



La presente copia fotostatica composta di N° fogli è conforme al suo originale.

Roma, li 3.7.2015

5.6. R

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

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

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. 1876 del 26.06.2015

Progetto	<p><i>Verifica di attuazione ex Art. 185 co 6 e 7 del Dlgs 163/2006</i></p> <p><i>Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 3 - parte 2</i></p> <p><i>Lavori per la messa in sicurezza tra il km 148+000 (imbocco nord Galleria Fossino) ed il km 153+400 (svincolo di Laino Borgo)</i></p> <p><i>Progetto esecutivo</i></p> <p>IDVIP 2540</p>
Proponente	ANAS S.p.A.

Handwritten notes and signatures on the right margin, including 'V3', 'u', 'd', 'see', 'e', 'u', 'u'.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

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 s.m.i.;

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 ed 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;

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;

VISTE la seguenti note di trasmissione documentazione nell'ambito della Verifica di Attuazione 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 148+000 al 153+400*”:

- nota prot.n.CDG-117704-P del 17/09/2013 acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (Direzione) con prot.n.DVA-2013-21261 in data 18/09/2013 con la quale la Società ANAS S.p.A. ha trasmesso la documentazione inerente il *Progetto esecutivo*; la Direzione in data 08/10/2013 con nota prot.n.DVA-2013-22868, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (Commissione) con prot.n.CTVA-2013-3525 del 09/10/2013 ha trasmesso, ai fini dell'avvio delle attività istruttorie di competenza, la documentazione progettuale presentata;
- nota prot.n.UCS-6233-P del 06/03/2014 acquisita dalla Direzione con prot.n.DVA-2014-7006 in data 13/03/2014 con la quale la Società ANAS S.p.A. ha trasmesso la documentazione relativa al *Monitoraggio Ambientale fase ante operam*; la Direzione in data 20/03/2014 con nota prot.n.DVA-2014-7737, acquisita dalla Commissione con prot.n.CTVA-2014-1000 del 21/03/2014 ha trasmesso, ai fini dello svolgimento delle attività istruttorie di competenza, la documentazione progettuale presentata;
- nota prot.n.CDG103966-P del 30/07/2014 acquisita dalla Direzione con prot.n.DVA-2014-25842 in data 04/08/2014 con la quale la Società ANAS S.p.A. ha trasmesso la documentazione integrativa in riscontro alla richiesta di integrazioni prot.n.DVA-2014-6344 del 10/03/2014; la Direzione in data 07/08/2014 con nota prot.n.DVA-2014-26443, acquisita dalla Commissione con prot.n.CTVA-2014-2859 del 08/08/2014 ha trasmesso, ai fini dello svolgimento delle attività istruttorie di competenza, la documentazione progettuale presentata;

ESAMINATA la seguente documentazione progettuale presentata dalla Società ANAS S.p.A.:

- elaborati del progetto esecutivo trasmessi con nota prot.n.CDG-117704-P del 17/09/2013;

Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria. Macrolotto 3 - parte 2. Lavori per la messa in sicurezza tra il km 148+000 (imbocco nord Galleria Fossino) ed il km 153+400 (svincolo di Laino Borgo). Progetto esecutivo

- documentazione relativa al monitoraggio ambientale fase ante operam trasmessa con nota prot.n.UCS-6233-P del 06/03/2014;
- documentazione integrativa trasmessa con nota prot.n.CDG103966-P del 30/07/2014 e consistente in Manuale della qualità, sicurezza e ambiente – rev.04 del 11/05/2011;

PRESO ATTO che in merito alla richiesta di integrazioni effettuata con nota prot.n.DVA-2014-6344 del 10/03/2014 la Società ANAS S.p.A. con nota (senza data e protocollo) acquisita con prot.n.CTVA-2014-1818 in data 28/05/2014 comunicava quanto segue:

- la documentazione di cui ai punti 1 (Redazione Piano Utilizzo Terre) e 2 (Procedura operativa per demolizioni, terre e rocce da scavo, fresato di asfalto) della nota citata è stata già trasmessa con nota CDG-117704-P del 17/09/2013;
- la documentazione di cui al punto 3 (Monitoraggio ambientale ante operam e 1 campagna corso d'opera) è stata trasmessa con nota prot.n.UCS-6233-P del 06/03/2014 (il report del monitoraggio ante operam trasmesso all'ANAS in data 20/02/2014);

PRESO ATTO che 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);

CONSIDERATO che l'oggetto del presente parere è la verifica ed il controllo dei lavori, ai sensi dell'art.185, commi 6 e 7 del D.Lgs.n.162/2006 e s.m.i., al fine di escludere che la realizzazione delle opere nell'ambito del progetto "Autostrada Salerno - Reggio Calabria, Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80, Macrolotto 3, parte 2 dal km 148+00 al km 153+400"; comporti significative variazioni dell'impatto ambientale;

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

1. Richiami sull'opera

Il progetto definitivo, oggetto del DEC/VIA/6920 del 23/01/2002 prevedeva l'adeguamento in sede per tutte le opere maggiori sia in sotterraneo che all'aperto, tipo 1/a delle norme CNR/80.

Il lotto dal km 148+000 al km 153+000 non prevede l'adeguamento alla norma CNR/80 (due corsie di marcia e corsia d'emergenza), bensì una manutenzione straordinaria dell'attuale sede viaria; pertanto, non sono previste varianti di tracciato e/o allargamenti della sezione trasversale. Tale decisione, di non procedere come per gli altri tratti autostradali all'adeguamento al tipo 1/a delle norme CNR/80, trae origine da considerazioni di carattere economico e di traffico. Nel 2008 si è ritenuto opportuno studiare e progettare interventi di manutenzione straordinaria, tali da garantire, comunque, anche per il tratto autostradale in argomento, livelli di sicurezza paragonabili alla restante parte dell'autostrada già ammodernata o in fase di ammodernamento. Il C.D.A., nella seduta del 16/12/2009 con Delibera n. 219, ha approvato il progetto per la messa in sicurezza, autorizzando la realizzazione dell'opera mediante appalto integrato; successivamente, il progetto è stato inviato al CIPE, per l'ammissione al finanziamento, che, con Delibera n 37/2010, ha reso disponibili 107.529.567,65 come importo complessivo dell'investimento per la realizzazione dell'opera.

In data 15/09/2011, a seguito di espletamento della procedura concorsuale, è stato stipulato il contratto per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori, con l'affidamento al R.T.I. CARENA S.p.A./IELPO Società Generale di Costruzioni S.r.l..

Nel progetto esecutivo, viene ridefinito tale intervento, per come precedentemente esplicitato, per cui si evince una sostanziale riduzione dello stesso, con tratti, nella parte sud del lotto, dove si configura, pressoché in forma di non intervento.

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

In sintesi, il tracciamento elaborato in questa fase progettuale, a meno delle esigenze tecniche particolari più avanti descritte, ricalca lo stato di fatto attuale, per cui non sono previste modifiche sostanziali all'andamento planimetrico, alla livelletta e alla rotazione trasversale della piattaforma viabile. Pertanto, i lavori stradali di messa in sicurezza non modificano l'assetto di aree sottoposte a vincolo e non interessano siti diversi dal sedime autostradale esistente e delle sue pertinenze.

