

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE - VIA E VAS
 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare



La presente copia fotostatica composta di N° 5 fogli è conforme al suo originale.
 Roma, li 9-03-2015

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

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

Parere n. 1736 del 06/03/2015

<p>Progetto</p>	<p><i>Procedura ex art 169 comma 4 del D.Lgs. 163/06 e s.m.i.</i></p> <p>Progetto Esecutivo</p> <p><i>Adeguamento della SS 534 come raccordo autostradale – Cat. B. – Megalotto 4</i></p> <p><i>Collegamento tra l'Autostrada A3 (Svincolo di Firmo) e la S.S. 106 "Jonica" (Svincolo di Sibari). Megalotto 4</i></p> <p>Varianti</p> <p>ID VIP: 2802</p>
<p>Proponente</p>	<p>ANAS S.p.A.</p>

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

[Handwritten notes and signatures on the right margin]

1 PREMESSA

Oggetto del presente parere è l'approvazione delle "Varianti" proposte da ANAS S.p.A. nell'ambito del Progetto Esecutivo "Adeguamento della SS 534 come raccordo autostradale – Cat. B. – Megalotto 4. Collegamento tra l'Autostrada A3 (Svincolo di Firmo) e la S.S. 106 Jonica (Svincolo di Sibari)", ai sensi dell'art. 169 del D.Lgs. 163/2006, con nota prot. CCZ-0020422-P del 12/6/2014, acquisita dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare – Direzione Generale Valutazioni Ambientali in data 13/6/2014, prot. DVA-2014-0018897.

2 ITER AMMINISTRATIVO

In data 30/11/2009, veniva emesso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, il parere di compatibilità ambientale n. 386 relativamente al Progetto Definitivo "S.S. 106 – autostrada A3, collegamento svincolo di Firmo – Sibari, adeguamento della S.S.534 come raccordo autostradale (Megalotto 4)";

In data 15/11/2013, veniva emesso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare il parere n. 1379 di Congruità del progetto esecutivo al progetto definitivo e rispetto prescrizioni relativamente al Progetto Esecutivo di "Adeguamento della S.S.534 come raccordo autostradale (Megalotto 4) – Collegamento tra l'autostrada A3 (svincolo Firmo) e la S.S. 106 "Jonica" (svincolo di Sibari).

In data 06/08/2014, ANAS S.p.A. con nota prot. CCZ-0027838-P, acquisita dalla Direzione Generale Valutazioni ambientali in data 13/08/2014, prot. DVA-2014-0027010, ha inoltrato la documentazione inerente le Varianti nell'ambito del Progetto Esecutivo "Adeguamento della S.S. 534 come raccordo autostradale – Cat. B. – Megalotto 4 - Collegamento tra l'Autostrada A3 (Svincolo di Firmo) e la S.S. 106 Jonica (Svincolo di Sibari)";

In data 01/09/2014, la Direzione Generale Valutazioni Ambientali, con nota prot. DVA-2014-0027824, acquisita in data 04/09/2014 prot. CTVA-2014-0003025, ha trasmesso al Presidente della Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale VIA – VAS la documentazione inviata da ANAS SpA ai fini dell'avvio dell'istruttoria.

In data 02/09/2014, con nota CTVA-2014-0002988 il Presidente della Commissione Tecnica VIA – VAS ha disposto ai sensi dell'art. 9 comma 5 del Decreto Ministeriale GAB/DEC/150/2007 del 18 settembre 2007, l'assegnazione del procedimento al Gruppo Istruttore.

3 RICHIAMI SINTETICI SULL'OPERA

L'intervento in oggetto riguarda l'ammodernamento di un tratto di 14.1 km della S.S. 534 "di Cammarata e degli Stombi", che attraversa i comuni di Saracena, Castrovillari, Spezzano Albanese e Cassano allo Jonio (provincia di Cosenza), e collega lo svincolo autostradale di Firmo della A3 "Salerno Reggio Calabria" fino alla S.S. 106.

Il tracciato di progetto ricalca in buona parte l'attuale sedime della S.S. 534, prevedendo deviazioni dallo stesso là dove è necessario l'adeguamento alle norme funzionali e geometriche vigenti per le strade di categoria di tipo B (strada extraurbana principale – 2+2 corsie di marcia; larghezza complessiva della piattaforma stradale pari a 23,00 m).

