



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

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

La presente copia fotostatica composta di N° 6 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 1.7.2015

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

Parere n. 1824 del 26.06.2015

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

<p>Progetto:</p>	<p><i> Variante ex. Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i> Autostrada SA - RC. Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a Norme CNR/80 dal km 153+400 al km 173+900". Macrolotto 3 parte 2.</i></p> <p><i> Variante relativa ad interventi di aggiornamento del piano di cantierizzazione e della gestione delle TRS e del materiale proveniente da demolizioni.</i></p> <p>IDVIP: 3025</p>
<p>Proponente:</p>	<p>ANAS S.P.A.</p>

Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including "15" and "26".

Vertical handwritten notes and signatures on the right margin.

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

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii.;

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

VISTO il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" e s.m.i. che nella Parte II, Titolo III, Capo IV "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" regola la progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale in particolare art.185 "Compiti della Commissione Speciale VIA",

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

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti prot.n.GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e prot.n.GAB/DEC/205/2008 del 2 luglio 2008;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTA la nota prot.n. CDG-00-62727-P del 15/5/2015 con la quale la Società ANAS S.p.A. ha trasmesso la documentazione progettuale inerente all'aggiornamento del piano di cantierizzazione e della gestione delle terre e rocce da scavo (TRS) e del materiale proveniente da demolizioni per il progetto "Autostrada Salerno - Reggio Calabria, Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80, Macrolotto 3, parte 2 dal-km 153+400 al km 173+900";

PRESO ATTO

- che la nota prot.n. CDG-00-62727-P del 15/5/2015 della Società ANAS S.p.A. è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (Direzione) con prot.n.DVA-2015-0013886 del 25/5/2015;
- che la Direzione in data 26/5/2015 con nota Prot. DVA-2015-0013998, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (Commissione) con prot.n.CTVA-2015-0001782 del 26/5/2015 ha trasmesso, ai fini dell'avvio delle attività istruttorie di competenza, la documentazione progettuale presentata;

ESAMINATA la documentazione progettuale che si compone dai seguenti elaborati:

- relazione di cantierizzazione;
- planimetrie inquadramento infrastruttura;
- tipologico aree di stoccaggio;

PRESO ATTO che per le varie fasi del progetto:

- con decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali n. DEC/VIA/6920 del 23/01/2002 è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni sulla compatibilità ambientale del progetto definitivo dell'"Autostrada Salerno - Reggio Calabria, Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80 del tratto

compreso tra il km 139+000 (svincolo di Lauria escluso) ed il km 185+000 (svincolo di Morano escluso);

- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2014-23218 del 14/07/2014, in seguito al parere della Commissione n.1510 del 23/05/2014, è stato approvato il piano di utilizzo delle TRS ai sensi del D.M. n.161/2012 nonché è stato determinato:
 - la sussistenza delle condizioni per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore, ai sensi del comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs.n.163/2006 e ss.mm.ii. della proposta di "Variante dell'A3 Autostrada Salerno - Reggio Calabria. Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80 dal km 153+400 al km 173+900 - 3 Macrolotto, parte 2";
 - la positiva conclusione dell'istruttoria di verifica di attuazione, ai sensi dei commi 6 e 7 dell'art.185 del D.Lgs.n.162/2006 e ss.mm.ii., in merito alla conformità del progetto esecutivo al progetto definitivo approvato con DEC/VIA/6920 del 23/02/2002 ed al rispetto delle prescrizioni dettate nelle precedenti fasi approvative.

CONSIDERATO che l'oggetto del presente parere è la verifica ai sensi dell'art.169, comma 4 del D.Lgs.n.163/2006 e ss.mm.ii. per determinare se sussistono le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 citato per le quali, le modifiche proposte al piano di cantierizzazione e della gestione delle TRS e del materiale proveniente da demolizioni per il progetto di "Autostrada Salerno - Reggio Calabria, Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80, Macrolotto 3, parte 2 dal km 153+400 al km 173+900" possono essere approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore;

CONSIDERATO che:

1. Richiami sintetici sull'opera

Il progetto riguarda l'intervento di adeguamento ed ammodernamento dell'attuale sede autostradale al tipo 1/A delle norme CNR/80, realizzato in parte in sede, in parte in variante. Lo sviluppo dell'intervento, somma dei quattro lotti in cui risulta suddivisa l'area di lavoro, è pari a 19.5 km, dal Km 153+400 al 173+900. Di seguito si riporta una descrizione dei vari tratti in cui è stato suddiviso l'intero intervento.

