-1-STD-02-PL02-B- Planimetria
- SII24A-M-P-1-STD-02-PF02-B- Profilo longitudinale



- SII24A-M-P-1-STD-02-PL03-B- Planimetria
- SII24A-M-P-1-STD-02-PF03-B- Profilo longitudinale
- 0.3 Tracciato Selezionato
- SII24A-M-P-1-STD-03-PL11-A - Planimetria - Tav. 1 di 4
- SII24A-M-P-1-STD-03-PL12-A - Planimetria - Tav. 2 di 4
- SII24A-M-P-1-STD-03-PL13-A - Planimetria - Tav. 3 di 4
- SII24A-M-P-1-STD-03-PL14-A - Planimetria - Tav. 4 di 4
- SII24A-M-P-1-STD-03-PL15-A - Planimetria su fotomosaico
- SII24A-M-P-1-STD-03-PL16-A - Planimetria di Tracciamento - Tav. 1 di 4
- SII24A-M-P-1-STD-03-PL17-A - Planimetria di Tracciamento - Tav. 2 di 4
- SII24A-M-P-1-STD-03-PL18-A - Planimetria di Tracciamento - Tav. 3 di 4
- SII24A-M-P-1-STD-03-PL19-A Planimetria di Tracciamento - Tav. 4 di 4
- SII24A-M-P-1-STD-03-PL20-A - Intersezione 1 - Planimetria
- SII24A-M-P-1-STD-03-PL10-C - Intersezione 2 - Planimetria
- SII24A-M-P-1-STD-03-PL21-A - Intersezione 3 - Planimetria
- SII24A-M-P-1-STD-03-PL22-A - Intersezione 4 - Planimetria
- SII24A-M-P-1-STD-03-PF03-A - Profilo longitudinale
- SII24A-M-P-1-STD-03-SZ02-A - Quaderno delle sezioni

PONTI E VIADOTTI

- SII24A-C-P-1-STV-01-PZ03-B - Ponte Km 2+900 - Pianta, prospetto e sezioni
- SII24A-C-P-1-STV-01-PZ04-A - Viadotto tra il Km 0+505 ed il Km 0+721 - Pianta, sezione longitudinale
- SII24A-C-P-1-STV-01-PZ05-A - Viadotto tra il Km 0+505 ed il Km 0+721 - Carpenteria Pile e spalle
- SII24A-C-P-1-STV-01-PZ06-A - Ponte tra il Km 1+425 ed il km 1+525 - Pianta, prospetto e sezioni

OPERE D'ARTE MINORI

- SII24A-C-P-1-STM-01-TP03-B- Tipologici tombini idraulici
- SII24A-C-P-1-STM-01-TP04-A - Paratie e terre armate - Sezioni tipo

IMPIANTI

- SII24A-C-P-1-IMP-01-RE01-C - Relazione tecnica impianti tecnologici e di sicurezza
- SII24A-C-P-1-IMP-01-PL02-B - Planimetria impianto pubblica illuminazione - Rotatoria Campora San Giovanni

CANTIERIZZAZIONE

- SII24A-C-P-1-CAN-01-RE01-C - Relazione descrittiva della cantierizzazione
- SII24A-C-P-1-CAN-01-PL01-C - Planimetria aree di cantiere e viabilità di servizio - Tav 1 di 2
- SII24A-C-P-1-CAN-01-PL02-C - Planimetria aree di cantiere e viabilità di servizio - Tav 2 di 2

INTERFERENZE

- SII24A-C-P-1-INT-01-RE01-C- Relazione descrittiva delle interferenze
- SII24A-C-P-1-INT-01-PL01-C- Planimetria generale censimento e progetto di risoluzione delle Interferenze - Tav. 1 di 7
- SII24A-C-P-1-INT-01-PL02-C- Planimetria generale censimento e progetto di risoluzione delle Interferenze - Tav. 2 di 7
- SII24A-C-P-1-INT-01-PL03-C- Planimetria generale censimento e progetto di risoluzione delle Interferenze - Tav. 3 di 7
- SII24A-C-P-1-INT-01-PL04-C- Planimetria generale censimento e progetto di risoluzione delle Interferenze - Tav. 4 di 7
- SII24A-C-P-1-INT-01-PL05-C- Planimetria generale censimento e progetto di risoluzione delle Interferenze - Tav. 5 di 7
- SII24A-C-P-1-INT-01-PL06-B- Planimetria generale censimento e progetto di risoluzione delle Interferenze - Tav. 6 di 7
- SII24A-C-P-1-INT-01-PL07-B- Planimetria generale censimento e progetto di risoluzione delle Interferenze - Tav. 7 di 7

ESPROPRI

- SII24A-C-P-1-ESP-01-RE01-D - Relazione giustificativa delle indennità di esproprio
- SII24A-C-P-1-ESP-01-PL01-C - Planimetria delle aree impegnate - Tav. 1 di 3
- SII24A-C-P-1-ESP-01-PL02-C - Planimetria delle aree impegnate - Tav. 2 di 3
- SII24A-C-P-1-ESP-01-PL03-C - Planimetria delle aree impegnate - Tav. 3 di 3



DOCUMENTAZIONE TECNICO-ECONOMICA

- SII24A-C-P-1-ETE-01-CM01-A - Calcolo sommario di spesa
- SII24A-C-P-1-ETE-01-QE01-A - Quadro economico

SICUREZZA

- SII24A-C - P-1-SIC-01-RE01-B- Prime indicazioni sulla sicurezza - Relazione

DATO ATTO CHE:

- L'istanza in esame ha ad oggetto il progetto di collegamento tra l'autostrada A2 all'altezza dello svincolo di San Mango d'Aquino con la SS 18, ovvero al centro abitato di Campora San Giovanni, frazione del comune di Amantea (CS);
- Il progetto ricade all'interno dei territori comunali di San Mango d'Aquino, Nocera Terinese e Amantea, a quote comprese tra circa 160 m s.l.m., nella parte iniziale del tracciato, in corrispondenza dello svincolo autostradale A2 San Mango d'Aquino, fino a raggiungere una quota di circa 15 m s.l.m., nel tratto finale, dove il nuovo tracciato si innesta alla S.S. 18 in corrispondenza del centro abitato di Campora San Giovanni;
- Nel dettaglio, il tracciato si sviluppa lungo i versanti del fiume Savuto e lungo la SP54; partendo dalla rotatoria di arrivo dello svincolo di San Mango D'Aquino il tracciato affianca l'alveo del fiume Savuto in sinistra idraulica per circa 5,8 km fino al ponte di attraversamento dello stesso Savuto (in corso di realizzazione); superato il ponte in corso di realizzazione il tracciato si sviluppa per un breve tratto in destra idraulica e ripercorre la SP54 fino al centro abitato di Campora San Giovanni;

CONSIDERATO CHE:

- il progetto rientra nella tipologia elencata nell'Allegato IV alla Parte Seconda comma 7 lettera h) del D. Lgs 152/2006;
- l'intervento ha per oggetto la definizione di una strada extraurbana secondaria di categoria C1 **quale ammodernamento della viabilità locale e provinciale esistente**;
- non si rileva alcuna struttura viabilistica alternativa in grado di compensare una eventuale interruzione dell'esercizio delle nuove strade in progetto;
- l'intervento ha uno sviluppo complessivo di 10.7 Km circa e prevede il collegamento tra l'autostrada A2 Salerno – Reggio Calabria all'altezza dello svincolo di San Mango d'Aquino con la SS 18, ovvero con il centro abitato di Campora San Giovanni, frazione del comune di Amantea (CS).
- Nel dettaglio, il costruendo collegamento ha un tracciato che si origina dall'incrocio tra la SS18 e la SP245, prosegue poi per la SP 163/1 fino ad attraversare il fiume Savuto e continua in direzione est, lungo gli argini del fiume seguendo la direttrice di una strada già esistente, nonché si collega mediante una rotatoria allo svincolo di S. Mango d'Aquino.
- Le lavorazioni previste dal progetto esaminato consisteranno in:

(Rif. Elaborati: -SII24A-C-P-1-GEN-01-RG01-E - Relazione tecnica-illustrativa - SII24A-M-P-1-GEN-01-CO01-C - Corografia con indicazione delle alternative di tracciato considerate):

SVINCOLO A2 S. MANGO D'AQUINO - SS 18	- collegamento dallo svincolo della A2 con l'attacco sud del ponte sul fiume Savuto; - realizzazione di opere di messa in sicurezza del tratto tra lo svincolo della A2 e l'attacco con il ponte sul fiume Savuto.
CENTRO ABITATO CAMPORA S. GIOVANNI	- realizzazione rotatoria di intersezione tra la SS18 e la SP163/1; - collegamento dell'attacco nord del nuovo ponte sul fiume Savuto con il centro abitato di Campora S. Giovanni.



per il progetto stradale in oggetto è prevista l'esecuzione delle seguenti opere:

- OPERE D'ARTE MAGGIORI
- NUOVO VIADOTTO DI SUPERAMENTO DELLA A2 (QUALE RADDOPPIO DEL CAVALCAVIA ESISTENTE);
- NUOVO PONTE LUNGO IL TRACCIATO IN SINISTRA IDRAULICA DEL FIUME SAVUTO;
- ADEGUAMENTO SISMICO DI UN PONTE ESISTENTE LOCALIZZATO IN SINISTRA IDRAULICA DEL FIUME SAVUTO
- OPERE D'ARTE MINORI
- TOMBINI IDRAULICI;
- MURI DI CONTENIMENTO REALIZZATI SU PARATIE DI PALI;
- TERRE ARMATE CON PARAMENTO RINVERDITO;
- GABBIONATE DI CONTENIMENTO;
- RETI PARAMASSI;
- OPERE PROVVISORIALI DI MESSA IN SICUREZZA.

L'obiettivo del progetto stradale in oggetto è quello di migliorare la viabilità ed i tempi di percorrenza, nonché ridurre la congestione della rete urbana e periurbana.

CONSIDERATO CHE:

- Le opere in progetto sono tali da minimizzare le possibili ripercussioni sull'ambiente e scongiurare eventuali impatti, che laddove presenti, risultano essere modesti ed a carattere transitorio;
- Sul tracciato oggetto di intervento insiste un'area sottoposta a vincolo storico, paesaggistico ed archeologico denominata Casino Principessa, ubicata a Campora S. Giovanni nel territorio comunale di Amantea, provincia di Cosenza. Nel comune di Nocera Terinese, territorio della provincia di Catanzaro, è presente, inoltre, un'ulteriore area sottoposta a vincolo storico paesaggistico e archeologico denominata Pianura della Terina, adiacente alla SS163/1 esistente interessata dalla costruzione della nuova futura rotatoria di scambio con il ponte in costruzione sul fiume Savuto. **Le suddette aree, tuttavia, essendo adiacenti alla SS163/1 non saranno interessate da alcun tipo di alterazione.**
- L'intervento ricade **parzialmente nella fascia di 150/300 metri** in area di salvaguardia dei corsi d'acqua e nella fascia di 300 metri relativa ai territori contermini alla linea di costa;
- **L'area non è ricadente, neanche parzialmente, all'interno di "Aree naturali protette"** come definite dalla L. 394/1991 e dalle leggi regionali e/o di "Siti della rete Natura 2000".
- **L'area di intervento non risulta essere interessata da zone umide, zone riparie e foci di fiumi;**
- **I siti di intervento non ricadono in area interessata da boschi e foreste;**
- **L'area oggetto di intervento non ricade in aree a rischio di frana**, ed in riferimento al rischio idraulico alcune parti del tracciato ricadono in aree o in zone d'attenzione nell'ambito della perimetrazione delle aree a pericolosità idraulica riportata nella cartografia del Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (redatto dal Distretto Idrografico dell'Appennino Meridionale), per cui, in ottemperanza alle Misure di Salvaguardia dovrà essere redatto, per gli interventi previsti, uno Studio di Compatibilità Idraulica;