Il progetto prevede la realizzazione e l'ammodernamento dei sotto elencati svincoli:

- Svincolo con la SP 174 al km 0+380;
- Svincolo zona ASI al km 2+331,50;
- Svincolo con la S.S. 19 al km 3+158;
- Svincolo di Torre Mordillo al km 6+551;
- Svincolo di Doria al km 10+945.

Le opere d'arte principali lungo il tracciato consistono in:

- Viadotto di scavalco della SP 174 dal km 0+340 al km 0+420;
- Viadotto Coscile;
- Viadotto cavalcaferrovia, sulla linea ferroviaria FS n. 143 Sibari – Cosenza.

4 CONTENUTI DELLE VARIANTI

ANAS S.p.a. in data 06/08/2014 con nota prot. CCZ-0027838-P, acquisita in data 13/08/2014 prot. DVA-2014-0027010, ha trasmesso la documentazione ai fini della procedura di cui all'art. 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006 relativa alle seguenti Varianti in corso d'opera:

- Variazione della viabilità di completamento dello svincolo di Firmo;
- Variazione dell'accesso alla Zona Industriale A.S.I.;
- Variazione della viabilità lungo lo svincolo sulla ex S.S. 19;
- Variazione del cavalca-ferrovia al km 6+350;
- Variazione del cavalcavia CV04;
- Variazione della livelletta dell'asse principale tra lo svincolo di Doria e fine lotto, dal km 11+140 al km 14+100;
- Adeguamento della viabilità rurale tra il km 8+980 e km 9+780, nel tratto tra lo svincolo di Torre Mordillo e lo svincolo di Doria, nonché nei pressi dello svincolo di Torre Mordillo e tra la ex S.S. 19(ora SP 241) ed il fiume Coscile;
- Monitoraggio Ambientale.

Nei successivi paragrafi si riportano le singole varianti, oggetto del presente parere.

Variazione della viabilità di completamento dello svincolo di Firmo

Modifica plano-altimetrica del tracciato della viabilità secondaria che da inizio-lotto si collega alla S.P. 174. La viabilità secondaria rimane in adiacenza alla viabilità esistente ma viene modificata nei seguenti punti:

- Eliminazione della berlinese alla progressiva 0+240;
- Eliminazione del sottovia CS01075, alla progressiva 0+320;
- Razionalizzazione planimetrica dell'impalcato del cavalcavia CV01 di scavalco dell'autostrada A3, con conseguente accostamento della suddetta viabilità al rilevato dell'asse principale;

Progetto di adeguamento della SS 534 come raccordo autostradale (Megalotto 4) - Collegamento tra l'autostrada A3 (svincolo Firmo) e la S.S. 106 "Jonica" (svincolo di Sibari). Megalotto 4.

- Eliminazione di un muro in c.a.;
- Modifica della rotatoria lungo la SP 174.

Tale variante porta ad una semplificazione delle opere d'arte, eliminate grazie ad una modifica plano-altimetrica del tracciato della viabilità secondaria tra inizio lotto e la rotatoria sulla SP 174.

Le varianti relative agli espropri, sono comunque presenti nel piano di esproprio approvato.

Variazione dell'accesso alla Zona Industriale A.S.I.

Il P.E. approvato prevede come accesso diretto alla zona industriale di Castrovillari, sito al km 2+230 della S.S.534, una viabilità parziale da e per l'A3 SA-RC; l'accessibilità dei mezzi provenienti dalla S.S. 106 è garantita attraverso lo svincolo sulla S.P.241.

A seguito di richieste degli Enti locali di rendere completo lo svincolo sopra descritto, il Proponente ha elaborato un progetto migliorativo di accesso all'area ASI, per le provenienze dalla S.S. 106 Jonica, che prevede:

- l'ampliamento della rotatoria di monte (lato Castrovillari) presente sullo svincolo con la S.S. 19;
- l'ammodernamento di una viabilità esistente a doppio senso di circolazione ed il suo prolungamento (intervento ex novo), a senso unico, nel tratto finale di confluenza con la viabilità ASI esistente.

Il Proponente dichiara che *"per l'esecuzione di tale opera sono necessarie nuove aree di esproprio comprese nel corridoio individuato in sede di approvazione del progetto"*.