Lotto 1 dal km 153+400 al km 159+000

Il lotto ha inizio con il viadotto Jannello per il quale è previsto la demolizione dell'attuale impalcato a sezione mista acciaio-CLS ed il rifacimento ad un'unica tipologia in metallo poggiate sulle pile esistenti, le quali subiranno interventi di manutenzione.

Il lotto prosegue con un'unica galleria naturale costituita da due tunnel affiancati, carreggiata nord e sud, di circa 2,4 km denominata "Galleria Jannello", la quale permette la contestuale dismissione/riambientalizzazione del tratto autostradale sotteso da questa galleria per un'estensione di circa 3,4 km. La galleria termina in corrispondenza dell'accesso al viadotto Italia.

Per quest'ultimo, il tratto "grandi luci del viadotto Italia" rimane inalterato sia per quanto riguarda l'impalcato, sia per le sottostrutture in c.a.. Sono previste, tuttavia, interventi di ripristino locale e di manutenzione straordinaria. Per quanto riguarda invece i due tratti di viadotto di accesso, sul lato Sud si mantiene identica la scansione luci, il numero di pile e l'architettura della stessa, mentre per la carreggiata Nord si ha un allargamento delle luci compatibili a quelle della carreggiata Sud.

Il lotto termina in corrispondenza della spalla sud dell'opera.

Lotto 2 dal km 159+000 al km 163+600

Il Lotto 2 ha lunghezza di circa 4,6 km circa e comprende il viadotto Filomato, la galleria naturale Laria ed il viadotto Mezzana, opere in variante di tracciato ed in sostituzione delle omonime opere esistenti.

Si è preferito mantenere tal quale il viadotto Gallarizzo, considerati movimenti franosi che interessano la zona. La galleria naturale Colle Trodo sarà invece allargata.

Il lotto si conclude in corrispondenza dello svincolo di Mormanno completamente ridisegnato rispetto all'esistente.

Lotto 3 dal km 163+600 al km 169+100

Il lotto ha inizio dallo svincolo di Mormanno, oltre il quale è previsto un adeguamento del tracciato nel tratto che va dallo svincolo sino al Battendiero II subito dopo il Colle di Mormanno dove il tracciato torna in sede. L'adeguamento consiste nella realizzazione di un'unica galleria naturale di 2.3 km che subito dopo lo svincolo di Mormanno abbandona la sede dell'attuale A3 e, interessando il versante in sinistra orografica del fiume

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

Battendiero, ritorna sul sedime attuale della A3 solo dopo l'abitato di Mormanno situato sul Colle di Mormanno in destra orografica del Fiume Battendiero. L'adeguamento del tracciato così introdotto prevede la realizzazione di una galleria naturale a carreggiate affiancate subito dopo lo svincolo di Mormanno e la realizzazione di un viadotto di circa 250 m, Viadotto La Pineta, che riporta il tracciato sul sedime dell'autostrada esistente. Per quanto riguarda i Viadotti Battendiero II, Piano dell'Avena, Viadotto Battendiero III ed in fine il Viadotto Mancuso, in corrispondenza del quale termina il lotto, saranno soggetti ad adeguamento.

Lotto 4 dal km 169+100 al km 173+900

Il lotto 4 ha lunghezza di circa 5,1 km circa e comprende la realizzazione del nuovo viadotto Castagne, il rifacimento della galleria naturale Donna di Marco e la nuova Galleria Campotenese, sino allo svincolo dell'omonimo, il quale ricade in altro lotto.

2. Descrizione delle varianti

In una ottica di un perfezionamento della logistica della cantierizzazione e della gestione del materiale proveniente da demolizioni è previsto la rivisitazione della dislocazione di parte degli impianti di betonaggio già previsti, nelle aree di stoccaggio e/o industriali interessate nonché l'installazione di un impianto per la produzione di conglomerati bituminosi. Di conseguenza, si prevede l'implementazione, per le aree di cantiere, delle destinazioni d'uso funzionali. Infatti, tali impianti non verranno installati su nuove aree ma su aree industriali e/o di stoccaggio già identificate in progetto esecutivo per le quali si prevede di integrare le destinazioni d'uso.