L'intervento inizia all'imbocco nord della galleria Fossino (km 148+000, confinante con il Macrolotto 3.1) costituita da due canne della lunghezza di 1549 m, per la canna sud, e 1565 m, per la canna nord, del diametro di 10.60 m. La parte in naturale è rispettivamente di 1515 m (sud) e 1536 (nord). I tratti in artificiale, agli imbocchi, misurano una lunghezza di 8 e 17 m (canne sud e nord, imbocco sud), 26 e 13 m (canne sud e nord, imbocco nord). In galleria sono presenti due piazzole di sosta per canna, in tratti del diametro di 14.10 m, e quattro by-pass obliqui. Si prevede la demolizione parziale del rivestimento definitivo, per circa 30 cm, impermeabilizzazione della canna, integrazione delle armature, rifacimento del rivestimento definitivo, con utilizzo di calcestruzzi di classe di esposizione idonea alla resistenza alla gelività. Saranno adeguati i by-pass esistenti e realizzati tre nuovi by-pass pedonali. Si prevede l'introduzione di una banchina minima in destra di 0.75 m, con un miglioramento in fase di esercizio; il rivestimento fino a 4m dal marciapiede sarà eseguito mediante la posa in opera di laminati in acciaio porcellanato, al posto della verniciatura, con un evidente miglioramento dal punto di vista illuminante. La modifica del sistema di drenaggio delle acque di piattaforma sarà ottenuto con la posa in opera di una serie di pozzetti, disposti parallelamente alla linea di drenaggio principale. Illuminazione, impianto di sicurezza e segnaletica risponderanno alle ultime tecnologie e ai criteri di efficienza energetica ad alto rendimento. In ultimo, saranno apportate modifiche ai portali d'imbocco, con sostituzione degli attuali pannelli prefabbricati in pietra locale, con una struttura di pregio architettonico, composta da un pannello in calcestruzzo pigmentato e da una struttura a vista in ferro corten forata.

Le opere d'arte maggiori consistono in quattro viadotti: Macera, Petrarò, Rena Bianca I e Rena Bianca II, che si sviluppano per una lunghezza totale di 2300 m. Gli impalcati attuali sono costituiti da travi in calcestruzzo precompresso, appoggiate e collegate tra loro dalla soletta e da trasversi in cemento armato. Essi saranno sostituiti con impalcati a struttura mista acciaio-calcestruzzo, appoggiati sulle pile esistenti, le quali vengono risanate e mantenute inalterate; la sezione trasversale sarà più ampia, con due corsie di marcia, banchina di destra di 1.75 m e di sinistra 0.50 m. Ciò al fine di aumentare la sicurezza in fase di esercizio, con il nuovo impalcato idoneo alla categoria B (D.M. 05.11.2001). L'intervento sui viadotti si conclude con la posa in opera delle barriere di sicurezza.

La rimanente parte del tracciato si sviluppa sempre all'aperto e sono presenti quattro cavalcavia, uno dei quali a servizio dello svincolo di Laino Borgo. Essi saranno ricostruiti, poiché, gli attuali, non garantiscono il franco minimo di normativa.

La pavimentazione del corpo stradale sarà asportata e si provvederà al rifacimento della stessa con conglomerato bituminoso migliorato e reso idonea alle condizioni climatiche del luogo, incrementando la silenziosità e l'aderenza dei pneumatici dei veicoli anche in condizioni di basse temperature, mediante l'uso di opportuni additivi. Saranno riciclati a freddo i materiali bituminosi fresati, con evidenti vantaggi sotto il profilo economico e ambientale.

In ultimo saranno impiegate fonti di energia rinnovabili, con l'installazione di tre impianti fotovoltaici (area interclusa svincolo di Laino Borgo e sulla copertura dei due edifici-impianti di galleria) e di 44 microturbine eoliche ubicate in corrispondenza delle pile dei viadotti Macera, Petrarò e Rena Bianca I. Tali impianti consentiranno il soddisfacimento del 15% del fabbisogno richiesto dagli impianti a servizio della galleria Fossino e dell'illuminazione dello svincolo di Laino Borgo.

L'intervento termina al km 153+400.

2. Il Piano di Monitoraggio Ambientale

Il progetto di monitoraggio ambientale è predisposto con lo scopo a rappresentare l'evoluzione e le trasformazioni ambientali, durante la fase di realizzazione dell'opera e nella successiva fase della messa in esercizio, in modo di dare risposta a quanto, eventualmente, non previsto in fase progettuale, attuando ogni possibile azione atta a ripristinare le condizioni dei luoghi, in conformità allo stato ambientale pregresso.

Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria. Macrolotto 3 - parte 2. Lavori per la messa in sicurezza tra il km 148+000 (imbocco nord Galleria Fossino) ed il km 153+400 (svincolo di Laino Borgo). Progetto esecutivo

Nell'ambito del monitoraggio ambientale sarà possibile inoltre verificare, l'efficacia delle opere di mitigazione ambientali.

Nel piano di monitoraggio ambientale è stato valutato, per le varie componenti della rete di monitoraggio, l'integrazione con quelle esistenti, presenti sul territorio e gestite da altri enti. Pertanto, la restituzione dei dati, avverrà secondo standard riconosciuti, al fine di essere condivisibili.

Il monitoraggio si articola attraverso una rete di acquisizione dati, utili a modellare i fenomeni alla scala di interesse, salvo ripetere gli accertamenti in momenti distinti delle lavorazioni, garantendo la comprensione del quadro evolutivo della fenomenologia in atto (accertamenti ante operam, in corso d'opera e post operam).

Tra le componenti ambientali sono acque superficiali e sotterranee, aria, suolo e sottosuolo, inquinamento acustico, vegetazione, flora fauna ed ecosistemi e stato fisico dei luoghi.

Fra le componenti non si è ritenuto di dover inserire le Vibrazioni, in virtù delle misurazioni eseguite in corso dello studio di impatto ambientale che vedevano l'esaurimento delle onde vibrazionali da traffico a 20 m di distanza dal ciglio stradale, non riscontrando criticità in merito. Inoltre, le lavorazioni inerenti le demolizioni più importanti, saranno eseguite nella parte nord del tracciato, dove non sono presenti ricettori.

Al fine di garantire una corretta gestione del monitoraggio ambientale è necessario l'utilizzo di un sistema informativo, basato su piattaforma GIS, che gestisca la massa di dati proveniente, nel tempo, dalle diverse componenti ambientali. Tale sistema dovrà rispondere non solo ad esigenze di archiviazione, ma anche di acquisizione, validazione, elaborazione, comparazione, pubblicazione e trasmissione dei diversi dati. Il sistema sarà strutturato in moduli, tra di loro pienamente interfacciati e costruiti secondo criteri di gestione e consultazione comuni, funzionali a ciascuna attività necessaria al monitoraggio.

Con nota prot.n.UCS-6233-P del 06/03/2014 la Società ANAS S.p.A. ha fornito la documentazione relativa al monitoraggio ambientale fase ante operam.

Per la componente atmosfera i rilevamenti effettuati ad ottobre 2013 hanno dimostrato superamento dei limiti solo per l'NOx.

Per lo stato fisico dei luoghi, il programma di monitoraggio si è concentrato sulle aree più suscettibili di alterabilità quali i versanti sede degli imbocchi della galleria e le aree vallive interessate sia dai viadotti sia dalla viabilità di servizio. Nella fase ante operam il programma di monitoraggio ha avuto essenzialmente lo scopo di fissare i valori dello stato indisturbato dei luoghi al fine di consentire di potere esaminare con osservazioni future le eventuali variazioni che interverranno nell'ambito dello Stato Fisico dei Luoghi, in relazione agli inevitabili impatti potenziali e permettere, quindi, di poter predisporre le necessarie azioni di ripristino morfologico, vegetazionale e paesaggistico con preciso riferimento alle condizioni ante-operam. Le aree interessate dal monitoraggio sono: Imbocco nord G.N. Fossino, Imbocco sud G.N. Fossino, Viadotto Macera 1, Viadotto Macera 2, Viadotto Petrarò, Viadotto Rena Bianca 1, Viadotto Rena Bianca 2 e Campo Base. In seguito delle attività di monitoraggio, si avrà un rilievo fotografico di dettaglio dei punti sensibili del tracciato che definisce nel migliore modo possibile i caratteri vegetazionali e di uso del suolo. Questo rilievo potrà essere utilizzato, nella fase di sistemazione finale, come riferimento per il progetto di ripristino e inserimento ambientale.