Variazione della viabilità lungo lo svincolo sulla ex S.S. 19

Nel P.E. approvato sullo svincolo per la S.S. 19 sono previste due rotatorie di smistamento del traffico, relativa ai:

- veicoli provenienti dall'asse principale da Firmo/A3 e da entrambi le correnti della ex S.S.19 (rotatoria lato destro);
- veicoli provenienti sia dalla ex S.S. 19 che dall'asse principale, da Sibari (rotatoria lato sinistro).

La variante consiste nella traslazione delle due rotatorie di alcune decine di metri, su terreno di proprietà ANAS, resasi necessaria per eliminare oggettivi rischi per la sicurezza stradale derivante dall'eccessivo accostamento dei due flussi viari. In particolare:

- la rotatoria posta sul lato destro viene traslata circa 50 m più a sinistra;
- la rotatoria posta sul lato sinistro assume una geometria tipo "8 rovesciato".

Variazione del cavalcaferrovia al km 6+350

Nel P.E. approvato, la linea ferroviaria Sibari – Cosenza veniva scavalcata da un viadotto stradale.

A seguito di specifiche richieste da parte di RFI, il Proponente prevede in variante la realizzazione di un manufatto chiuso, tipo galleria artificiale, all'interno del quale mantenere l'esercizio ferroviario.

Variazione del cavalcavia CV04

Nel P.E. approvato, al km 7+836 è localizzato un unico cavalcavia di superamento dell'infrastruttura di progetto e della linea parallela ferroviaria.

Il Proponente dichiara che "al fine di evitare che i fondi agricoli di proprietà non venissero interclusi, oltre che per una migliore transitabilità ai mezzi pesanti a servizio delle medesime aziende, è stata valutata la possibilità:

- di affiancare alla S.S. 534, lato destro, una complanare di raccordo tra quelle previste in P.E. e, quindi, dare loro una logica continuità viaria;
- di consentire, sul lato sinistro, un migliore accesso e transitabilità ai fondi agricoli ubicati tra la ferrovia e la strada statale."

Per tali motivi, il Proponente prevede una variante formata da due cavalcavia di scavalco delle singole infrastrutture e interpone tra gli stessi un corpo in rilevato da cui si dipartono, sia in destra che in sinistra, le rampe di accesso ai fondi agricoli.

Variazione della livelletta dell'asse principale tra lo svincolo di Doria e fine lotto

Il P.E. approvato prevede, nel tratto compreso tra lo svincolo di Doria e fine lotto l'esecuzione della nuova sede stradale in aderenza a quella esistente, mantenendone pertanto l'andamento altimetrico pseudo-sinusoidale.

Il Proponente prevede una variante altimetrica che possa uniformare la livelletta per l'intero tratto, abbassandone progressivamente la quota. Il Proponente dichiara che "la soluzione prospettata mantiene inalterati gli attraversamenti sia idraulici che faunistici, mentre l'accessibilità alle aziende agricole, poste in destra alla realizzanda infrastruttura stradale, sarà garantita sia con il prolungamento della prevista viabilità rurale fino al realizzando sottovia, nei pressi dello svincolo di Doria, che dovrà essere ampliato per lo scopo, sia con il mantenimento dell'esistente sottovia, da realizzare ex novo, da destinare al solo uso veicolare di tipo leggero, in quanto di h_{max} pari a m 2.20."

L'abbassamento della livelletta sarà pari in media a circa -2.00 m, con punte massime di -3.20 m; porterà all'eliminazione del sottovia localizzato alla progr. 12+000 e di quello localizzato alla progressiva 12+573, mentre il sottovia alla progressiva 13+458 passerà da un'altezza di 4.75 m ad un'altezza di 2.20 m.

Il Proponente dichiara che "il prolungamento della viabilità rurale prevede una maggiore superficie da espropriare, compensata dalle minori superfici di esproprio, conseguente alla minore impronta del corpo del rilevato per l'abbassamento della livelletta."