La relazione di cantierizzazione fornisce:

- una descrizione sintetica delle opere realizzate e da realizzare;
- la descrizione delle fasi realizzative e gestione del traffico durante i lavori, con particolare attenzione ai periodi di esodo previsti;
- il bilancio dei principali materiali da costruzione;
- l'illustrazione dei macchinari utilizzati durante i lavori;
- la viabilità interessata dal transito dei mezzi di cantiere;
- i criteri di progettazione dei cantieri;
- la descrizione delle singole aree di cantiere mediante schede che contengono la scelta e l'ubicazione delle aree di cantiere, l'inquadramento territoriale, le caratteristiche tecniche, la vincolistica e destinazione d'uso, la viabilità di accesso e la risistemazione dell'area al termine dell'utilizzo.

Gestione del materiale derivante dalle demolizioni

La demolizione delle opere attuali (gallerie, viadotti, tombini, muri, pavimentazioni stradali ecc...) produce significativi quantitativi di materiale. I principali interventi di demolizione, possono essere riassunti come di seguito:

- demolizione di pile e impalcati dei viadotti esistenti;
- demolizione di manufatti di contenimento in calcestruzzo e calcestruzzo armato;
- demolizione del manto stradale esistente e rimozione del granulare stabilizzato sottostante.

Nell'ambito della relazione generale del piano di utilizzo delle TRS valutato con il parere della Commissione n.1510 del 23/05/2014 è riportato che, i quantitativi da demolizione, venivano recuperati e utilizzati esclusivamente per i ritombamenti.

Il tema del recupero dei materiali da demolizione, ai sensi del DM 8 marzo 2003, n. 203 è stato trattato anche nell'elaborato del progetto esecutivo T00-IA08_AMB-RE02_A (Relazione Gestione dei Rifiuti). Infatti, il parere citato della Commissione riporta che "I materiali provenienti dalle attività di demolizione pile e impalcati dei viadotti esistenti, di demolizione strutture di contenimento e dalla scarifica del manto autostradale esistente e primo orizzonte di materiale stabilizzato sottostante saranno gestiti nell'ambito dei rifiuti ai sensi della normativa vigente".

In linea con la normativa comunitaria, per l'ampliamento del mercato dei manufatti e dei beni derivati e ottenuti da materiale riciclato, si ritiene di poter implementare la gestione dei rifiuti prodotti dal cantiere, secondo l'indirizzo della suddetta normativa comunitaria.

Nello specifico il recupero di materiale derivante anche dalle demolizioni, oltre che da quello da scavo, in ragione dello smantellamento dell'attuale tracciato autostradale, permetterà una diminuzione della necessità di ricorrere all'approvvigionamento di materiale vergine. In particolare il D.M.A. 8 Maggio 2003, n. 203 "Norme affinché gli uffici pubblici e le società a prevalente capitale pubblico coprano il fabbisogno annuale di manufatti e beni con una quota di prodotti ottenuti da materiale riciclato nella misura non inferiore al 30% del fabbisogno medesimo" e la collegata Circolare del Ministero dell'Ambiente 5205 del 15.07.2005 "Indicazioni per l'operatività nel settore edile, stradale e ambientale, ai sensi del DM 8 maggio 2003, n. 203" permettono di implementare il riutilizzo anche per altre finalità esecutive e, quindi, non solo per i ritombamenti.

Dunque, per quanto sopra, oltre che per i ritombamenti, i materiali da demolizione è permesso e saranno riutilizzati anche per l'esecuzione di rilevati, piste e piazzali di cantiere e di aree industriali, per i recuperi ambientali, per la produzione di magroni di sottofondo, strati drenanti e anticapillari, misto cementati e granulari stabilizzati, aggregati riciclati declassati, per la produzione di calcestruzzi magri. Anche per il materiale risultante dalla rimozione delle pavimentazioni stradali, derivante dalla scarificazione delle stesse mediante fresatura a freddo, saranno possibili tali riutilizzi, oltre che per la produzione di nuove miscele bituminose (a freddo e/o a caldo). Quanto messo in posa per piste e piazzali sarà successivamente rimosso, in fase di ripristino delle aree, e riutilizzato per ritombamenti e colmate.

