

DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare



La presente copia fotostatica composta
di N° 8 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 20-07-2015

[Handwritten signature]

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

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

[Handwritten signature]

Parere n. 1843 del 17.07.2015

Progetto	<p><i>Verifica di Attuazione ex Art. 185 co 6 e 7 del Dlgs 163/2006</i></p> <p>AUTOSTRADA SALERNO – REGGIO CALABRIA PROGETTAZIONE ED ESECUZIONE DEI LAVORI DI AMMODERNAMENTO ED ADEGUAMENTO AL TIPO I/A DELLE NORME CNR/80, DAL KM 173+000 AL KM 185+000. 3° MACROLOTTO – PARTE 3°</p> <p>IDVIP: 1655</p>
Proponente	ANAS S.p.A.

[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]

[Handwritten signatures and notes 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;

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 il parere della Commissione n.418 del 29/01/2010 è stata compiuta la verifica di ottemperanza relativa al progetto esecutivo dell' “*Autostrada Salerno - Reggio Calabria, Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80 macrolotto 3, parte 3 dal km 173+900 al km 185+000*”;
- con il parere della Commissione n.1272 del 21/06/2013 è stata compiuta la verifica ai sensi dell'art.185, comma 7 per il “*Macrolotto 3, parte 3 dal km 173+900 al km 185+000 dell'Autostrada Salerno – Reggio Calabria – Progetto costruttivo degli adeguamenti ambientali*”;
- con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2014-28709 del 10/09/2014, in seguito al parere della Commissione n.1593 del 01/08/2014, è stato approvato la variante relativa al progetto “*Autostrada Salerno - Reggio Calabria, Progettazione ed esecuzione dei lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80, Macrolotto 3, parte 3 dal km 173+900 al km 185+000 – Progetto costruttivo adeguanti ambientali*”;

PRESO ATTO che il Gruppo Valutatore della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS ha effettuato un sopralluogo presso le aree interessate dalla realizzazione dei lavori in data 11 e 12 marzo 2015;

PRESO ATTO che con nota prot.n.UCS-7072-P del 25/03/2015 acquisita dalla Commissione con prot.n.CTVA-2015-1014 in data 26/03/2015 ha trasmesso i seguenti elaborati visionati durante la stessa giornata del sopralluogo:

- 2012 09 05 Verbale sopralluogo MATTM;
- DEC_VIA_23-07-2010;
- DEC_VIA 2002;
- DVA-2013-2570 17/07/2013;
- DVA-2013-20587 10/09/2013;
- DVA-2014-2879 10/09/2014;
- Formulari;
- MUD;
- Nota ANAS Spa UCS-5459-P del 14/02/2012, Trasmissione attività in corso d'opera anno 2011;
- Nota ANAS Spa UCS-16483-P del 08/05/2013, Trasmissione Report C.O. II Semestre 2012;
- Nota ANAS Spa UCS-32222-P del 27/09/2012, Trasmissione Report C.O. I Semestre 2012;
- Nota ANAS Spa UCS-32850-P del 19/12/2014, Trasmissione Report C.O. II Semestre 2013;
- Nota ANAS Spa UCS-35544-P del 03/11/2011, Trasmissione monitoraggio in fase ante opera;
- Nota ANAS Spa UCS-433503-P del 10/12/2013, Trasmissione Report C.O. I Semestre 2012;
- PC_T00_IA09_AMB_REL01_A Gestione movimento di materie;
- Planimetria generale aree degradate pregresse aggiornamento 10/03/2015;
- Planimetrie movimenti di materia;
- Procedura bagnatura piste di cantiere;
- Procedura lavaggio betoniera;
- Procedura movimento di materie;
- Procedura verbali attività di campo PMA;
- Relazione sulle attività svolte in merito alla PVT3 10/03/2015;
- T001A09AMBRE01C Verifica di ottemperanza relazione illustrativa movimenti di materia;
- T00MA01PL01 Planimetria MA;
- T00MA01RE01 Relazione MA;
- Test di cessione.