VALUTATO CHE:

- Lo Studio Preliminare Ambientale analizza le componenti ambientali ritenute suscettibili di potenziali impatti, che sono da riferirsi essenzialmente alla fase di cantiere; in particolare, **per la componente atmosfera** l'impatto più significativo è rappresentato dalla produzione e dal sollevamento di polveri in corso d'opera, durante le operazioni di cantierizzazione.
- Il suddetto impatto, da considerarsi di lieve entità, è a breve termine e reversibile, e per lo stesso sono state individuate adeguate misure di mitigazione consistenti nell'adozione di mezzi con caratteristiche rispondenti alle normative vigenti, nell'esecuzione della bagnatura



- periodica della superficie di cantiere, nella stabilizzazione delle viabilità interne, nell'adozione di opportuna copertura dei mezzi adibiti al trasporto e nella riduzione della velocità di marcia; al fine di evitare il sollevamento delle polveri per azione del vento, le aree destinate allo stoccaggio dei materiali dovranno essere bagnate o in alternativa coperte. In particolare, si provvederà alla bagnatura degli inerti di pezzatura più grossolana prima della fase di lavorazione, e dei materiali risultanti dallo smantellamento di artefatti esistenti prima della fase di movimentazione.
- Nel caso in cui nell'area di cantiere sia prevista una stazione di betonaggio, occorrerà prevedere la realizzazione di un impianto di abbattimento delle polveri. Nei punti in cui l'area di cantiere - mobile o fisso - si trovi nelle immediate vicinanze di ricettori si adotteranno protezioni di tipo puntuali, quali barriere mobili (altezza minima 2,00 m) o teli di protezione. Per il contenimento delle emissioni di ossidi di azoto, di particolato e polveri provenienti dai mezzi di cantiere, questi ultimi dovranno rispondere ai limiti di emissione previsti dalle normative vigenti. Andranno previste, pertanto, periodiche revisioni e manutenzioni dei mezzi, oltre all'istallazione di sistemi per l'abbattimento delle sostanze inquinanti (in particolar modo del particolato). Infine, per le macchine di cantiere e gli impianti fissi si dovrà ipotizzare, in alternativa, l'uso di attrezzature con motori elettrici alimentati dalla rete esistente.
 - Gli impatti potenziali **sulla componente rumore e vibrazioni, salute pubblica** per effetto della costruzione delle opere di progetto sono ricollegabili essenzialmente alle variazioni della rumorosità ambientale in corso d'opera indotte dalle sorgenti interne all'area di cantiere e, quindi, riconducibili alle fasi di approntamento, al loro esercizio, nonché al transito dei mezzi pesanti per il trasporto in entrata ed in uscita dei materiali. In ogni caso, sono previste idonee misure di mitigazione, anche a carattere gestionale ed organizzativo, atte a contenere il più possibile il disturbo, consistenti nelle regolari operazioni di manutenzione dei mezzi in corso d'opera, al fine di ridurre al minimo le emissioni sonore prodotte dai macchinari. In particolare, le attività presenti nei cantieri fissi non generano impatto acustico di grande rilevanza presso i ricettori; l'impostazione di tali aree dovrà comunque essere adeguata a minimizzare gli effetti acustici comunque residui e le modalità operative dovranno sempre essere volte alla ricerca del minimo rumore; gli avvisatori acustici di cantiere saranno sostituiti, a parità di efficienza e sicurezza, con avvisatori luminosi e le aree perimetrare, in condizioni di persistente rumore residuo, con pannelli fonoassorbenti. In presenza di cantiere mobile la fase di scavo sarà sicuramente la più critica e per tutti i ricettori si dovrà considerare una distribuzione omogenea e funzionale dei macchinari all'interno dell'area di cantiere. e predisporre una barriera mobile sui lati dell'area in direzione dei ricettori interessati. Per gli interventi previsti in progetto, i volumi riguardanti il traffico dei mezzi pesanti di quelli leggeri non incidono in maniera significativa sugli attuali volumi di traffico stimati lungo l'itinerario esistente, pertanto la condizione di clima acustico non differisce da quella considerata nella caratterizzazione *ante operam*. Oltre alla messa in opera di barriere fonoassorbenti provvisorie presso i ricettori più impattati dall'attività di cantiere, dovranno essere considerati altri interventi di mitigazione volti alla diminuzione dei livelli generati dalle lavorazioni, quali la scelta delle macchine operatrici per la movimentazione della terra su gomma, piuttosto che quelle cingolate e, laddove possibile, l'installazione di silenziatori sugli scarichi. Di particolare importanza è, inoltre, la manutenzione delle parti di giuntura e di usura dei mezzi ed il controllo dei percorsi stradali all'interno dell'area di cantiere, al fine di evitare la formazione di buche ed il relativo disturbo dal punto di vista acustico nel passaggio dei mezzi pesanti. Per quanto riguarda la produzione di vibrazioni, limitata alla fase di cantiere, le operazioni di scavo non sono da considerarsi rilevanti in quanto, vista la tipologia del terreno, saranno impiegati esclusivamente escavatori e pale. Le lavorazioni di cantiere che possono generare vibrazioni sono limitate nel tempo e per i relativi disagi arrecati saranno comunque previste adeguate