Per l'ambiente idrico sotterraneo i punti di interesse da sottoporre a controllo sono rappresentati sia dagli imbocchi della galleria Fossino sia dai viadotti, e i siti individuati sono stati attenzionati attraverso il rilevamento di parametri quali - quantitativi.

Nel piezometro A_{sot}-01 non è stata rilevata presenza di falda fino alle profondità investigate, di conseguenza non è stato possibile eseguire il campionamento delle acque per le analisi di laboratorio. La realizzazione dell'imbocco sud della Galleria Fossino, nel tratto finale, sarà, verosimilmente, eseguita in assenza di falda; ad ogni modo, considerata la presenza di lineazioni strutturali, condizionamenti locali della falda idrostatica, possono rinvenirsi a cavallo di tali fasce tettoniche.

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

Nel piezometro A_{sot}-02 è stata rilevata presenza di falda ad una profondità di circa 3.50 m dal piano campagna. Poiché i depositi fluvio-lacustri del Bacino del Mercure, affioranti nell'area in oggetto, sono caratterizzati dalla aggregazione dei termini litologici con assetto lentiforme, è possibile che si verifichi una circolazione idrica per falde sovrapposte (acquifero multifalda).

Tuttavia, le diverse falde possono essere quasi sempre ricondotte ad un'unica circolazione idrica sotterranea, perché il particolare tipo di deposizione lenticolare dei sedimenti lascia numerose soluzioni di continuità tra depositi permeabili e depositi relativamente meno permeabili (acquifero a falda libera). In riferimento al D.L.vo 152/06 e ss.mm.ii., i parametri rilevati mostrano concentrazioni inferiori ai valori soglia. Pertanto la falda non risulta inquinata.

Il tracciato stradale in questione interessa nel suo sviluppo diversi bacini idrografici classificabili come sottobacini ed i criteri adottati per l'individuazione dei siti sottoposti a monitoraggio si sono basati sulla considerazione delle dimensioni e della tipologia delle opere che interessano sia il corso d'acqua che le zone limitrofe scolanti nel medesimo e dell'importanza del corpo idrico interessato.

In tutti i punti di rilevamento preso i siti individuati con i criteri sopra esposti, non è stato possibile eseguire alcuna misura e/o campionamento o prelievo in quanto i corsi d'acqua, a carattere torrentizio e le cui piene e portate sono del tutto imprevedibili, nel periodo del monitoraggio sono risultati asciutti.

Per il rumore sono riportati i risultati dei rilevamenti effettuati presso i ricettori MRu-02 Nucleo abitativo (Carr. Nord 151+731 c.a.) e MRu- 03 Edificio Campo Base (Carr. Nord 152+713 c.a.).

I rilevamenti effettuati per la vegetazione e fauna dimostrano che le fitocenosi rilevate presentano un buon grado di naturalità. I fenomeni di ruderalizzazione rilevati sono molto contenuti. Per quanto concerne l'individui arborei, non sono stati censiti alberature appartenenti a specie protette e inoltre, la scelta degli individui è stata condizionata dalla presenza molto limitata di individui di pregio dovuta principalmente al substrato calcareo e dalle rocce affioranti.

Per quanto riguarda la fauna è stata condotta nel periodo fine-estate inizio autunno un'indagine sulla fauna mobile terrestre e i dati rilevati sono stati riportati in schede di rilevamento (Tipo E). Inoltre, nel periodo fine-estate inizio-autunno è stato condotto un'analisi quali-quantitativa delle comunità ornitiche dell'ecosistema fluviale. I dati rilevati sono stati riportati in schede di rilevamento (Tipo F).

3. Gestione delle materie

Il movimento delle materie è composto prevalentemente dai volumi di misto cementizio e scarto proveniente dalle demolizioni delle strutture, dalla asportazione delle pavimentazioni stradali e dagli scavi di sistemazione della galleria Fossino. A questi si aggiungono tutti i volumi concernenti le opere di cantierizzazione.

Si riporta, in tabella, un'esposizione quantitativa dei volumi derivanti dalle diverse operazioni.

Tipologia opera	Volume scavo (m ³)	Demolizioni strutture in c.a. e c.a.p. (m ³)	Demolizioni pavimentazioni (m ³)
Corpo stradale	0	0	39.903
Viadotti	0	10.026	3.323
Cavalcavia e viabilità interferita	9.435	5.312	562
Galleria	17.634	25.120	17.484
Opere minori	846	876	0
Viabilità di cantiere	20.067	0	0
Mitigazioni ambientali	5.408	0	0

morfologia del territorio una alternativa al tracciato autostradale di livello accettabile alla movimentazione di tali mezzi, se non con allungamenti dei percorsi piuttosto consistenti.

Per tale motivo si è ritenuto opportuna la chiusura di una carreggiata per quasi tutto il tratto oggetto dell'intervento, precisamente da inizio lotto fino allo svincolo di Laino Borgo (escluso). In questo modo è possibile prevedere l'inizio contemporaneo dei lavori su tutti i cosiddetti punti critici. Tale soluzione consente di limitare in maniera sensibile il transito dei mezzi di cantiere sulla carreggiata in esercizio, poiché sono stati adottati i seguenti principali provvedimenti:

- differente collocazione del cantiere base in un'area limitrofa al tracciato autostrade, il cui accesso avviene da viabilità secondaria e non attraverso le rampe dello svincolo di Laino Borgo;
- progettazione e realizzazione di circa 2600 m di piste di cantiere che consentono, integrate con la viabilità locale, una continuità dei tragitti tra i vari ambiti dell'intervento.

Sinteticamente la tempistica dei lavori è suddivisa in tre macrofasi, a cui fanno riferimento le rispettive planimetrie di cantierizzazione:

- FASE 0 – preparatoria di allestimento cantieri e realizzazione giunti provvisori Viadotti carreggiata Nord;
- FASE 1 – lavorazioni critiche carreggiata Sud – da inizio lotto fino allo svincolo di Laino Borgo escluso (km 5+100);
- FASE 2 – lavorazioni critiche carreggiata Nord - da inizio lotto fino allo svincolo di Laino Borgo escluso (km 5+100);
- FASE 3 – corpo stradale dallo Svincolo di Laino Borgo incluso (km 5+100) a fine lotto.

Per l'individuazione delle aree da adibire a cantiere, in linea generale, si è tenuto conto dei seguenti fattori:

- dimensioni areali sufficientemente vaste;
- prossimità a vie di comunicazioni importanti e/o con sedi stradali adeguate al transito pesante;
- preesistenza di strade minori per gli accessi, onde evitare il più possibile la realizzazione di nuova viabilità di servizio;
- buona disponibilità idrica ed energetica;
- lontananza da zone residenziali significative e da ricettori sensibili (scuole, ospedali, ecc.);
- adiacenza alle opere da realizzare;
- morfologia (evitando, per quanto possibile, pendii o luoghi eccessivamente acclivi in cui si rendano necessari consistenti lavori di sbancamento o riporto);
- esclusione di aree di rilevante interesse ambientale;
- vicinanza ai siti di approvvigionamento di inerti e di smaltimento dei materiali di scavo.

Pertanto sulla base dei sopra elencati criteri, nel progetto esecutivo si è ritenuto opportuno modificare la collocazione del cantiere base. Quest'ultimo viene ora localizzato in un'area esterna all'autostrada, sempre a ridosso dello svincolo di Laino Borgo, facilmente raggiungibile in tutte le fasi che compongono l'operatività della realizzazione.

Tale decisione è dovuta principalmente alla accertata difficoltà di accesso all'area compresa tra le rampe di svincolo, precedentemente ipotizzata quale cantiere base.

Al fine di organizzare al meglio le fasi lavorative si confermano le aree individuate per essere attrezzate ad area di cantiere operativo by e pass ed imbocco: galleria Nord 1, galleria Nord 2, galleria Sud 1 e galleria Sud 2 a supporto delle lavorazioni critiche del lotto.