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.163/2006 e s.m.i., al fine di escludere che la realizzazione delle opere nell'ambito del progetto "Macrolotto 3, parte 3 dal km 173+900 al km 185+000 dell'Autostrada Salerno – Reggio Calabria – Progetto costruttivo degli adeguamenti ambientali", comporti significative variazioni dell'impatto ambientale;

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

1. Richiami sull'opera

Il macrolotto 3, parte 3 di lunghezza 10.541,00 m si sviluppa dal km 173+900 poco prima dello svincolo di Campotenese al km 185+000 dello svincolo di Morano Calabro (escluso).

Per quanto riguarda le caratteristiche dell'intervento, il progetto esecutivo ha confermato dal punto di vista geometrico quanto previsto nel progetto definitivo.

I parametri fondamentali dell'asse principale rispondono a quelli previsti dalle Norme Tecniche C.N.R. 28 luglio 1989, n. 78, per una strada di tipo Ia, per la quale la velocità di progetto è compresa tra i 110 km/ora ed i 140 km/ora.

Il raggio circolare minimo adottato è pari a m 770 (lungo gli assi nord e sud alla progressiva 1+350); la pendenza longitudinale massima è del 3,6%, raggiunta solo in corrispondenza di un tratto di adeguamento in sede; il raggio verticale concavo minimo applicato è pari a 15.000 m ed il raggio convesso minimo è di 8000 m.

A partire dall'inizio del lotto il tracciato risulta prossimo al tracciato esistente, con uno spostamento laterale massimo di circa 40 m in corrispondenza dell'imbocco sud della galleria Campotenese.

Autostrada Salerno - Reggio Calabria progettazione ed esecuzione dei lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a delle norme cnr/80, dal km 173+000 al km 185+000. 3° Macrolotto - parte 3°.

In questo tratto si riscontrano i valori minimi del raggio di curvatura pari a 770 m. Tale valore del raggio ha determinato l'abbandono dei viadotti Povella, ricostruiti più a monte con una geometria più favorevole dell'attuale.

L'imbocco nord della galleria Ospedaletto è anch'esso traslato verso nord all'esterno dei fornicati attuali, rendendolo quindi realizzabile in condizioni di massima efficienza operativa. La canna sud invece, come da progetto definitivo, interessa all'incirca gli ultimi 100 m dell'opera in sotterraneo.

Il successivo allargamento in sede dell'autostrada si è perseguito e conseguito traslando l'asse verso valle, in corrispondenza degli alti muri di placcaggio (tra le progressive 3+280 e 3+450), che quindi rimangono inalterati, tale operazione comporterà la demolizione e la ricostruzione del viadotto Pollino una decina di metri a valle dell'attuale.

Fino al viadotto Mazzancollo (progressiva km 4+920) il nuovo asse si sovrappone sostanzialmente all'asse in esercizio allargandosi inizialmente solo sul lato valle, al fine di rendere minimi gli interventi sui muri di contenimento presenti a monte, e, al termine, in misura sostanzialmente centrata.

In tutto questo tratto, caratterizzato da un andamento in buona sostanza rettilineo con poche curve di ampio raggio (1500 m) e minimo sviluppo angolare, la progettazione è stata indirizzata alla minimizzazione dell'impatto visuale sia delle opere esistenti sia dei loro adeguamenti geometrici e funzionali.

Il viadotto Mazzancollo scavalca un vallone piuttosto inciso, e pur essendo complanare a quello esistente ha un andamento planimetrico molto differente, dovuto alla necessità di aumentare i raggi delle curve ai valori di $R = 900$ m. per la carreggiata Nord e $R = 850$ m. per la carreggiata Sud, le pile centrali sono attualmente posizionate in corrispondenza della linea di compluvio, si è quindi optato per un impalcato a trave continua a tre luci, sostenuto da sole due pile al posto delle quattro attuali.

All'uscita del viadotto Rago è attualmente presente una curva con raggio di soli 650 m che in sede progettuale si è incrementato fino a 1000 m allontanando anche sufficientemente la carreggiata nord dalla parete rocciosa, incombente tra le progressive 6+500 e 6+650, per mantenere il muro di controripa esistente.

Il nuovo tracciato prosegue poi in sede fino all'imbocco nord della galleria Cerreta Sud, al cui interno dopo circa 150 m, si allontana dai perfori esistenti, uscendo a sud ad oltre 150 m di distanza da quest'ultimi.