Come detto il prodotto delle attività sopraelencate sarà gestito quale rifiuto da sottoporre a processo di recupero, con le finalità di riutilizzo.

Allo scopo di escludere ogni pregiudizio ambientale, i manufatti esistenti saranno oggetto di campionamento, come di seguito:

- per ogni manufatto in calcestruzzo o calcestruzzo armato il prelievo di almeno 1 campione;
- per le pavimentazioni stradali 1 campione ogni 250 m.

Il campionamento sarà effettuato secondo la norma UNI 10802-rifiuti liquidi, granulari, pastosi e fangosi-campionamento manuale e preparazione e analisi degli eluati, per come indicato dall'art. 8 del D.M. 05/02/1998. Lo stesso D.M. all'art. 9 stabilisce che i test di cessione sui campioni ottenuti, ai fini della caratterizzazione dell'eluato, è ottenuto secondo i criteri e le modalità di cui all'Allegato 3-criteri per la determinazione del test di cessione.

Gli analiti indagati sono i seguenti: Nitrati, Bario, Nichel, Piombo, Fluoruri, Rame, Vanadio, Selenio, Solfati, Zinco, Arsenico, Mercurio, Cloruri, Berillio, Cadmio, COD, Cianuri, Cobalto, Cromo Totale, Ph.

I parametri sono stati implementati con la caratterizzazione chimica per la ricerca dei Policlorobifenili (PCB) e Policlorotrifenili (PCT), microinquinanti organici. I risultati delle determinazioni analitiche dovranno essere confrontati con i valori limiti riportati nello stesso Allegato 3.

Verificati i criteri di qualità ambientale, si dovranno accertare quelli inerenti le caratteristiche merceologiche, rispondenti alle normative tecniche di settore, per il riutilizzo secondo le specifiche progettuali. Le macerie da demolizione saranno inviate presso i siti di stoccaggio e di deposito temporaneo, per essere sottoposti alle attività di recupero (deferrizzazione, macinatura e vagliatura). Mediante impianto mobile verranno frantumati e ridotti in pezzatura, nel rispetto degli allegati tecnici della Circolare del Ministero dell'Ambiente 5205 del 15.07.2005 (Indicazioni per l'operatività nel settore edile, stradale e ambientale, ai sensi del D.M. 8 maggio 2003, n. 203).

A tale scopo per tutte le aree di stoccaggio e di deposito temporaneo e alla necessità, potrà essere installato un impianto mobile (frantoio) di recupero dei materiali da demolizione in regime di procedura semplificata, ai sensi degli artt. 208, 214 e 216 del D.Lgs.n.152/2006 s.m.i. Le movimentazioni dei materiali e le campagne di frantumazione e recupero, saranno effettuate, solo ed esclusivamente, da imprese regolarmente iscritte all'Albo Nazionale dei Gestori Ambientali. Tanto fino all'ultimazione delle operazioni di recupero, per l'immissione della materia seconda ottenuta nel ciclo produttivo e, quindi, alla cessazione della qualifica di rifiuto.

Ai fini dell'utilizzo degli inerti ottenuti secondo specifiche progettuali per la costruzione di manufatti, i quantitativi da destinare allo scopo saranno soggetti ad apposita di procedura di qualifica del materiale, l'ottenimento della marchiatura CE.

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

Il materiale delle pavimentazioni stradali da demolizione, che sarà movimentato presso i siti di stoccaggio logisticamente più prossimi alla WBS di reimpiego, sarà sottoposto a operazione di recupero, secondo l'art. 184-ter del D.Lgs.n.152/2006, anche mediante impianto mobile di recupero. Anche tali attività, fino alla cessazione della qualifica di rifiuto, potranno essere effettuate solo ed esclusivamente da imprese iscritte all'Albo Nazionale dei Gestori Ambientali.