Adeguamento della viabilità rurale

In considerazione del fatto che il P.E. approvato non prevede in alcuni tratti la continuità delle strade alternative al tracciato di progetto, e che i mezzi agricoli non potranno transitare sulla nuova infrastruttura, al fine di non rendere inaccessibili i fondi agricoli, il Proponente prevede come necessaria la realizzazione dei seguenti tratti di viabilità rurale:

- tra la ex S.S. 19 e il fiume Coscile, e relativa immissione dalla ex Strada Statale;
- tra il km 8+980 e il km 9+780, nel tratto tra lo svincolo di Torre Mordillo e lo svincolo di Doria;

La variante prevede, inoltre, la possibilità di immissione, con realizzazione di adeguato

[Handwritten signatures and marks at the bottom of the page]

Progetto di adeguamento della SS 534 come raccordo autostradale (Megalotto 4) - Collegamento tra l'autostrada A3 (svincolo Firmo) e la S.S. 106 "Jonica" (svincolo di Sibari). Megalotto 4.

ingresso, dalla S.S. 283 "delle Terme" sulla complanare che corre tra Torre Mordillo e lo svincolo di Doria.

Il Proponente dichiara che *"i maggiori costi della viabilità rurale, di cui è prevista anche la bitumatura, e relativi espropri saranno compensati dai risparmi previsti nel tratto di cui al precedente punto"*.

Monitoraggio Ambientale.

Rispetto al Piano di Monitoraggio Ambientale approvato con il Progetto Esecutivo, il Proponente ha operato alcune variazioni di tipo logistico, non sostanziale, che hanno comportato una diversa ubicazione di alcuni punti di monitoraggio. Le modifiche apportate sono le seguenti:

- **Monitoraggio PMA:** il punto di monitoraggio ATM 01 è stato spostato di circa 300m, non essendo possibile attivare forniture elettriche;
- **Monitoraggio Rumore e Vibrazioni:** i punti RUM_VIA_01 e VIB_VIA_01 sono stati spostati di 800 m, e i punti VIB_01 e RUM_02 di 500 m più ad Est, per inaccessibilità dei luoghi; il punto RUM_01 è stato spostato di pochi metri. Per i punti RUM_VIA_02 e VIB_VIA_02, non sono stati eseguiti i rilievi, non essendoci ricettori da verificare;
- **Monitoraggio Acque Sotterranee:** il piezometro A_Sott_01 è stato realizzato in prossimità dello svincolo ASI; i punti di misura A_Sott_02 e A_Sott_03 sono stati a margine dell'area di esproprio, in modo da evitare danneggiamenti durante le lavorazioni; il punto A_Sott_04 è stato spostato leggermente più ad Ovest, al di fuori dell'area di svincolo, per garantirne la funzionalità; il punto A_Sott_Pozzo_01 è stato sostituito dal piezometro A_Sott_05 e integrato con un nuovo punto A_Sott_06, per monitorare la falda in prossimità del cavalcaferrovia sia a monte sia a valle; il punto A_Sott_Pozzo_02 è stato spostato di 100 m verso sud e il punto A_Sott_Pozzo_03 di 300 m verso ovest, per la mancata reperibilità dei pozzi precedentemente individuati.

4.1 IL POSIZIONAMENTO GEOGRAFICO DELL'OPERA

Le varianti proposte non sempre ricalcano le aree interessate dal Progetto Esecutivo approvato, richiedendo anche l'occupazione di nuove aree non oggetto di esproprio. Tali aree risultano comunque sempre in stretta adiacenza con l'infrastruttura di progetto e in ogni caso interne al limite della fascia di rispetto.

4.2 ASPETTI MIGLIORATIVI E CONCLUSIONI

Il Proponente ritiene che le varianti progettuali presentate non introducano sostanziali modifiche dell'impatto sull'ambiente; le varianti proposte hanno avuto origine dalla necessità di *"garantire un'accessibilità più efficiente a servizio del tessuto industriale ed agricolo che caratterizza le aree interessate dalla nuova infrastruttura viaria, nonché garantire una maggiore continuità alle complanari, al fine della successiva attribuzione della categoria di extraurbana principale alla futura strada statale, oltre che abbassare la livelletta nel tratto terminale del lotto, sia per garantire nel tempo una maggiore stabilità dei rilevati che per ridurre l'impatto nel contesto territoriale."*

5 VALUTAZIONI

L'esame della documentazione prodotta a corredo delle proposte di Variante ha consentito di evidenziare che la soluzione proposta non introduce elementi in contrasto con le valutazioni ambientali contenute nel Parere di compatibilità ambientale n. 386 del 30/11/2009; sono stati evidenziati altresì i seguenti positivi aspetti caratterizzanti la proposta:

1. L'infrastruttura risulta meno impattante dal punto di vista paesaggistico e ambientale, avendo abbassato in alcuni tratti la livelletta stradale, con conseguente diminuzione delle altezze dei rilevati stradali;
2. Riduce i tempi realizzativi;
3. Ristabilisce una continuità delle strade alternative al tracciato di progetto, che, diventando una strada extraurbana di cat. B non può essere più percorsa dai mezzi agricoli, diretti ai fondi ed alle aziende agricole presenti sul territorio.