Per la pista dir. SA-RC si invece operata una deviazione verso nord portando il nuovo imbocco lato SA della Cerreta a circa 30 m dall'attuale. Tale ottimizzazione ha permesso la soppressione del previsto viadotto Pantano del Salice Nord.

Successivamente il tracciato prosegue in variante rispetto al tracciato attuale dell'autostrada, sempre lungo curve con raggi non inferiore ai 1000 m fino a reimmettersi in sede in corrispondenza dell'imbocco nord della galleria Colloredo.

All'uscita sud della galleria Cerreta, traslata verso nord di circa 30 m rispetto al progetto definitivo, si trovano i nuovi viadotti Caballa integralmente impostati in curva. La geometria ha permesso di prevedere l'inserimento dell'intervista tra i viadotti Caballa e Bosco del Monaco.

L'ottimizzazione piano altimetrica dei tracciati ha permesso, tra il viadotto Caballa ed il successivo viadotto Bosco del Monaco di eliminare la galleria artificiale originariamente prevista, optando per tradizionali opere di contenimento in controripa.

In seguito il tracciato prevede la galleria Colloredo, in corrispondenza della quale è stato disposto l'alesaggio dei fornicati attuali, coassiale verso l'esterno, nelle condizioni staticamente più favorevoli e tali da non indurre sollecitazioni sulle sovrastanti rovine del convento agostiniano.

Dal viadotto Colloredo fino a fine lotto il nuovo asse autostradale si mantiene perfettamente in sede con allargamenti verso monte della carreggiata nord e verso valle della carreggiata sud, salvaguardando la scarpata di divisione delle due vie di corsa.

Il tracciato finisce subito dopo la spalla lato RC del viadotto Uscieri. La carreggiata sud di questo viadotto ha una larghezza di 17 m. perché deve accogliere il primo tratto del ramo di uscita per lo svincolo di Morano Calabro.

E' inoltre stato localizzato lo svincolo di Campotenese, alla progressiva 0+520 dell'asse sud in sostituzione dell'omonimo interscambio con la viabilità ordinaria, posto nel lotto precedente, come ipotizzato nel progetto definitivo.

La necessità di spostare la progressiva dello svincolo è scaturita, infatti, dalle peculiarità della posizione attuale, particolarmente angusta e sita in un flesso planimetrico dell'asse principale. La nuova posizione consente, invece, uno sviluppo dei rami più ampio (con raggio minimo di 60 m) anche dopo l'inserimento degli opportuni raccordi clotoidici.

In sede di definizione geometrica si è operato al fine di limitare l'intrusione sui terreni interferiti addossandolo, per quanto possibile, al versante. Lo sviluppo stradale dei rami dello svincolo è in totale di circa 2000 m.

A partire dalle soluzioni del progetto esecutivo approvato, è stata resa necessaria una variante per le mutate condizioni al contorno che hanno condizionato la realizzazione delle opere già dalla fase di cantierizzazione. La variante comporta l'affinamento, il perfezionamento, l'integrazione e/o la rivisitazione dei seguenti interventi previsti:

1. *Interventi di ripristino valloni nelle aree di cantierizzazione relative ai sotto-viadotti mediante la ricostituzione vegetazionale erbacea, arborea e arbustiva.* Per questi interventi è stata anche ridefinita una più idonea ricostruzione dei suoli e della fitocenosi, prevedendo l'impiego di specie vegetali più adatte alle condizioni climatiche e pedologiche della zona di intervento, evitando inoltre, possibili inquinamenti del materiale genetico, impiegando specie autoctone.