Si specifica, invece, che quota parte del materiale di risulta della scarifica della pavimentazione stradale, eseguita mediante macchine fresatrici sarà riutilizzato per la produzione di nuovi conglomerati bituminosi. Tanto è specificato nel C.S.A. Norme Tecniche e sancito anche negli elaborati contabili di progettazione esecutiva., secondo i quali, un quantitativo pari al 30% del materiale da scarifica stradale, dovrà essere reimpiegato per la produzione di nuovi bitumi. Pertanto, tali quantitativi derivanti da fresatura, saranno gestiti, invece, in regime di sottoprodotto, ai sensi dell'art. 184-bis del D.Lgs.n.152/2006.

Anche in tal caso, ai fini dell'utilizzo degli inerti ottenuti secondo specifiche progettuali per la costruzione di manufatti, i quantitativi da destinare allo scopo saranno soggetti ad apposita di procedura di qualifica del materiale, per l'ottenimento della marchiatura CE e quindi la rispondenza alle normative tecniche di settore.

Negli elaborati di progetto esecutivo approvato, è previsto che il fabbisogno totale di conglomerato bituminoso, per la realizzazione della pavimentazione della nuova sede autostradale, è di 114.770,95 mc, dei quali:

- 65.108,12 mc, per l'esecuzione dello strato di base;
- 40.012,98 mc, per l'esecuzione dello strato di binder;
- 9.649,85 mc, per l'esecuzione del tappetino d'usura.

Sempre negli stessi elaborati, la fresatura della pavimentazione dell'asse autostradale esistente da ammodernare e di quella destinata alla dismissione, produrrà materiale per 79.231,00 mc (A). Di tale quantità, 55.461,77 mc (B) saranno riutilizzabili, con le seguenti finalità:

- fino a circa 16.640 mc, equivalenti a circa il 30% di (B), per la produzione di nuovi conglomerati bituminosi;
- 38.821,77 mc, circa il 70% di (B), secondo gli utilizzi elencati al paragrafo 4.1.2 Materiali proveniente dalle demolizioni;
- la restante parte di (A) sarà impiegata in interventi di costruzione e ritombamenti.

Aree di stoccaggio e di deposito temporaneo

Il numero delle aree di stoccaggio e di deposito temporaneo e l'ubicazione non subirà modifiche, rispetto a quanto già previsto nel progetto esecutivo. Saranno integrate, invece, le destinazioni d'uso funzionale delle stesse. Si prevede la possibilità di installare, su tutte, impianti mobili di smaltimento o recupero, al fine di poter ottimizzare la logistica. Nel progetto esecutivo sono indicate anche le aree sulle quali è possibile mettere a riserva, solo qualora ed eventualmente si dovesse rendere necessario, i materiali provenienti dalle demolizioni e in attesa di recupero. Oltre a quelle già previste (AS5, AS9a, AS12, AS16a, AIIb), si ritiene utile aggiungere un altro sito, corrispondente al AS4.

In tutte le aree di stoccaggio sarà possibile ubicare, a seconda delle necessità temporali e spaziali, impianti mobili per il trattamento e recupero del materiale proveniente dalle demolizioni o per l'effettuazione della semplice riduzione volumetrica delle TRS.

Di seguito una tabella sinottica, che mette in evidenza le modifiche intervenute in seguito all'aggiornamento della cantierizzazione, rispetto a quanto era previsto negli elaborati progettuali esecutivi.

RIEPILOGO AREE DI STOCCAGGIO								
ID AREA	SUPERFICIE (mq)	DESTINAZIONI D'USO P.E.			DESTINAZIONI D'USO AGGIORNATE			
		AREA MESSA A RISERVA	IMPIANTO MOBILE	IMPIANTO BETONAGGIO	AREA MESSA A RISERVA	IMPIANTO MOBILE	IMPIANTO BETONAGGIO	IMPIANTO BITUMI
AS1	6.700					X		
AS2	38.900					X		
AS3	25.720		X	X		X		
AS3a	7.070					X	X	
AS4	6.120				X	X		
AS4a	37.700					X	X	
AS4b	9.500					X		
AS5	3.230	X			X	X		
AS5a	10.800					X		
AS6	5.600					X		
AS7	18.790		X	X		X		
AS8	11.090		X	X		X		
AS9	3.540					X		
AS9a	108.124	X	X	X	X	X	X	X
AS10	1.400					X		
AS11	5.650					X		
AS12	20.110	X	X		X	X		
AS13	7.320					X		
AS16	30.280		X	X		X	X	
AS16a	61.560	X			X	X		
AS17	26.310					X		