Si tratta quindi di un intervento che complessivamente non introduce sostanziali modifiche dell'impatto globale sull'ambiente e che si inserisce in modo coerente al resto del progetto nel contesto ambientale e paesaggistico.

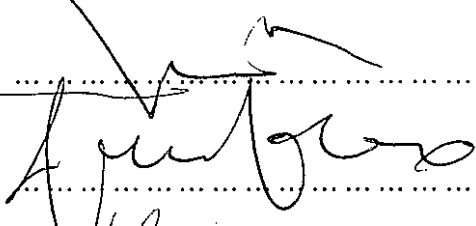
PER QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE

ESPRIME IL PARERE AI SENSI DELL'ART. 169, COMMA 4 DEL D.LGS. 163/2006 CHE PER QUANTO RIGUARDA GLI ASPETTI AMBIENTALI DI COMPETENZA SUSSISTONO LE CONDIZIONI DI CUI AL COMMA 3 DELLO STESSO ART. 169 PERCHÉ SIA APPROVATA DIRETTAMENTE DAL SOGGETTO AGGIUDICATORE LA PROPOSTA DI

"Varianti" nell'ambito del Progetto Esecutivo *"Adeguamento della SS 534 come raccordo autostradale - Cat. B. - Megalotto 4 - Collegamento tra l'Autostrada A3 (Svincolo di Firmo) e la S.S. 106 Jonica (Svincolo di Sibari)"*

[Handwritten signatures and initials scattered across the bottom of the page]


Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



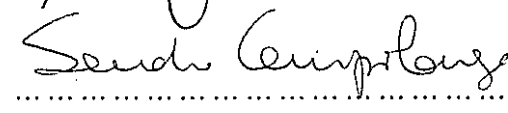
Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



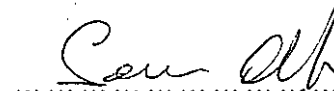
Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



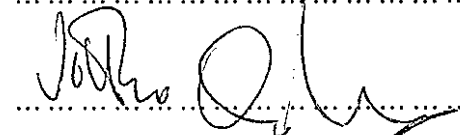
Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio

ASSENTE

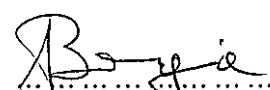
Dott. Renzo Baldoni

ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

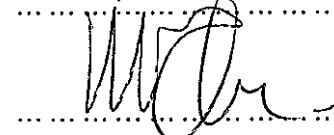
Ing. Stefano Bonino



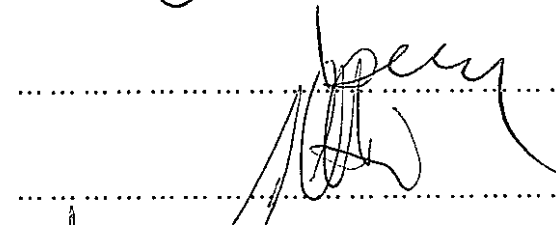
Dott. Andrea Borgia



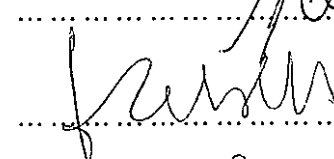
Ing. Silvio Bosetti



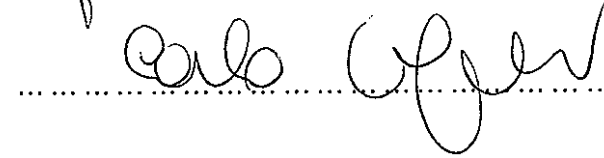
Ing. Stefano Calzolari



Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti



Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

01/11/2014

Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

ASSENTE

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Cons. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

F. Montemagno

Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis

E. Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

ASSENTE

Cons. Roberto Proietti

R. Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

V. Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

X. Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

P. Saraceno

Dott. Franco Secchieri

F. Secchieri

Arch. Francesca Soro

F. Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

F. Carmelo Vazzana

Ing. Roberto Viviani

R. Viviani