- misure di mitigazione consistenti principalmente nella modifica strutturale della pavimentazione o nell'introduzione di elementi schermanti adiacenti ad essa;
- **Per la componente suolo e sottosuolo** i principali impatti di tipo permanente, derivanti dalla costruzione e dall'esercizio della nuova infrastruttura, riguardano principalmente la sottrazione di suolo agrario, la perdita di risorse non rinnovabili (cave) e l'alterazione del sistema morfologico. Gli impatti legati alla sola fase realizzativa sono da ricondurre principalmente all'occupazione di suolo e perdita temporanea di suolo agrario indotto dalla realizzazione dei cantieri. In merito alla perdita di risorsa non rinnovabile, la minimizzazione degli impatti andrà ricercata a livello progettuale, riducendo il più possibile il fabbisogno di inerti e convogliando i materiali provenienti dagli scavi, dalle demolizioni e dalla scarifica in apposite cave dismesse ed in centri di recupero autorizzati. Le altezze ridotte dei rilevati, unitamente all'adozione di opere di sostegno contribuiranno, inoltre alla riduzione del volume del solido stradale. Relativamente all'individuazione delle aree di cantiere a servizio dei tratti operativi individuati, sarà necessario tenere conto di: localizzare, per quanto possibile, le stesse all'interno del sedime del tracciato di progetto, al fine di evitare l'occupazione temporanea di suolo e successivi onerosi interventi di riqualificazione ambientale, ricercare aree in prossimità di svincoli di interconnessione con la viabilità locale esistente, al fine di individuare aree di stoccaggio facilmente raggiungibili dai mezzi di trasporto, individuare zone con caratteristiche morfologiche di adeguata estensione e modesta acclività, in modo da limitare le operazioni di sbancamento, evitare impatti su ricettori sensibili insediati in prossimità delle aree operative. In fase esecutiva andranno previsti, inoltre, alcuni accorgimenti relativi le operazioni di scavo e di accumulo temporaneo del materiale scavato, consistenti principalmente in: ricoprimento delle scarpate dei rilevati mediante il riutilizzo del materiale proveniente dagli strati superficiali costituito esclusivamente da suolo, accumuli temporanei del materiale scavato, di altezze adeguate e pendenze in grado di garantire la loro stabilità, posa in opera di semine protettive ed eventuali concimazioni curative protettive sui cumuli, accumulo in cantiere e riutilizzo del materiale compatto prodotto dallo scavo nell'ambito della stessa zona operativa, trasporto e conferimento ad appositi siti - precedentemente individuati- del materiale in eccesso e del materiale proveniente dalle operazione di trivellazione e demolizione. Per gli interventi di riqualificazione ambientale delle aree di cantiere andrà previsto il ripristino delle condizioni ambientali preesistenti mediante il riporto di terreno vegetale e successivo inerbimento;
 - **Per la componente flora, fauna, vegetazione ed ecosistema,** al fine di salvaguardare la continuità degli ambienti e le cenosi presenti, nonché di minimizzare eventuali impatti sulla connettività ecologica e sulla funzionalità degli habitat, si provvederà alla creazione di piccoli passaggi per la microfauna nelle tratte in rilevato, al superamento di fossi o canali limitando la cementificazione del letto del corso d'acqua utilizzando tecniche di ingegneria naturalistica, alla sistemazione del verde nei rilevati stradali, al reimpianto di esemplari della stessa specie di quella abbattuta, al deposito e riutilizzo del terreno vegetale di scotico, alla sistemazione di silhouette di uccelli rapaci sulle superfici trasparenti presenti lungo il tracciato o altra misura analoga al fine di evitare l'impatto sugli uccelli. Andranno, inoltre, migliorate e valorizzate dal punto di vista ambientale le aree rese non più coltivabili dalla realizzazione dell'opera e per le aree di cantiere dismesse dovrà essere prevista la bonifica della pavimentazione e della sotto pavimentazione, il riporto di terreno vegetale e l'inerbimento;
 - **nei riguardi della componente paesaggistica,** gli interventi di mitigazione individuati, finalizzati a garantire l'inserimento armonico delle opere nel paesaggio, consisteranno nell'adozione di opportune sistemazioni a verde alberato e/o con arbusti, in prossimità del tracciato, nella reintegrazione delle parti boschive intercettate mediante interventi compensativi di nuovi impianti arborei di specie uguale da realizzazione in continuità con i ricettori intercettati, nell'adozione di soluzioni tecniche per la costruzione di ponti che privilegino strutture portanti puntuali, finalizzate a garantire sia la permeabilità visiva che la



minimizzazione dell'occupazione del suolo. Le previste barriere antirumore, la cui colorazione dovrà essere integrata ai valori cromatici dei paesaggi ospiti, dovranno garantire leggerezza all'opera e, per quanto possibile, non occultare la vista dei paesaggi attraversati. Considerato che le opere interferiscono con beni paesaggistici vincolati, il progetto definitivo, soggetto all'autorizzazione di cui all'art.146 del D.lgs. n.42/2004, sarà corredato della Relazione paesaggistica, secondo quanto previsto dal DPCM 12/12/2005 e dalla normativa regionale. In sede di progettazione definitiva, sarà, quindi, ulteriormente verificata la coerenza del progetto nel suo complesso, in relazione alle potenziali interferenze indirette sui beni paesaggistici tutelati, agli obiettivi dei vincoli interessati e all'efficacia delle condizioni di inserimento ambientale, che potranno essere, nel caso, integrate e/o rivisitate;