A queste vanno associate le aree poste alla base dei viadotti, nelle quali si opererà per realizzare le operazioni atte alle demolizioni degli impalcati, al risanamento strutturale delle opere in elevazioni e al varo delle nuove strutture degli impalcati.

Tutte le aree poste sotto ai viadotti, sono caratterizzate da una morfologia piuttosto acclive, inoltre sono difficilmente raggiungibili dai mezzi pesanti. Pertanto si è resa necessaria progettare la realizzazione di una serie di piste di cantiere del tutto nuove o utilizzate nella fase originaria di realizzazione dell'arteria. Tali piste hanno

già visto una serie di interventi minimali finalizzati al ripristino della carrabilità per consentire il raggiungimento della base dei viadotti per tutte le attività di indagini rese necessarie per la definizione del presente progetto esecutivo.

Relativamente alle due aree destinate al deposito temporaneo dei materiali, ubicate nel progetto definitivo in corrispondenza delle rampe nord dello Svincolo di Laino Borgo, le verifiche effettuate in sede di progettazione esecutiva hanno evidenziato una tangibile difficoltà di manovra dei mezzi pesanti per poter accedere alle due aree. Tale difficoltà avrebbe creato non poche ripercussioni alla fluidità del traffico veicolare e conseguenti pericoli sia all'utenza in transito sulle rampe di svincolo che agli operatori impegnati nelle specifiche operazioni di lavoro.

Inoltre dal rilievo delle aree è apparsa problematica la collocazione del materiale da stoccare in relazione alla natura orografica delle stesse. Per i suddetti motivi si è ritenuto opportuno non utilizzare tali aree per lo stoccaggio e il deposito temporaneo del materiale.

In alternativa, vengono localizzate aree di stoccaggio temporaneo in porzioni delle aree dei cantieri operativi a ridosso delle operazioni critiche e aree localizzate alla base dei viadotti, già impregnate per le lavorazioni previste per il rinforzo delle pile, demolizione travi impalcati esistenti e per l'assemblaggio degli impalcati metallici. Tali aree risultano già di pertinenza dell'ANAS.

In aggiunta a tali aree, collocate lungo il tracciato, viene, inoltre, prevista un'area all'interno del cantiere base.

Infine, solo nella fase che prevede la chiusura dello svincolo di Laino Borgo, in concomitanza con la demolizione e ricostruzione del cavalcavia di svincolo potrà essere utilizzata, eventualmente, anche l'area del loop dello stesso svincolo.

5. Prescrizioni del Decreto VIA n.DEC/VIA/6920/2002

Le prescrizioni, di cui al Decreto n. 6920/2002 sono state ottemperate nel progetto esecutivo. Per l'esame analitico delle prescrizioni e delle relative modalità di ottemperanza si rimanda a quanto riportato nella "Tabella di ottemperanza" allegata alla presente relazione che ne costituisce parte integrante. Nella verifica sono riportati sinteticamente l'eventuale riferimento agli elaborati di progetto ed i commenti a sostegno del giudizio sull'ottemperanza.

6. Verifica e controllo

Il progetto esecutivo differisce dalle previsioni progettuali del progetto definitivo proponendo una consistente ridefinizione dell'intervento, che si configura come opera di manutenzione straordinaria, per la messa in sicurezza del tracciato esistente, a seguito delle considerazioni di carattere economico e di traffico. Pertanto, esso riguarda l'adeguamento in sede di tutte le opere d'arte maggiori, sia in sotterraneo sia all'aperto, ripercorrendo, praticamente, l'attuale andamento piano-altimetrico.

Le prescrizioni contenute nel Decreto 6920/2002 sono state ottemperate.

Il piano di monitoraggio ambientale è conforme alle linee guida della Commissione Speciale VIA.

Dal sopralluogo eseguito in data 12 marzo 2015 da parte del Gruppo Verificatore della Commissione sono state ravvisate le seguenti criticità:

La cantierizzazione del lotto, realizzata prevalentemente nelle aree sotto i viadotti caratterizzate dall'esistenza di un reticolo idrografico ben sviluppato e da aree boscate di elevato pregio naturalistico e paesaggistico, insieme agli invasivi interventi di demolizione e abbancamento materie, hanno ulteriormente compromesso tali aree, obliterandone il pregiato tono morfologico e naturalistico, già in parte compromesso dai primi lavori di realizzazione della vecchia infrastruttura, ottenuta mediante imponenti tagli del versante, tuttora osservabili lungo il lotto.

Per gli interventi di cui sopra non risulta chiaro dalla documentazione trasmessa, su richiesta di questa Commissione, la tipologia di materiale depositata. Infatti, dal sopralluogo, lungo il riempimento sono stati osservati detriti derivanti dalle demolizioni frammisti a terreno naturale.

PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE ESPRIME

PARERE

Ai fini dell'accertamento, ai sensi dell'art.185, commi 6 e 7 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i.:

- a. Le modifiche apportate al progetto definitivo di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme C.N.R./80 dell'*"Autostrada Salerno - Reggio Calabria, Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80, Macrolotto 3, parte 2 dal km 148+000 al 153+400"* in fase di redazione del progetto esecutivo non comportano significative variazioni dell'impatto ambientale; sussiste pertanto una sostanziale coerenza del progetto esecutivo con il progetto definitivo di cui al decreto di compatibilità ambientale;
- b. E' verificata l'ottemperanza del progetto esecutivo di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme C.N.R./80 dell'*"Autostrada Salerno - Reggio Calabria, Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80, Macrolotto 3, parte 2 dal km 148+000 al 153+400"* alle prescrizioni e raccomandazioni contenute nel Decreto di compatibilità ambientale n.DEC/VIA/6920 del 23/01/2002 ed i risultati di tale verifica si riportano nella *"Tabella di verifica di ottemperanza"* allegata.

Con riferimento alle criticità riscontrate durante il sopralluogo ed allo scopo di adottare ulteriori misure per scongiurare rischi per le componenti ambientali interessate dai lavori risulta necessario provvedere, nelle fasi successive della verifica di attuazione, a:

- predisporre tempestivamente un piano di indagini, mediante sondaggi e trincee, volti alla definizione delle potenze dei riempimenti ed alla tipologia di materiale utilizzato. Tale piano dovrà essere preventivamente approvato da questa Commissione e dovrà riguardare anche la caratterizzazione ambientale;
- redigere il bilancio di materie aggiornato accompagnato da una relazione dalla quale sia chiara la tracciabilità dei materiali, evidenziandone le percorrenze ed il relativo abbancamento;
- adeguare e aggiornare il Piano di Utilizzo delle Terre alla eventuale presenza di tali materiali nelle aree di sottoviadotto;
- fornire il piano di demolizioni attuato e la relativa collocazione cronologica;
- fornire l'aggiornamento delle misure di monitoraggio ambientale;
- redigere un progetto di ripristino morfologico e naturalistico alle condizioni ante opera, delle aree di sottoviadotto interessate dagli abbancamenti di materiali. Tale progetto dovrà essere approvato da questa Commissione e realizzato prima della chiusura dei lavori.