2. *Sistemazioni idrauliche dei torrenti mediante ripristino naturale del fondo alveo e conseguenti interventi di ingegneria naturalistica a protezione delle opere strutturali in alveo, nonché sistemazioni idrauliche in prossimità delle piste di accessibilità al Parco del Pollino.* Tali sistemazioni hanno comportato una ridefinizione degli interventi in modo da preservare il più possibile, la suggestività ambientale delle incisioni torrentizie attraversate, garantendone la officiosità idraulica, anche durante la fase demolizione dei vecchi impalcati e di ricostruzione e varo dei nuovi viadotti; inoltre, per la sistemazione finale delle aree interessate dalla realizzazione dei viadotti, da un lato, è stata prevista una più efficace ricostruzione morfologica delle porzioni di versante incise per fare spazio all'impalcato e, dall'altro, è stata prevista una più naturale sistemazione idraulica dei torrenti, tenendo presente le esigenze di preservare le parti di struttura interferenti con l'onda di piena dei torrenti stessi valutata sulla base del raggio idraulico corrispondente ad un tempo di ritorno di 200 anni. Nell'ambito di dette sistemazioni idrauliche si è posto particolare attenzione alla viabilità preesistente in parte utilizzata come viabilità di cantiere, infatti, nella variante è stato previsto il recupero finale della rete viaria montana presente, sovente contigua all'infrastruttura autostradale, che sarà utilizzata come pista di penetrazione al versante meridionale del Massiccio del Pollino, sia per scopi turistico-ricreativi, sia per il raggiungimento delle captazioni e della rete irrigua presente ed infine, per scopi anti-incendio delle vaste aree boschive presenti;

3. *Rinaturalizzazione di versanti rocciosi in prossimità degli imbocchi delle gallerie e ricognizione fotografica atti al rilievo dello stato fisico dei luoghi.* Per tali interventi è stato previsto il ritombamento delle gallerie artificiali garantendo inclinazioni compatibili con i parametri geotecnici dei terreni impiegati (in particolar modo all'angolo di resistenza al taglio ϕ), inoltre è stato previsto il ripristino vegetazionale erbaceo mediante idrosemina. In particolare per gli Imbocchi delle gallerie Campotenese lato SA, Galleria Ospedaletto lato RC e Galleria Cerreta lato RC, verrà garantito il completo ripristino morfologico originario dei versanti mediante tecniche di ingegneria naturalistica quali terre rinforzate o soluzioni analoghe oltre al completo ripristino vegetazionale.

4. *Interventi di ingegneria naturalistica per il recupero vegetazionale, atti alla protezione dei versanti rocciosi adiacenti alla sede autostradale.* Si tratta perlopiù, di alcune situazioni puntuali che, per via delle diverse condizioni geologiche e di stabilità rinvenute durante i lavori, hanno reso necessaria l'applicazione di più consistenti interventi di consolidamento e rinforzo corticale e, pertanto, per via del maggiore impatto derivato, sono stati previsti delle azioni di mitigazione ambientale più consone alla situazione realmente scaturita;

5. *Interventi di ripristino vegetazionale delle aree degradate dai precedenti interventi di realizzazione della sede autostradale.* Nello specifico, si tratta sia di vecchie cave di prestito che di grossi sbancamenti realizzati per creare il vecchio corridoio autostradale e per questi interventi verrà garantito il completo ripristino morfologico estendendolo a tutto l'intero fronte di scavo esistente (con apporti di adeguati materiali di riempimento) oltre al completo ripristino vegetazionale.

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

Autostrada Salerno – Reggio Calabria progettazione ed esecuzione dei lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a delle norme cnr/80, dal km 173+000 al km 185+000. 3° Macrolotto – parte 3°.

Con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2014-28709 del 10/09/2014, in seguito al parere della Commissione n.1593 del 01/08/2014, è stata approvata la variante sopraccitata.

2. Sintesi delle attività svolte

Con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2014-28709 del 10/09/2014, in seguito al parere della Commissione n.1593 del 01/08/2014, è stato approvato la variante relativa al progetto “Autostrada Salerno - Reggio Calabria, Progettazione ed esecuzione dei lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80, Macrolotto 3, parte 3 dal km 173+900 al km 185+000 – Progetto costruttivo adeguanti ambientali”. Nella citata determina si prescriveva:

“1. Aggiornare il Piano di Gestione delle Terre, in relazione alle nuove destinazioni dei materiali di scavo, ai sensi e nel rispetto del D.lgs. 152/2006 e s.m.i.”.

Al fine di ottemperare a quanto prescritto con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2014-0028709 del 10/09/2014 in merito *all’aggiornamento del Piano di Gestione delle Terre, in relazione alle nuove destinazioni dei materiali di scavo, ai sensi e nel rispetto del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.* è stata predisposta una relazione tecnico-illustrativa che descrive nel dettaglio, l’aggiornamento del Piano di Gestione dei movimenti delle materie.