- **per la componente archeologia**, gli interventi previsti sono soggetti alla procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico (VPIA), secondo quanto stabilito al comma 1, art. 25 del D.lgs. 50/2016: il progetto definitivo sarà, pertanto, corredato dal "Documento di Verifica preventiva dell'interesse archeologico", redatto, con le modalità indicate nel medesimo articolo e nel DPCM 14 febbraio 2022 "*Approvazione delle linee guida per la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico e individuazione di procedimenti semplificativi*" e sarà sviluppato in relazione alla natura ed al tipo di interventi da realizzare in prossimità delle aree più sensibili dal punto di vista archeologico;
- Per la realizzazione degli interventi, qualora si renda necessario l'eventuale **riutilizzo delle terre e rocce da scavo** prodotte nello stesso sito o in altro sito di destinazione, il progetto dovrà essere corredato della necessaria documentazione redatta ai sensi del D.Lgs. n. 152/2006 e del DPR n. 120 del 13 giugno 2017 e ss.mm.ii.;
- Tra le misure di mitigazione previste, al fine di limitare o evitare gli impatti sul suolo e sul sottosuolo e sull'ambiente idrico e gli habitat che vi afferiscono, laddove presenti eventuali scavi profondi con avanzamento dal fronte si adotteranno preventive azioni di consolidamento dei terreni e specifiche protezioni nelle fasi di attacco e di avanzamento del fronte volti a risolvere eventuali dissesti e cedimenti; inoltre, in presenza di significativi acquiferi intercettati dalle opere, gli stessi dovranno essere protetti mediante opportuna impermeabilizzazione delle pareti di scavo, al fine di evitare una loro compromissione sia qualitativa che quantitativa. Nella successiva fase di progettazione delle opere di attraversamento di corsi d'acqua, si dovrà tener conto delle caratteristiche e sensibilità ambientali e naturali degli ambiti interessati, riducendo al minimo l'interferenza delle opere verso il regime idraulico oppure adottando tecniche di ingegneria naturalistica in presenza di deviazione degli stessi corsi d'acqua e reintegrando la vegetazione tipica dei luoghi interessati.
- Le soluzioni di intervento proposte si inseriscono adeguatamente nell'ambito di attuazione e risultano coerenti con le linee di sviluppo nonché compatibili con i diversi livelli di valori riconosciuti, identificati per il territorio in esame da strumenti di pianificazione sovraordinati;
- Relativamente alla macrofase post operam vengono individuati impatti positivi in quanto l'intervento previsto in progetto si configura come un sistema stradale strategico e baricentrico per le relazioni di mobilità della Regione. Sotto il profilo ambientale, considerati gli effetti positivi generati dall'esecuzione dei manufatti si può affermare che l'impatto delle opere, generato dalle trasformazioni apportate, verrà ampiamente compensato dai vantaggi che esse determineranno;
- l'intervento ha per oggetto la definizione di una strada extraurbana secondaria di categoria C1 **quale ammodernamento della viabilità locale e provinciale esistente**;

RITENUTO CHE:

- Gli interventi non comportano notevoli impatti significativi e negativi sulle componenti ambientali e naturali, nonché sugli habitat e sulle specie di flora e fauna, per come si evince



- Studio Ambientale in quanto gli effetti sulle componenti ambientali sono limitati principalmente alla fase esecutiva dei lavori;
- Le condizioni ambientali di cui all'ALL. N. 3D *“Modulo per la richiesta delle condizioni ambientali da allegare all'istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA - Art. 19 D.Lgs. 152/2006”*, sono parte integrante del presente parere.

CONSIDERATO CHE l'attività della STV si articola nell'attività (endoprocedimentale) di istruttoria tecnica interdisciplinare di merito da parte dei Componenti tecnici (anche tramite acquisizione e valutazione di tutta la documentazione presentata, ivi comprese le osservazioni, obiezioni, e suggerimenti inoltrati con riferimento alle fasi di consultazione previste in relazione al singolo procedimento) e nella successiva attività di valutazione di chiusura, in unica seduta plenaria;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Struttura Tecnica di Valutazione Ambientale**

nell'attività di valutazione in seduta plenaria - richiamata la narrativa che precede come parte integrante e sostanziale del presente atto - sulla scorta della predetta attività di istruttoria tecnica interdisciplinare di merito e per effetto della medesima, in relazione agli aspetti di specifica competenza ambientale - fatti salvi i diritti di terzi, la veridicità dei dati riportati da parte del proponente e/o del responsabile del progetto e dei tecnici progettisti/esperti e altri vincoli non conosciuti di qualsiasi natura esistenti sull'area oggetto di intervento – esprime **Parere di esclusione dall'ulteriore procedura di VIA** ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii. per il Progetto: *“Collegamento A2 - svincolo di San Mango d'Aquino - SS 18 - Completamenti di itinerari già programmati, - Proponente: Regione Calabria – Dipartimento Infrastrutture e Lavori Pubblici – UOA “Sistemi Infrastrutturali Complessi”*, subordinatamente al rispetto delle prescrizioni/condizioni/raccomandazioni di seguito riportate:

- a. siano acquisiti prima dell'inizio dei lavori tutti i nulla-osta, autorizzazioni, pareri, concessioni e/o permessi previsti dalle normative vigenti, ed in particolare il prescritto parere di cui alle Norme di Attuazione e Misure di Salvaguardia del PAI Calabria rilasciato dall'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale relativamente alle zone di attenzione e/o di rischio idraulico (verificando l'eventuale necessità di ripermimetrazione sulla base degli interventi di mitigazione previsti) e le autorizzazioni/nulla osta di competenza della Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio, ai sensi e per gli effetti di cui all'art.146 D. lgs n. 42/2004;
- b. siano osservate le condizioni ambientali di cui all'allegato 3d *“Modulo per la richiesta delle condizioni ambientali allegato all'istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA - Art. 19 D.Lgs. 152/2006”*, parte integrante del presente parere;

Per quanto non espressamente indicato nel presente atto valgono, in ogni caso, le vigenti disposizioni normative in materia ambientale.