Tabella di verifica di ottemperanza

N.	PRESCRIZIONE DEC/VIA n.6920	ELABORATI DI RIFERIMENTO	COMMENTO	GIUDIZIO DI OTTEMPERANZA
	<p>In fase di redazione del progetto esecutivo si dovrà fare riferimento, per quanto concerne gli interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale, alle indicazioni contenute nello Studio di Impatto Ambientale, anche per ciò che riguarda la scelta delle specie da impiegare nelle opere a verde e le relative modalità di impianto, in particolare dovranno essere curati gli aspetti connessi al recupero dei tratti dimessi, al ripristino delle aree di cantiere, agli attraversamenti dei corsi d'acqua, all'interessamento delle aree caratterizzate da maggiore sensibilità ambientale. Ove possibile, inoltre, gli impianti vegetazionali dovranno essere realizzati con elementi disetanei;</p>	<ul style="list-style-type: none"> - RELAZIONE TECNICA - QUADERNO DELLE SPECIE ARBOREE - SCHEMI COMPOSITIVI VEGETAZIONALI - PLANIMETRIA DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE TAV.1 - PLANIMETRIA DEGLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE AMBIENTALE TAV.2 - SISTEMAZIONE PAESAGGISTICO-AMBIENTALE-VIADOTTO MACERA - SISTEMAZIONE PAESAGGISTICO-AMBIENTALE-VIADOTTO PETRARO - SISTEMAZIONE PAESAGGISTICO-AMBIENTALE-VIADOTTO RENA BIANCA I - SISTEMAZIONE PAESAGGISTICO-AMBIENTALE-VIADOTTO RENA BIANCA II - SISTEMAZIONE PAESAGGISTICO-AMBIENTALE-CAVALCAVIA N.173 (KM 3+743) - N.174 (KM 4+667) - N.176 (KM 5+149) - SISTEMAZIONE PAESAGGISTICO-AMBIENTALE-CANTIERE BASE - SISTEMAZIONE PAESAGGISTICO-AMBIENTALE-CANTIERI OPERATIVI - SISTEMAZIONE PAESAGGISTICO-AMBIENTALE- 	<p>L'intervento non è più quello previsto originariamente e si caratterizza come manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dell'infrastruttura esistente. Si è provveduto, comunque, a progettare degli interventi di mitigazione ubicati in stretta adiacenza al tracciato, con particolare riferimento all'inserimento paesaggistico dei cavalcavia e dello svincolo di Laino Borgo. Il progetto esecutivo comunque recepisce le indicazioni emerse dallo studio di impatto ambientale e per gli interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale, definisce le opere a verde, gli impianti, le specie e tipologie di essenze vegetali da impiegare. Tali interventi riguardano tutte le aree intercluse, i cantieri operativi e il cantiere base da dismettere, le aree sotto i viadotti, le piste, le scarpate esistenti e i cavalcavia. Le specie vegetali selezionate rientrano nella flora reale e potenziale delle aree interessate dal progetto. In particolare per il cantiere base, al fine di interferire il meno possibile con il traffico autostradale e con quello di ingresso/uscita dall'autostrada, è stata individuata un'ulteriore area, rispondente alle premesse, ubicata a ridosso dello svincolo di Laino Borgo, in destra alla carreggiata nord, che risulta facilmente raggiungibile in tutte le fasi operative della realizzazione. L'area, per una superficie complessiva di 11.142 mq, ha destinazione agricola ed è libera da costruzioni. L'Amministrazione Comunale ha autorizzato l'Appaltatore allo scopo, e, per come detto, è previsto il ripristino per gli usi originari. Le aree destinate all'installazione dei cantieri operativi (C.O. Fossino nord e C.O. Fossino sud) non subiscono variazioni planimetriche e rispetto alle previsioni di progetto definitivo.</p>	<p>PRESCRIZIONE OTTEMPERATA</p>

N.	PRESCRIZIONE DEC/VIA n.6920	ELABORATI DI RIFERIMENTO	COMMENTO	GIUDIZIO DI OTTEMPERANZA
		<ul style="list-style-type: none"> - AREE INTERCLUSE TAV. 1 - SISTEMAZIONE - PAESAGGISTICO-AMBIENTALE - - AREE INTERCLUSE TAV. 2 - SISTEMAZIONE - PAESAGGISTICO-AMBIENTALE - - SVINCOLO LAINO BORGO - SISTEMAZIONE - PAESAGGISTICO-AMBIENTALE - - GALLERIA FOSSINO - IMBOCCO SUD - SISTEMAZIONE - PAESAGGISTICO-AMBIENTALE - - GALLERIA FOSSINO - IMBOCCO NORD - INTERVENTI DI - STABILIZZAZIONE DELLE - SCARPATE ESISTENTI TAV 1/2 - INTERVENTI DI - STABILIZZAZIONE DELLE - SCARPATE ESISTENTI TAV 2/2 		
b	<p><i>Nell'ambito della successiva fase progettuale, inoltre, dovranno essere definite le specifiche tecniche sulle modalità di accantonamento, di uso, coltivazione e mantenimento della terra vegetale, dal momento dell'asporto alla successiva ricollocazione. In particolare, poiché il materiale dovrà essere conservato presumibilmente per alcuni anni, dovranno essere realizzati cumuli non troppo grandi (altezza inferiore a 2 m), al fine di evitare il verificarsi di alterazioni fisiche, chimiche e biologiche del terreno stesso;</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> - RELAZIONE SULLA GESTIONE DELLE MATERIE - PLANIMETRIE DI - TRACCIAMENTO E PROFILI - PISTE DI CANTIERE - VIADOTTO MACERA I - II (TAV 1-2) - PLANIMETRIE DI - TRACCIAMENTO E PROFILI - PISTE DI CANTIERE - VIADOTTO MACERA I - II (TAV 2-2) - PLANIMETRIE DI - TRACCIAMENTO E PROFILI - PISTE DI CANTIERE - VIADOTTO PETRARO - PLANIMETRIE DI - TRACCIAMENTO E PROFILI - PISTE DI CANTIERE - VIADOTTO RENA BIANCA I - PLANIMETRIE DI - TRACCIAMENTO E PROFILI - PISTE DI CANTIERE - VIADOTTO 	<p>L'intervento si caratterizza come manutenzione straordinaria e messa in sicurezza dell'infrastruttura esistente. Non sono, pertanto, previsti interventi di scavo o movimenti di materia al di fuori del sedime autostradale, dovendo, esclusivamente, procedere all'aperto alle seguenti lavorazioni riferite alla piattaforma: rifacimento totale della pavimentazione; rimozione e installazione di nuovi guardrails; rifacimento totale della segnaletica orizzontale e verticale</p> <p>Il progetto esecutivo, indica i volumi degli scavi e dei riporti, per l'esecuzione delle piste e piazzole di cantiere, distinguendone anche la parte destinata alla mitigazione ambientale; indica le modalità di accantonamento e gestione del vegetale, che, comunque, è presente in quantità irrisorie, al fine della sua corretta conservazione, fino al riutilizzo dei ripristini ambientali. I movimenti di terra avvengono, principalmente, nell'ambito della cantierizzazione</p>	<p>PRESCRIZIONE OTTEMPERATA</p>