Tale relazione fornita in seguito al sopralluogo del 12/03/2015 evidenzia quanto segue.

Nell’ambito della variante tecnica, è stato verificato il bilancio delle materie complessivo dell’intero lotto. In particolare va evidenziato che a fronte di una previsione del progetto esecutivo di circa 470.000 mc da conferire ad Aree di Miglioramento Ambientale (A.M.A.), a seguito della effettiva esecuzione dei lavori e a seguito della variante di progettazione ambientale dette quantità sono aumentate fino ad un valore pari a circa 860.000 mc.

Nel progetto esecutivo, per il conferimento dei materiali non inquinanti in esubero era stata individuata una ex Cava ubicata in località Rotonda (PZ) posta ad una distanza di circa 25 km per il quale il Comune di Rotonda (PZ) ha dato disponibilità di un sito in località Gamba Pelosa, presso il quale conferire materie adatte per il recupero e ripristino ambientale, come si evince nell’elaborato “*Relazione tecnica illustrativa Movimento di materie, Cod.elab. T00-IA09-AMB-RE01-C*”.

Con la variante ambientale, invece, è nata la necessità di operare il ripristino ambientale delle aree degradate (interventi di cui al punto 5 sopraccitato), e pertanto dette aree sono state individuate come nuovi siti di conferimento.

Al fine di scongiurare che l’impiego dei materiali movimentati all’interno del cantiere, provenienti dalle operazioni di scavo e dalle demolizioni non determinassero rischi per la salute umana e garantissero un elevato livello di tutela ambientale è stata predisposta la procedura operativa per il riutilizzo delle materie nei siti prescelti inerente ai lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme C.N.R./80 – Macrolotto 3° - parte 3ª - dal km 173+900 al km 185+000. La procedura operativa per il riutilizzo delle materie applicata ai lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme C.N.R./80 – Macrolotto 3° - parte 3ª - dal km 173+900 al km 185+000 ha riguardato i materiali movimentati all’interno del cantiere, provenienti dalle operazioni di scavo e dalle demolizioni: in particolare sono state trattate le rocce e terre da scavo, anche di gallerie, le demolizioni delle pavimentazione stradali e delle opere d’arte della vecchia sede autostradale.

L’istruzione operativa prevedeva che le terre e rocce da scavo prodotte durante le lavorazioni potevano essere utilizzate per reinterri, riempimenti, rimodellazioni, rilevati, aggregati per conglomerati. Prima del loro utilizzo viene inoltre accertato che le terre e rocce da scavo rispettino i limiti fissati dal D.M. 5 febbraio 1998 e s.m.i. e del D.lgs.n.152/2006 Titolo 5° Parte IV, pertanto le loro caratteristiche chimiche e chimico-fisiche erano tali che il loro impiego nel sito prescelto non determinasse rischi per la salute umana ed era garantito un elevato livello di tutela ambientale.

Le terre e rocce da scavo che non potevano essere utilizzate, perché contaminate, dovevano essere depositate, raccolte, trasportate e smaltite/recuperate in conformità alla normativa sui rifiuti, impiegando il codice CER 17 05 04 terra e rocce da scavo”.

Al fine del riutilizzo delle terre e rocce da scavo sono state condotte le seguenti attività:

- ogni 10.000 mc o eventuale cambio di fronte in galleria, esecuzione delle analisi chimiche previsto dal D.M. 5 febbraio 1998 e s.m.i. e del D.lgs. 152/2006 Titolo 5° Parte IV;
- frantumazione fino alla pezzatura idonea presso l'impianto di frantumazione fisso o mobile, in funzione delle caratteristiche dei requisiti tecnici dei materiali per il reimpiego per scopi specifici;
- riutilizzo dei materiali per rilevati o come aggregati per conglomerati.

Allo stesso modo il materiale proveniente dalle demolizioni delle opere d'arte esistenti, è stato avviato alle attività di recupero per il successivo impiego come sottoprodotto previo trattamento secondo la normale pratica industriale. Prima del loro utilizzo è stato accertato che i materiali delle demolizioni rispettassero i limiti fissati dal D.M. 5 febbraio 1998 e s.m.i. e del D.Lgs.n.152/2006 Titolo 5° Parte IV, pertanto le loro caratteristiche chimiche e chimico-fisiche erano tali che il loro impiego nel sito prescelto non determinasse rischi per la salute umana ed era garantito un elevato livello di tutela ambientale.