Il programma lavori è stato sviluppato in modo da limitare i disagi alla circolazione durante i periodi di esodo, e minimizzare le interferenze all'esercizio stradale, deviando il traffico su una sola carreggiata nel tratto di progetto interferente con la sede esistente, solo ed esclusivamente fuori dai periodi di esodo. Il criterio generale con cui sono state pianificate le attività ipotizza per ciascun lotto la realizzazione dapprima di una carreggiata, in prevalenza la sud, l'attivazione della stessa e quindi lo spostamento del traffico su detta carreggiata per poi proseguire con la costruzione della carreggiata rimasta.

Lo sviluppo complessivo delle piste di cantiere da adeguare è pari a circa 11 km mentre quello delle piste di nuova realizzazione è circa 4,5 km.

Nelle schede descrittive delle singole aree di cantiere sono illustrati i percorsi che verranno impiegati dai mezzi di lavoro per l'accesso. I percorsi sono altresì riportati sulle planimetrie allegate al presente progetto di cantierizzazione.

La localizzazione delle aree di cantiere e della viabilità di accesso alle stesse è illustrata nelle planimetrie di cantierizzazione. Inoltre in forma tabellare si riportano le aree di cantiere suddivise per i lotti DG28-DG31 ed aggiornate secondo le integrazioni/implementazioni delle destinazioni d'uso funzionali.

Le aree di cantiere, che sono state selezionate sulla base delle seguenti esigenze principali:

- utilizzare aree di scarso valore sia dal punto di vista ambientale che antropico
- necessità di limitare al minimo indispensabile gli spostamenti di materiale sulla viabilità locale e quindi preferenza per aree vicine alle aree di lavoro ed agli assi viari principali.

Le viabilità pubbliche limitrofe alle aree di cantiere che verranno utilizzate per gli spostamenti dei mezzi di cantiere saranno costituite dalle strade statali (SS 504 e SS 19) e provinciali (SP28), dalle viabilità comunali e dall'A3 attuale.

Le viabilità primarie identificate per il trasporto dei materiali sono costituite dall'autostrada A3 e dalla Strada Statale 19.

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

3. Valutazioni

L'aggiornamento del piano di cantierizzazione e della gestione delle terre e rocce da scavo (TRS) e del materiale proveniente da demolizioni si è reso necessario in seguito degli affinamenti tecnici e di dettaglio delle fasi progettuali esecutive ed anche ai fini dell'ottimizzazione della gestione e del riutilizzo dei materiali da demolizione e delle TRS.

La proposta di variante permetterà una diminuzione della necessità di ricorrere all'approvvigionamento di materiale vergine mediante il recupero del materiale derivante dalle demolizioni ed il suo riutilizzo non sono per i ritombamenti. I materiali da demolizione potranno essere riutilizzati anche per l'esecuzione di rilevati, piste e piazzali di cantiere e di aree industriali, per i recuperi ambientali, per la produzione di magroni di sottofondo, strati drenanti e anticapillari, misto cementati e granulari stabilizzati, aggregati riciclati declassati, per la produzione di calcestruzzi magri. Anche per il materiale risultante dalla rimozione delle pavimentazioni stradali, derivante dalla scarificazione delle stesse mediante fresatura a freddo, saranno possibili tali riutilizzi, oltre che per la produzione di nuove miscele bituminose (a freddo e/o a caldo). Quanto messo in posa per piste e piazzali sarà successivamente rimosso, in fase di ripristino delle aree, e riutilizzato per ritombamenti e colmate.

Le modifiche intervenute in seguito all'aggiornamento della cantierizzazione, rispetto a quanto era previsto nel progetto esecutivo comportano per le aree di cantiere l'implementazione delle destinazioni d'uso funzionali. Le aree interessate a nuove installazioni o revisioni della destinazione funzionale d'uso sono riportate in forma tabellare con riferimento anche alla situazione del progetto esecutivo. Ad esempio, nell'area AS3a sarà rilocalizzato l'impianto di betonaggio, la cui installazione era prevista nell'area limitrofa AS3, nell'area AS4a sarà rilocalizzato un impianto di betonaggio, la cui installazione era prevista nei siti AS7 e AS8 e nell'area AS16 si conferma la possibilità di installazione di un impianto di calcestruzzi, per come già individuato nella fase di progettazione esecutiva.