N.	PRESCRIZIONE DEC/VIA n.6920	ELABORATI DI RIFERIMENTO	COMMENTO	GIUDIZIO DI OTTEMPERANZA
		<ul style="list-style-type: none"> - RENA BIANCA II - SEZIONI CORRENTI PISTE DI CANTIERE - VIADOTTO MACIERA I - II - SEZIONI CORRENTI PISTE DI CANTIERE - VIADOTTO PETRARO - SEZIONI CORRENTI PISTE DI CANTIERE - VIADOTTO RENA BIANCA I - SEZIONI CORRENTI PISTE DI CANTIERE - VIADOTTO RENA BIANCA II 	<p>(per come detto all'interno del sedime autostradale), per il raggiungimento delle pile nelle aree di sottoviadotto.</p> <p>Le piste di cantiere in progetto permettono il raggiungimento della base delle pile per l'esecuzione delle opere di manutenzione delle pile stesse e delle fondazioni. Consentono, inoltre, di raggiungere le aree di cantiere previste, per la rimozione delle travi dell'impalcato e rendono possibile la creazione dei cumuli di protezione delle pile. Esse sono state sviluppate recuperando tracciati di strade bianche e sentieri esistenti e utilizzate per la precedente realizzazione dell'infrastruttura oggi in esercizio. Molte di queste si trovano in stato di degrado con frequente presenza, sulla loro sede, di vegetazione e di detriti derivati da smottamenti del terreno circostante.</p> <p>Una prima fase ha visto il ripristino delle sedi originarie con il taglio delle piante e la rimozione dei detriti accumulatisi nel tempo, con la finalità di permettere il raggiungimento delle aree dove sono stati realizzati i sondaggi preliminari alla redazione del progetto definitivo e i successivi approfondimenti per la redazione del progetto esecutivo. Si è, inoltre, realizzato il tracciamento delle nuove piste e le rettifiche di quelle esistenti, che, riadeguate, avranno una dimensione trasversale di circa 3 m, arginelli laterali di circa 30 cm, con adattamento delle scarpate e delle trincee in rapporto 1:1.</p>	
	<p>Per quanto riguarda gli interventi di ripristino previsti in corrispondenza dei cantieri principali e secondari, ad eccezione dei casi in cui si prevede la localizzazione in ambiti già interessati dalla realizzazione dell'attuale infrastruttura, dovranno essere effettuati approfonditi rilievi morfologici</p>	<ul style="list-style-type: none"> - RELAZIONE SUI RILIEVI PLANO-ALTIMETRICI - SCHEDE MONOGRAFICHE DEI PUNTI A TERRA DI RIFERIMENTO - PLANIMETRIA STATO ATTUALE TAV.1 - PLANIMETRIA STATO ATTUALE TAV.2 - PLANIMETRIA STATO ATTUALE 	<p>Sono stati prodotti gli elaborati grafici e i rilievi inerenti gli interventi di ripristino dei cantieri, corredati di documentazione fotografica di supporto, ai fini del ristabilimento delle condizioni ante operam, con simulazioni dello stato post. Inoltre, si è proceduto alla redazione degli elaborati esplicativi dei rilievi topografici effettuati. Si ricorda che, le aree dei cantieri operativi sono state scelte tenendo conto di quelle, a suo tempo, già utilizzate per la realizzazione</p>	<p>PRESCRIZIONE OTTEMPERATA</p>

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

N.	PRESCRIZIONE DEC/VIA n.6920	ELABORATI DI RIFERIMENTO	COMMENTO	GIUDIZIO DI OTTEMPERANZA
	<p>(attraverso rilievi topografici) e delle condizioni di uso dei luoghi interessati, documentate mediante riproduzioni fotografiche, in modo da poter costituire elemento di riferimento per ristabilire le condizioni ante-operam;</p>	<ul style="list-style-type: none"> - TAV.3 PLANIMETRIA STATO ATTUALE - TAV.4 PLANIMETRIA STATO ATTUALE - TAV.5 PLANIMETRIA STATO ATTUALE - TAV.6 ELENCO ELABORATI - PRESCRIZIONE A - PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE E ALLEGATE - TAVOLE GRAFICHE 	<p>dell'attuale tratta. Pertanto, si tratta di aree anche in stato di degrado, che verranno rinaturalizzate e riacquisite al paesaggio circostante. Inoltre, nel Piano di Monitoraggio Ambientale, tali aree sono oggetto di osservazione nell'ambito della componente Stato Fisico dei Luoghi. Lo stesso per quanto riguarda tutte le aree sottese ai viadotti, in cui verranno sostituiti gli impalcati.</p>	
d	<p>Per quanto attiene la realizzazione delle gallerie Colle Mormanno e Colloredo, nella fase di scavo dovranno essere adottate tutte le cautele previste dallo studio di impatto ambientale; dovrà, inoltre, essere rilevato lo stato di consistenza degli edifici prima di iniziare i lavori e realizzato un monitoraggio delle vibrazioni trasmesse in superficie durante i lavori;</p>		<p>La presente prescrizione non trova applicazione in quanto si riferisce ad altro tratto autostradale, non inerente il lotto in oggetto.</p>	PRESCRIZIONE NON INERENTE
e	<p>Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, ai fini della protezione degli ecosistemi e della vegetazione, dovrà essere effettuata la verifica del rispetto dei valori limite per il biossido di zolfo e per gli ossidi di azoto, indicati rispettivamente agli allegati I e II della Direttiva Comunitaria 1999/30/CE del 22 aprile 1999, sulla base dei criteri stabiliti dal D.Lgs. 4 agosto 1999 n. 351;</p>	<ul style="list-style-type: none"> - PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE E ALLEGATE - TAVOLE GRAFICHE 	<p>L'intervento, che si configura come manutenzione straordinaria dell'attuale sede, non modificando il tracciato autostradale, la percorribilità e, di conseguenza, le condizioni al contorno dell'infrastruttura, non muta nemmeno i rapporti con il territorio e i volumi di traffico; pertanto, è presumibile, che non si producano alterazioni della qualità dell'aria.</p> <p>Il Piano di Monitoraggio Ambientale recepisce, tuttavia, tale prescrizione. Ciò al fine di caratterizzare lo stato atmosferico attuale, in corso d'opera e in fase di esercizio, vista la presenza di alcuni ricettori ai margini della sede viaria. In particolare gli inquinanti, di cui alla prescrizione, hanno ripercussioni negative sulla vegetazione; l'area attraversata dall'infrastruttura è stata indicata nello studio di impatto ambientale</p>	PRESCRIZIONE OTTEMPERATA

N.	PRESCRIZIONE DEC/VIA n.6920	ELABORATI DI RIFERIMENTO	COMMENTO	GIUDIZIO DI OTTEMPERANZA
	<p>Per quanto riguarda la mobilità faunistica, e con particolare riferimento ai tratti ricadenti all'interno del Parco Nazionale del Pollino, dovrà essere sviluppato uno studio finalizzato all'individuazione di eventuali corridoi faunistici preferenziali ed alla verifica della presenza di idonee opere di attraversamento, avvalendosi, eventualmente, della collaborazione dell'Ente Parco.</p> <p>In tali contesti dovranno essere previste tutte le misure volte a potenziare la funzione ecologica, a favorire l'utilizzo dei passaggi in funzione delle diverse specie animali, ad impedire l'accesso della fauna sulla piattaforma stradale. Dovrà inoltre essere verificata l'opportunità, di realizzare adeguati terrapieni antirumore volti al contenimento del disturbo sulle specie animali;</p>	<p>- PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE E ALLEGATE TAVOLE GRAFICHE</p>	<p>come ad alta valenza naturalistica, dove l'unico elemento di disturbo antropico è l'autostrada. Pertanto, è da verificare l'eventuale superamento delle soglie, definite di allarme, per cui NOx e SO2 diventano particolarmente nocivi per la vegetazione.</p>	
	<p>In sede di progettazione esecutiva sarà necessario verificare il calcolo delle vasche di sicurezza idraulica sulla base di una metodologia strettamente quantitativa. In particolare, il dimensionamento dei presidi idraulici dovrà essere condotto considerando il progetto idraulico dei drenaggi di</p>	<p>- RELAZIONE IDRAULICA E SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA - PLANIMETRIA DI SISTEMAZIONE IDRAULICA TAV.1 - PLANIMETRIA DI SISTEMAZIONE IDRAULICA TAV.2 - PLANIMETRIA DI</p>	<p>Tale prescrizione non trova applicazione, ricadendo il presente tratto autostradale all'esterno del Parco Nazionale del Pollino. Inoltre, rimanendo inalterato il tracciato e, quindi, i rapporti con il territorio, l'intervento di manutenzione straordinaria non produce alcuna modifica all'ecosistema esistente e nessuna frammentazione degli habitat. Infatti, i sottoviadotti e la copertura della galleria, costituiscono già dei corridoi faunistici consolidati. E' chiaro che non subiranno alterazioni, se non nella fase transitoria del corso d'opera, almeno per la fauna terrestre, per come esplicitato nel Piano di Monitoraggio Ambientale.</p>	<p>PRESCRIZIONE NON INERENTE</p>
	<p>In sede di progettazione esecutiva sarà necessario verificare il calcolo delle vasche di sicurezza idraulica sulla base di una metodologia strettamente quantitativa. In particolare, il dimensionamento dei presidi idraulici dovrà essere condotto considerando il progetto idraulico dei drenaggi di</p>	<p>- RELAZIONE IDRAULICA E SMALTIMENTO ACQUE DI PIATTAFORMA - PLANIMETRIA DI SISTEMAZIONE IDRAULICA TAV.1 - PLANIMETRIA DI SISTEMAZIONE IDRAULICA TAV.2 - PLANIMETRIA DI</p>	<p>E' stata prevista la realizzazione, esclusivamente, di una vasca di sicurezza per la raccolta degli sversamenti accidentali in corrispondenza della galleria Fossino, imbocco sud. Inoltre, sempre per quest'ultima, è prevista la realizzazione di una linea di raccolta e smaltimento delle acque di infiltrazione e una per le acque di piattaforma. Le acque di infiltrazione convergeranno verso i recapiti naturali già esistenti, senza essere sottoposte a trattamenti</p>	<p>PRESCRIZIONE OTTEMPERATA</p>