Ove si rendesse necessaria variante sostanziale in corso d'opera, il Proponente deve chiederne la preventiva valutazione ai fini della compatibilità con il presente provvedimento.

Per la migliore tutela dell'interesse pubblico, anche per gli aspetti non strettamente connessi alla specifica competenza ambientale, il presente atto resta subordinato, altresì, all'acquisizione di tutti i pareri, i nulla osta, le autorizzazioni, gli atti di assenso comunque denominati prescritti dalle vigenti normative, specificatamente quelli necessari di natura paesaggistica, urbanistica, sismica, geologica ed idrogeologica/idraulica.

Qualunque diffonità e/o dichiarazione mendace nella documentazione tecnica/amministrativa/progettuale presentata, da parte del proponente e/o del responsabile del progetto e dei tecnici progettisti/esperti (che hanno redatto e sottoscritto la medesima documentazione, secondo i rispettivi profili di competenza) e, altresì, la violazione delle p
escrizioni impartite (per la fase esecutiva), inficiano la validità del presente atto

OGGETTO: Istanza di Verifica di assoggettabilità a VIA” ai sensi dell’art. 19 D. Lgs. n. 152/06 e smi relativa al Progetto: **“Collegamento A2 - svincolo di San Mango d'Aquino - SS 18 - Completamenti di itinerari già programmati”**. **Proponente: Regione Calabria – Dipartimento Infrastrutture e Lavori Pubblici – UOA “Sistemi Infrastrutturali Complessi”**

LA STV

Componenti Tecnici			
1	Componente tecnico (Dott.)	<i>Paolo CAPPADONA (*)</i>	<i>Firmato digitalmente</i>
2	Componente tecnico (Dott.)	<i>Nicola CASERTA</i>	<i>Firmato digitalmente</i>
3	Componente tecnico (Geom. - Rapp. A.R.P.A.CAL)	<i>Angelo Antonio CORAPI</i>	<i>Firmato digitalmente</i>
4	Componente tecnico (Ing.)	<i>Costantino GAMBARDELLA</i>	<i>Firmato digitalmente</i>
5	Componente tecnico (Ing.)	<i>Luigi GUGLIUZZI</i>	<i>Firmato digitalmente</i>
6	Componente tecnico (Dott.)	<i>Antonio LAROSA</i>	<i>Firmato digitalmente</i>
7	Componente tecnico (Dott.ssa)	<i>Maria Rosaria PINTIMALLI</i>	<i>Firmato digitalmente</i>
8	Componente tecnico (Ing.)	<i>Francesco SOLLAZZO</i>	<i>Firmato digitalmente</i>
9	Componente tecnico (Dott.ssa)	<i>Sandie STRANGES (**)</i>	<i>Firmato digitalmente</i>
10	Componente tecnico (Dott.)	<i>Antonino Giuseppe VOTANO</i>	<i>Firmato digitalmente</i>

* **Istruttore tecnico**

** **Relatore**

Il Presidente
Ing. Salvatore Siviglia
 Firmato digitalmente

Spett.le
 REGIONE CALABRIA – SETTORE VALUTAZIONI AMBIENTALI
 Cittadella Regionale,
 Località Germaneto,
 88100 Catanzaro

PEC valutazioniambientali.ambienteterritorio@pec.regione.calabria.it

OGGETTO: Richiesta delle condizioni ambientali ai fini del procedimento di Verifica di assoggettabilità a VIA ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.152/2006 relativa al progetto : "Collegamento A2 - svincolo di San Mango d'Aquino- SS 18 - Completamenti di itinerari già programmati".

Il sottoscritto

Ing. Carlo De Maria

in qualità di legale rappresentante della Società

BATIMAT s.r.l.

con sede legale in:

Roma, RM, 00185, viale Manzoni n. 22, tel e fax +39 066833315, amministrazione@pec.batimat.it

richiede, ai fini dell'avvio del procedimento in oggetto, le seguenti condizioni ambientali formulate, coerentemente a quelle riportate nello Studio di Prefattibilità Ambientale:

Condizioni Ambientali			
N.	Macrofase	Ambito di Applicazione	Oggetto della condizione
1	CORSO D'OPERA	<i>Ambito di applicazione della condizione ambientale:</i> ➤ <i>aspetti progettuali</i> ➤ <i>aspetti gestionali</i> ➤ <i>componenti/fattori ambientali:</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>atmosfera</i> ○ <i>salute pubblica,</i> ➤ <i>mitigazioni</i>	In corso d'opera al fine di evitare o limitare entro limiti normativi le emissioni di sostanze inquinanti e polveri, saranno messi in atto adeguati accorgimenti gestionali e operativi e in particolare: <ul style="list-style-type: none"> • sarà prevista la periodica bagnatura delle superfici calpestabili e non pavimentate all'interno delle aree di cantiere al fine di contenere il problema legato al sollevamento delle polveri indotto dal passaggio dei mezzi di lavorazione. Tale intervento sarà effettuato tenendo conto del periodo stagionale con aumento della frequenza delle bagnature durante la stagione estiva; nei periodi più secchi saranno effettuate almeno due bagnature quotidiane. Nel caso in cui, nonostante la bagnatura delle piste, si ravvisasse una eccessiva produzione di polveri, si potrà operare una stabilizzazione delle viabilità interne. • I mezzi di cantiere destinati al trasporto ed alla movimentazione dei materiali dovranno essere coperti con teli adeguati aventi caratteristiche di resistenza allo