Per quanto riguarda le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs.n.163/2006, la variante proposta non assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comporta altre sostanziali modificazioni ambientali rispetto al progetto esecutivo e non richiede la attribuzione di nuovi finanziamenti a carico dei fondi ovvero l'utilizzo di una quota superiore al cinquanta per cento dei ribassi d'asta conseguiti.

PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE ESPRIME

PARERE

Sussistono le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs.n.163/2006 perché l'aggiornamento del progetto di cantierizzazione nell'ambito del progetto di "Autostrada Salerno - Reggio Calabria, Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80, Macrolotto 3, parte 2 dal km 153+400 al km 173+900" sia approvato direttamente dal Soggetto Aggiudicatore con le seguenti prescrizioni:

1. Effettuati i campionamenti e i relativi test di cessione sui campioni ottenuti, il materiale, prima dell'utilizzo dovrà essere sottoposto ad un processo di recupero con le finalità di riutilizzo presso un centro autorizzato (Provincia/Regione) per la successiva utilizzazione.
2. Prima dell'inizio dei lavori dovranno essere trasmessi al MATTM le indicazioni esatte sulle destinazioni e sulle quantità dei materiali trattati da utilizzare per ogni singolo intervento;
3. i recuperi ambientali non potranno essere realizzati se non prima della relativa valutazione del MATTM attraverso la presentazione di progetti autorizzati da tutti gli Enti competenti.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

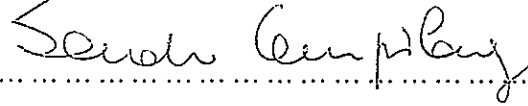
Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

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



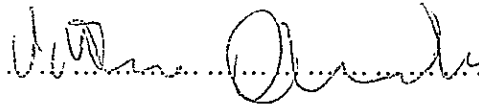
Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



Prof. Saverio Altieri

ASSENTE

Prof. Vittorio Amadio



ASSENTE

Dott. Renzo Baldoni

ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino



Dott. Andrea Borgia

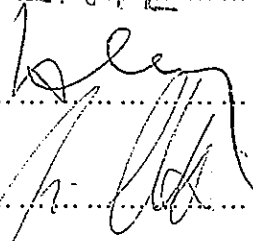
ASSENTE

Ing. Silvio Bosetti

ASSENTE

Ing. Stefano Calzolari

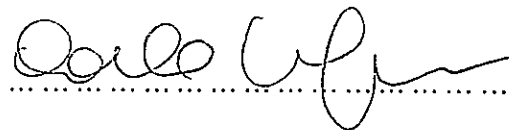
Ing. Antonio Castelgrande



Arch. Giuseppe Chiriatti

ASSENTE

Arch. Laura Cobello



Prof. Carlo Collivignarelli

ASSENTE

Dott. Siro Corezzi

ASSENTE

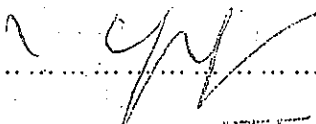
Dott. Federico Crescenzi

ASSENTE

Prof.ssa Barbara Santa De Donno



Cons. Marco De Giorgi


.....
ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro

.....
ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

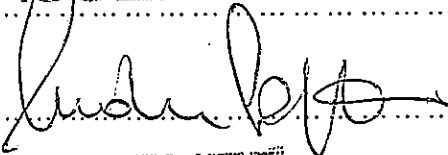
Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Ing. Francesco Montemagno

Ing. Santi Muscarà

.....
ASSENTE


.....
ASSENTE

.....
ASSENTE

.....
ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Eleni Papaleludi

Ing. Mauro Patti

ASSENTE

Cons. Roberto Proietti

Roberto Proietti

Dott. Vincenzo Ruggiero

ASSENTE

Dott. Vincenzo Sacco

V. Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

Dott. Paolo Saraceno

Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

ASSENTE