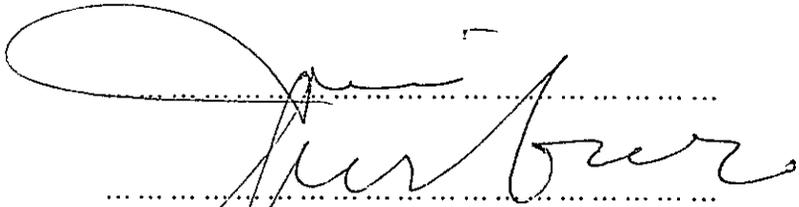
Handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

N.	PRESCRIZIONE DEC/VIA n.6920	ELABORATI DI RIFERIMENTO	COMMENTO	GIUDIZIO DI OTTEMPERANZA
	<p>piattaforma, la pluviometria dell'area (coerentemente ai criteri di funzionamento di tali presidi e ai tempi di gestione dell'emergenza) e l'incidentalità attesa (riferendosi all'evento di sversamento accidentale di inquinante). Si suggerisce di assumere uno standard di sicurezza ambientale tale da controllare eventi di sversamento e precipitazione concomitanti caratterizzati da tempo di ritorno dell'evento combinato pari a 40 anni;</p>	<p>- SISTEMAZIONE IDRAULICA TAV. 3 PLANIMETRIA DI SISTEMAZIONE IDRAULICA TAV. 4 PLANIMETRIA DI SISTEMAZIONE IDRAULICA TAV. 5 PLANIMETRIA DI SISTEMAZIONE IDRAULICA TAV. 6 - VASCA DI SICUREZZA PIANTE E SEZIONI</p>	<p>preliminari, le acque di piattaforma, invece, saranno collettate e collegate alla vasca di sicurezza succitata, della capacità di 30 mc, per essere, successivamente, inviate a trattamento. Lungo i tratti rettilinei il problema dello smaltimento non si pone, poiché è previsto il mantenimento in esercizio dei manufatti esistenti, già preposti al drenaggio di piattaforma. Per i cavalcavia sono stati verificate le portate, i collettori scendono in verticale in prossimità delle spalle, per raggiungere un pozzetto dal quale il flusso idrico convergerà verso i fossi di guardia esistenti. Per i viadotti le acque saranno raccolte, mediante caditoie di scolo che recapitano i flussi idrici in collettori di idoneo diametro, con recapito finale, nelle spalle sud, verso gli attuali fossi. Per far fronte ai limitati fabbisogni di calcestruzzi si farà riferimento a impianti già esistenti sul territorio. Non sono, altresì, previste forniture di inerti per rilevati stradali. Anche i quantitativi di materiale risultante dalle modeste demolizioni trova capienza nei siti di discarica e/o deposito autorizzati nelle vicinanze. Le terre e rocce da scavo oltre al materiale derivante dalle demolizioni o dalla fresatura delle pavimentazioni saranno comunque gestiti secondo la normativa vigente e con le medesime procedure già attivate da ANAS, in essere su altri cantieri. In particolare, per l'aspetto inerente l'argomento terre e rocce, il progetto esecutivo riporta i quantitativi di scavo, i volumi da riutilizzare per opere di mitigazione, ripristini, modellamenti morfologici di scarpate degradate e le quantità in esubero da conferire a deposito/discarica definitivo. Pertanto, sono già stati individuati i siti di conferimento finali (cave e discariche). Ai sensi del D.M. 161/2012, che integra e modifica il D.Lgs. 152/2006 s.m.i., con particolare riferimento all'art. 186, è stato redatto il P.U.T. in base al quale è predisposta una campagna di</p>	
h	<p>Ove gli inerti da utilizzare nella realizzazione delle opere dovessero essere reperiti nella regione Calabria, ampliando i siti di cava attualmente autorizzati o prevedendo l'apertura di nuove cave, dovrà essere predisposto un progetto che contenga le necessarie informazioni sulle modalità di coltivazione e di ripristino, sulle caratteristiche geomorfologiche, geologiche, geotecniche, idrogeologiche, vegetazionali e paesaggistiche del luogo di intervento ed un progetto dettagliato di coltivazione che stabilisca le volumetrie estraibili. Inoltre, per ogni sito di discarica individuato, dovrà essere predisposto un progetto che, nel rendere conto della morfologia dei luoghi, fornisca le informazioni necessarie sulle volumetrie disponibili per i depositi, le modalità di coltivazione nonché sui</p>	<p>- RELAZIONE SULLA GESTIONE DELLE MATERIE - COROGRAFIA UBICAZIONE CAVE, DISCARICHE E VIABILITÀ DI SERVIZIO - PLANIMETRIA VIABILITÀ DI SERVIZIO E AREE DI CANTIERE</p>	<p>PRESCRIZIONE NON ATTUABILE</p>	

N.	PRESCRIZIONE DEC/NIA n.6920	ELABORATI DI RIFERIMENTO	COMMENTO	GIUDIZIO DI OTTEMPERANZA
1	<p>necessari interventi per un inserimento nel contesto paesaggistico e ambientale. I progetti dovranno essere inviati al Ministero dell'Ambiente per una verifica di ottemperanza;</p> <p>Nelle zone più sensibili sotto il profilo idrogeologico, al fine di non compromettere l'attuale equilibrio delle falde esistenti, dovranno essere previste opportune opere di impermeabilizzazione preventiva del cavo delle gallerie attraverso idonei sistemi;</p>		<p>caratterizzazione, per l'accertamento della qualità ambientale delle terre escavate.</p> <p>Data l'importanza dell'infrastruttura che risulta inserita nella rete stradale trans-europea e la vetustà degli impianti esistenti, si è deciso il rifacimento completo degli impianti tecnologici presenti con interventi atti a migliorare la sicurezza in linea con i dettami del Dlgs 264/2006, che ha recepito la direttiva 2004/54/CE, nonché con le indicazioni della Circolare ANAS n.17/2006.</p> <p>Nell'ambito delle lavorazioni in corrispondenza della Galleria Fossino esistente, non sono previsti interventi che interferiscono con il regime idrogeologico presente</p>	PRESCRIZIONE OTTEMPERATA
1	<p>Le prescrizioni a), b), c) e g) dovranno essere sottoposte a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente prima di dare corso alle procedure d'appalto;</p>		<p>Prescrizione di natura procedurale ed identificativa delle competenze per le verifiche.</p> <p>La procedura seguita per l'appalto delle opere è stata "Appalto integrato", pertanto la procedura di verifica di ottemperanza presso il Ministero dell'Ambiente è avviata da parte dell'affidatario al termine della progettazione esecutiva. Il passaggio dell'opera nella legge obiettivo prevede inoltre l'ottemperanza da parte del MATTM di tutte le prescrizioni</p>	PRESCRIZIONE SUPERATA
m	<p>Tutti gli interventi derivanti dalle precedenti prescrizioni, una volta ulteriormente definiti, dovranno essere recepiti all'interno degli elaborati di progetto esecutivo e dei capitolati speciali di appalto;</p>		<p>Le prescrizioni non trovano piena applicabilità al presente intervento. A ogni modo tutte le buone tecniche e pratiche disponibili sono state adottate e descritte negli elaborati del progetto esecutivo e nel capitolato speciale d'appalto.</p>	PRESCRIZIONE OTTEMPERATA
n	<p>Dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni del Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente</p>	<p>RELAZIONE TECNICA PLANIMETRIA DI SINTESI INSTALLAZIONE MINITURBINE EOLICHE - PIANTA, PROFILO, SEZIONI E PARTICOLARI</p>	<p>Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali con il proprio parere DG/PBAAC/34.19.04/1807 del 21/01/2013 ha verificato la congruità alle prescrizioni impartite a suo tempo oltre ai vantaggi prodotti dall'intervento di variante, apprezzando anche:</p>	PRESCRIZIONE OTTEMPERATA