I materiali provenienti dalle demolizioni che non potevano essere utilizzati, perché contaminati, dovevano essere depositati, raccolti, trasportati e smaltiti/recuperati in conformità alle normative sui rifiuti, impiegando il codice CER 17 09 04 rifiuti misti dell'attività di costruzione e demolizione.

Nel caso di riutilizzo delle demolizioni delle opere d'arte esistenti sono state condotte le seguenti attività:

- per ogni opera d'arte, esecuzione delle analisi chimiche previsto dal D.M. 5 febbraio 1998 e s.m.i. e del D.lgs. 152/2006 Titolo 5° Parte IV;
- frantumazione fino alla pezzatura idonea presso l'impianto di frantumazione mobile, in funzione delle caratteristiche dei requisiti tecnici dei materiali per il reimpiego per scopi specifici;
- riutilizzo dei materiali per rilevati.

Infine i materiali provenienti dalla demolizione della pavimentazione autostradale sono stati avviati alle attività di recupero per il successivo impiego come sottoprodotto previo trattamento secondo la normale pratica industriale. Prima del loro utilizzo veniva accertato che i materiali rispettassero i limiti fissati dal D.M. 5 febbraio 1998 e s.m.i. e del D.Lgs.n.152/2006 Titolo 5° Parte IV, pertanto le loro caratteristiche chimiche e chimico-fisiche erano tali che il loro impiego nel sito prescelto non determinasse rischi per la salute umana e era garantito un elevato livello di tutela ambientale.

I materiali della demolizione della pavimentazione autostradale che non potevano essere ulteriormente utilizzati, perché contaminati, dovevano essere depositati, raccolti, trasportati e smaltiti/recuperati presso siti di deposito temporanei predisposti secondo quanto previsto dal D.M. 5 febbraio 1998 e s.m.i. ed avviati al conferimento in discarica in conformità alle normative sui rifiuti, impiegando il codice CER 17 03 02 miscele bituminose diverse da quelle di cui alla voce 17 03 01.

Nel caso di riutilizzo della demolizione della pavimentazione autostradale sono state condotte le seguenti attività:

- ogni 3.000 mc o ogni 1 km, esecuzione delle analisi chimiche previsto dal D.M. 5 febbraio 1998 e s.m.i. e del D.lgs. 152/2006 Titolo 5° Parte IV;
- frantumazione fino alla pezzatura idonea presso l'impianto di frantumazione fisso o mobile, in funzione delle caratteristiche dei requisiti tecnici dei materiali per il reimpiego per scopi specifici;
- riutilizzo dei materiali per bitume schiumato o per rilevati.

Sono elencati i rapporti di prova sulle terre e rocce da scavo, delle demolizioni e dei fresati d'asfalto, divisi per gruppi omogenei, al fine di dimostrare il rispetto dei limiti fissati dal D.M. 5 febbraio 1998 e s.m.i. e del D.lgs. 152/2006 Titolo 5° Parte IV necessari al riutilizzo ai sensi dell'art. 184 bis come "Sottoprodotto" in cui la sostanza o l'oggetto è originato da un processo di produzione, di cui costituisce parte integrante, e il cui scopo primario non è la produzione di tale sostanza od oggetto".

Per tutti quei materiali che invece l'impresa si è disfatta o di cui è stata obbligata a farlo, sono state attivate le necessarie operazioni per il conferimento di questi rifiuti presso discarica autorizzata o centri di recupero. Si riporta una sintesi dei rifiuti divisi per codice CER e quantità totale conferito.

R

///

ve

2

L

25/3/00

3 *15* *20* *25* *30* *35* *40* *45* *50* *55* *60* *65* *70* *75* *80* *85* *90* *95* *100*

Autostrada Salerno – Reggio Calabria progettazione ed esecuzione dei lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a delle norme cnr/80, dal km 173+000 al km 185+000. 3° Macrolotto – parte 3°.