Condizioni Ambientali			
N.	Macrofase	Ambito di Applicazione	Oggetto della condizione
			<p>strappo e di impermeabilità. Al fine di ridurre il sollevamento delle polveri, i mezzi di cantiere dovranno viaggiare a velocità ridotta e dovranno essere lavati giornalmente nell'apposita platea di lavaggio.</p> <ul style="list-style-type: none"> Al fine di evitare il sollevamento delle polveri dovuto al vento, le aree destinate allo stoccaggio dei materiali dovranno essere bagnate o in alternativa coperte. In particolare si dovrà provvedere alla bagnatura degli inerti di pezzatura più grossolana prima della fase di lavorazione e dei materiali risultanti dallo smantellamento di artefatti esistenti, prima della fase di movimentazione. Nel caso in cui nell'area di cantiere sia prevista una stazione di betonaggio, occorrerà prevedere la realizzazione di un impianto di abbattimento delle polveri. Nei punti in cui l'area di cantiere, mobile o fisso che sia, si trovi nelle immediate vicinanze di ricettori sensibili (distanze inferiori ai 50 m), si dovranno adottare delle protezioni di tipo puntuali quali barriere mobili con funzione antipolvere (altezza minima 2,00 m) o teli di protezione. Nei tratti di viabilità urbana extraurbana impegnati dai transiti dei mezzi di cantieri demandati al trasporto del materiale di approvvigionamento/smaltimento si effettueranno periodicamente la pulizia con acqua degli pneumatici dei veicoli in uscita dal cantiere tramite impianti di lavaggio siti in prossimità degli accessi e la copertura dei cassoni dei mezzi con teli in modo da ridurre eventuali dispersioni di polveri durante il trasporto dei materiali. Per il contenimento delle emissioni di ossidi di azoto, di particolato e polveri provenienti dai mezzi di cantiere questi ultimi dovranno rispondere ai limiti di emissione previsti dalle normative vigenti. Andranno pertanto previste periodiche revisioni e manutenzioni dei mezzi, oltre all'istallazione di sistemi per l'abbattimento delle sostanze inquinanti (in particolar modo del particolato). Infine, per le macchine di cantiere e gli impianti fissi si dovrà ipotizzare, in alternativa, l'uso di attrezzature con motori elettrici alimentati dalla rete esistente.

Condizioni Ambientali			
N.	Macrofase	Ambito di Applicazione	Oggetto della condizione
3	CORSO D'OPERA	<p><i>Ambito di applicazione della condizione ambientale:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>aspetti progettuali</i> ➤ <i>componenti/fattori ambientali:</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>atmosfera</i> ○ <i>suolo e sottosuolo</i> ○ <i>rumore e vibrazioni,</i> ○ <i>flora, fauna, vegetazione, ecosistemi,</i> ○ <i>salute pubblica,</i> ○ <i>paesaggio e beni culturali</i> ➤ <i>mitigazioni</i> 	<p>Al fine di ottimizzare le prestazioni ambientali generali del cantiere e per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi, in corso d'opera saranno adottati i seguenti criteri per l'individuazione e restituzione delle aree di cantiere:</p> <p><u>Individuazione delle aree di cantiere</u> Le aree di cantiere (base ed operativo), per quanto possibile, sono state ridotte al minimo, e individuate in aree ove sono assenti o scarsamente presenti vincoli di tipo ambientale, di cui si è previsto il ripristino con terreno vegetale a fine lavori. I criteri generali adottati per l'individuazione delle aree di cantiere a servizio dei tratti operativi individuati, sono stati definiti in relazione alle seguenti priorità:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ricercare localizzazioni per quanto possibile all'interno del sedime del tracciato di progetto, al fine di evitare l'occupazione temporanea di suolo e successivi onerosi interventi di riqualificazione ambientale; • ricercare aree in prossimità di svincoli di interconnessione con la viabilità locale esistente, al fine di individuare aree di stoccaggio facilmente raggiungibili dai mezzi di trasporto; • individuare zone con caratteristiche morfologiche di adeguata estensione e modesta acclività, in modo da limitare le operazioni di sbancamento; • evitare impatti su ricettori sensibili insediati in prossimità delle aree operative. <p><u>Modalità di ripristino</u> Le aree di cantiere dismesse, al termine della loro operatività, saranno restituite agli usi originari, nelle condizioni ambientali preesistenti. Per le aree di cantiere non antropizzate attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la bonifica della eventuale pavimentazione e sotto-pavimentazione; • il riporto di terreno vegetale e conseguente inerbimento.
4	POST OPERAM	<p><i>Ambito di applicazione della condizione ambientale:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>aspetti progettuali</i> ➤ <i>componenti/fattori ambientali:</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>ambiente idrico</i> ○ <i>suolo e sottosuolo</i> 	<p>Al fine di limitare o evitare, con riferimento al post operam, gli impatti sul suolo e sul sottosuolo e sull'ambiente idrico e gli habitat che vi afferiscono, sono stati previsti per eventuali scavi profondi con avanzamento dal fronte i seguenti provvedimenti mitigativi.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Per il suolo e il sottosuolo la possibilità di