N.	PRESCRIZIONE DECIVA n.6920	ELABORATI DI RIFERIMENTO	COMMENTO	GIUDIZIO DI OTTEMPERANZA
	<p>nelle premesse.</p> <p>Prescrizioni del Ministero per i Beni e le Attività Culturali.</p> <p>Inoltre, si raccomanda al Proponente che nel dimensionare gli impianti di illuminazione delle aree di svincolo nel rispetto degli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza, di adottare tecnologie di massima efficienza energetica nonché soluzioni di schermatura per ridurre quanto possibile le disposizioni sia verso l'alto che verso le aree limitrofe.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - COSTRUTTIVI - INSTALLAZIONE PANNELLI FOTVOLTAICI - PIANTA, PROFILO, SEZIONI E PARTICOLARI COSTRUTTIVI - RELAZIONE TECNICA FONTI RINNOVABILI - IMPIANTO FV1 - PLANIMETRIA, SEZIONE E SCHEMA ELETTRICO - IMPIANTO FV2 - PLANIMETRIA, SEZIONE E SCHEMA ELETTRICO - IMPIANTO FV3 - PLANIMETRIA, SEZIONE E SCHEMA ELETTRICO - IMPIANTO MINIEOLICO - PLANIMETRIA, SEZIONE E SCHEMA ELETTRICO - TAV. 1/3 - IMPIANTO MINIEOLICO - PLANIMETRIA, SEZIONE E SCHEMA ELETTRICO - TAV. 2/3 - IMPIANTO MINIEOLICO - PLANIMETRIA, SEZIONE E SCHEMA ELETTRICO - TAV. 3/3 - RELAZIONE TECNICA E ILLUMINOTECNICA - PLANIMETRIA DISPOSIZIONE CORPI ILLUMINANTI E CANALIZZAZIONI - SCHEMA ELETTRICO UNIFILARE QUADRO DI ALIMENTAZIONE E CARPENTERIA - SEZIONI TIPO E PARTICOLARI COSTRUTTIVI 	<ul style="list-style-type: none"> - l'installazione di minieolico sugli impalcati dei nuovi viadotti; - installazione di pannelli fotovoltaici. <p>Tali fonti di energia rinnovabili, con l'installazione di tre impianti fotovoltaici (area interclusa svincolo di Laino Borgo e sulla copertura dei due edifici-impianti di galleria) e di 44 microturbine eoliche, ubicate in corrispondenza delle pile dei viadotti Macera, Petrarò e Rena Bianca I, consentiranno il soddisfacimento del 15% del fabbisogno richiesto dagli impianti a servizio della galleria Fossino e dell'illuminazione dello svincolo di Laino Borgo. Pr quest'ultimo è previsto lo smontaggio dell'attuale impianto, con sostituzione dei pali, verifica delle linee elettriche esistenti, con eventuali integrazioni, installazioni di nuovi pali in vetroresina riutilizzando i punti di fondazione esistenti, montaggio dei corpi illuminanti con tecnologia a LED. Tali corpi sono forniti di schermatura, ai fini di mitigare le dispersioni verso l'alto e le zone limitrofe.</p>	

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

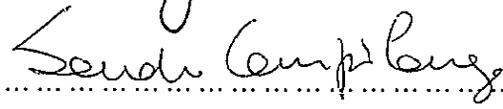
Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



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



Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



ASSENTE

Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio

ASSENTE

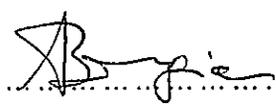
Dott. Renzo Baldoni

ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino



Dott. Andrea Borgia

ASSENTE

Ing. Silvio Bosetti

ASSENTE

Ing. Stefano Calzolari



Ing. Antonio Castelgrande

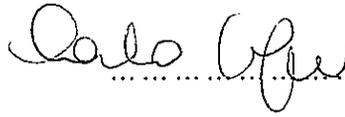
ASSENTE

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello



Prof. Carlo Collivignarelli



Dott. Siro Corezzi

ASSENTE

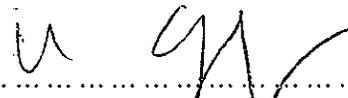
Dott. Federico Crescenzi

ASSENTE

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Cons. Marco De Giorgi



Ing. Chiara Di Mambro

ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino

ASSENTE

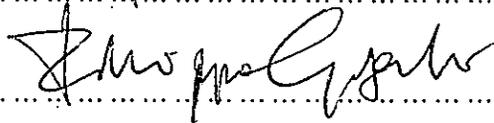
Avv. Luca Di Raimondo



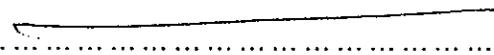
Ing. Graziano Falappa



Arch. Antonio Gatto



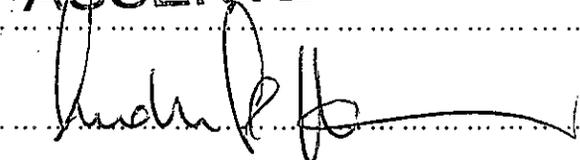
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini



~~Prof. Antonio Grimaldi~~

ASSENTE

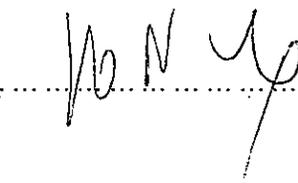
Ing. Despoina Karniadaki



Dott. Andrea Lazzari

ASSENTE

Arch. Sergio Lembo

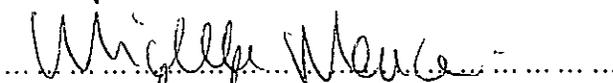


Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi



Avv. Michele Mauceri



Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

ASSENTE

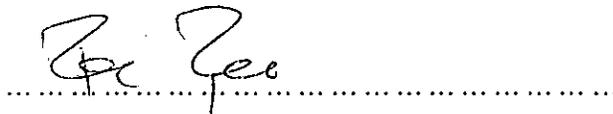
Arch. Eleni Papaleludi Melis



Ing. Mauro Patti

ASSENTE

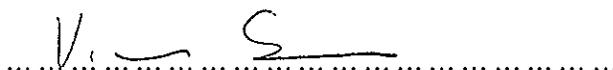
Cons. Roberto Proietti



Dott. Vincenzo Ruggiero

ASSENTE

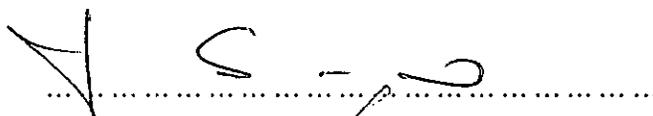
Dott. Vincenzo Sacco



Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

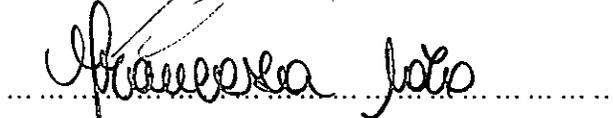
Dott. Paolo Saraceno



Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

ASSENTE