Condizioni Ambientali			
N.	Macrofase	Ambito di Applicazione	Oggetto della condizione
		<ul style="list-style-type: none"> o <i>flora, fauna, vegetazione, ecosistemi;</i> ➤ <i>mitigazioni</i> 	<p>dissesti e cedimenti dovrà essere risolta mediante preventive azioni di consolidamento dei terreni e con l'adozione di specifiche protezioni nelle fasi di attacco e di avanzamento del fronte di scavo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gli acquiferi intercettati (se significativi) dovranno essere protetti mediante opportuna impermeabilizzazione delle pareti di scavo anche al fine di evitare una loro compromissione sia qualitativa che quantitativa. • Nella successiva fase di progettazione delle opere di attraversamento di corsi d'acqua, si dovrà tener conto delle caratteristiche e sensibilità ambientali e naturali degli ambiti interessati: <ul style="list-style-type: none"> o Minimizzando l'interferenza che le opere possono promuovere con il regime idraulico; o adottando tecniche di ingegneria naturalistica ogni qualvolta si rende necessario la deviazione degli stessi corsi d'acqua; o prevedendo la necessaria reintegrazione della vegetazione tipica dei luoghi interessati.
5		<p>Ambito di applicazione della condizione ambientale:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ aspetti progettuali ➤ componenti/fattori ambientali: <ul style="list-style-type: none"> o <i>flora, fauna, vegetazione, ecosistemi;</i> ➤ <i>mitigazioni</i> 	<p>Al fine di salvaguardare la continuità degli ambienti e le cenosi presenti, nonché di minimizzare eventuali impatti sulla connettività ecologica e sulla funzionalità degli habitat:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la creazione di piccoli passaggi nel rilevato stradale per la microfauna nelle tratte in rilevato; • il superamento di fossi o canali limitando la cementificazione del letto del corso d'acqua utilizzando tecniche di ingegneria naturalistica; • la sistemazione del verde nei rilevati stradali; • il reimpianto di esemplari della stessa specie di quella abbattuta; • l'accantonamento ed il riutilizzo del terreno vegetale di scotico; • la sistemazione di silhouette di uccelli rapaci sulle superfici trasparenti presenti lungo il tracciato o altra misura analoga al fine di evitare l'impatto di uccelli.
6	POST OPERAM	<p>Ambito di applicazione della condizione ambientale:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ <i>aspetti progettuali</i> ➤ <i>componenti/fattori ambientali:</i> <ul style="list-style-type: none"> o <i>flora, fauna,</i> 	<p>Le misure e gli interventi individuate al fine di mitigare o prevenire gli impatti sulle componenti naturalistiche (flora, fauna, vegetazione ed ecosistemi) e per l'inserimento delle opere nel paesaggio, consistono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nell'adozione di opportune sistemazioni a

Condizioni Ambientali			
N.	Macrofase	Ambito di Applicazione	Oggetto della condizione
		<i>vegetazione, ecosistemi;</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>paesaggio e beni culturali</i> ➤ <i>mitigazioni</i>	verde alberato e/o con arbusti, in prossimità del tracciato atte ad integrare l'opera nel paesaggio circostante; <ul style="list-style-type: none"> • nella reintegrazione delle parti boschive intercettate mediante interventi compensativi di nuovi impianti arborei di specie uguale, da realizzazione in continuità con i ricettori intercettati.
7	POST OPERAM	<i>Ambito di applicazione della condizione ambientale:</i> ➤ <i>aspetti progettuali</i> ➤ <i>componenti/fattori ambientali:</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>paesaggio e beni culturali</i> ➤ <i>mitigazioni</i>	Le misure e gli interventi individuate nel progetto al fine di garantire un inserimento armonico delle opere nel paesaggio, consistono: <ul style="list-style-type: none"> • nell'adozione di soluzioni tecniche per la costruzione di ponti, che privilegiano strutture portanti puntuali al fine di garantire sia la permeabilità visiva sia la minimizzazione dell'occupazione del suolo. • le barriere al rumore dovranno garantire leggerezza all'opera e, per quanto possibile, non occultare la vista dei paesaggi attraversati; la colorazione di queste dovrà essere integrata ai valori cromatici dei paesaggi ospiti. Inoltre, si fa presente che il progetto definitivo, giacché le opere interferiscono con beni paesaggistici vincolati, è soggetto all'autorizzazione di cui all'art.146 del D.lgs. n. 42/2004, è sarà corredato della Relazione paesaggistica, secondo quanto previsto dal DPCM 12/12/2005 e dalla normativa regionale. In tale sede sarà ulteriormente verificata la coerenza del progetto nel suo complesso (in relazione anche alle potenziali interferenze indirette sui beni paesaggistici tutelati) rispetto agli obiettivi dei vincoli interessati e l'efficacia delle condizioni di inserimento ambientale, che potranno essere, nel caso, integrate e/o rivisitate.
8		<i>Ambito di applicazione della condizione ambientale:</i> ➤ <i>componenti/fattori ambientali:</i> <ul style="list-style-type: none"> ○ <i>Archeologia</i> 	In relazione alla sensibilità archeologica che caratterizza il territorio interessato dal progetto, si fa presente che gli interventi in questione sono soggetti alla procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico (VPIA), secondo quanto stabilito al comma 1, art. 25 del D.lgs. 50/2016. Pertanto il progetto sarà corredato dal "Documento di Verifica preventiva dell'interesse archeologico", redatto, con le modalità indicate nel medesimo articolo e nel DPCM 14 febbraio 2022 ("Linee guida per la procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico ...") che sarà sviluppato in relazione alla natura ed al tipo di



Condizioni Ambientali			
N.	Macrofase	Ambito di Applicazione	Oggetto della condizione
			interventi da realizzare in prossimità della aree più sensibili dal punto di vista archeologico.

Il professionista firmatario
dello Studio di Prefattibilità Ambientale Arch. Pier Luigi Carci



Il Legale rappresentante
della BATIMAT s.r.l. Ing. Carlo De Maria

Il proponente

(Timbro e Firma)