Nella relazione fornita si riporta la seguente tabella del bilanciamento delle materie ovvero dalla produzione al riutilizzo delle materie all'interno del cantiere. Tra le aree di recupero ambientale fanno parte anche alcuni siti adiacenti tracciato autostradale fortemente degradati da precedenti interventi di realizzazione della vecchia autostrada A3 SA-RC. Pertanto, tenendo presente che l'arteria autostradale ricade in Area Parco del Pollino, è risultato obbligatorio ridare valore ambientale alle situazioni di degrado pregresso, come da Determina Direttoriale prot.n.DVA-2014-0028709 del 10/09/2014. Come si evince dalla Tabella 1 "*Bilanciamento delle materie*" riportata in seguito tra la produzione e il riutilizzo il bilancio complessivo delle materie comporta un delta nullo.

In seguito al sopralluogo del 12/03/2015 è stato fornito l'elaborato "*Relazione sulle attività svolte in merito alla PVT3 Aggiornata al 10/03/2015*" che contiene una descrizione degli interventi previsti nel progetto di variante ed il confronto con lo stato dei lavori eseguiti.

3. Criticità emerse dal sopralluogo

Durante il sopralluogo del 10/03/2015 il Gruppo Verificatore della Commissione ha potuto prendere visione dei lavori svolti nell'intero tracciato per come ispezionabile percorrendo l' A3 da nord a sud e viceversa tra gli svincoli di Campotenese e Morano Calabro. Dal sopralluogo sono emerse le seguenti aree di criticità.

Gli imbocchi delle Gallerie, con particolare riferimento all'imbocco sud della Cerreta, si presentano con una configurazione morfologica disarmonica, priva di un disegno unitario del profilo originario, risultando come sommatoria di interventi successivi e casuali.

Inoltre, tale intervento è privo di messa in posto di strato vegetale e relativa piantumazione. Anche la ricostruzione di entrambi gli imbocchi della Galleria Colloredo risultano estranei al contesto, considerando la presenza delle vestigia del Convento di Colloredo, e priva di raccordo con la morfologia del versante.

Gli interventi di recupero dei naturali profili d'alveo rispettano le ipotesi della perizia di variante, almeno per quanto riguarda la ricostruzione morfologica mentre l'impianto delle specie arbustive e vegetali appare difforme ai sestì di impianto approvati e, tra l'altro, impostato su fondi aridi di colmate artificiali realizzate con inerti prevalentemente calcarei, privi della stesa di un orizzonte vegetale. Se non si interverrà adeguatamente alla soluzione della suddetta criticità, anche mediante un censimento delle specie impiantate, che comprenda il rilievo delle fallanze ed il conseguente reimpianto, ritarderà irrimediabilmente il recupero della naturale fisionomia delle aree, ricadenti all'interno del perimetro del Parco Nazionale del Pollino.

L'intervento di recupero ambientale della strada in terra battuta presente lungo il lotto, utilizzata come pista di cantiere, risulta difforme a quanto descritto nel progetto di variante approvato con il parere della Commissione n.1593 del 01/08/2014. La sistemazione attuata risulta del tutto insufficiente, priva di qualsiasi barriera visiva ottenuta dall'impianto di idonee specie vegetali che vada a mimetizzare il grosso e continuo solco che attraversa longitudinalmente l'intero versante.

Il recupero delle aree sottostanti il Viadotto Caballa risultano difformi al progetto presentato, sia sotto l'aspetto della ricostruzione morfologica che vegetazionale.

Il sito posto in prossimità dello Svincolo di Morano, presso l'ex cava di prestito aperta per la realizzazione della vecchia autostrada, risulta ben armonizzato con il profilo naturale del versante. Stessa cosa può sostenersi per la ricostruzione dell'imponente scarpata autostradale posta ad inizio lotto, allo svincolo di Campotenese, il cui nuovo profilo ben si accorda con l'imbocco della Galleria Campotenese. In ogni caso, per entrambi i siti, soprattutto per quest'ultimo, è necessario eseguire un rilievo volto a definire il grado di attecchimento dei sestì di impianto.

A partire dal completamento degli interventi, per le ricostruzioni morfologiche e vegetazionali è necessario eseguire un piano di monitoraggio pluriennale (tre anni) utile a verificare l'efficacia degli interventi. Tale piano dovrà essere preventivamente approvato dalla Direzione. Generale per le Valutazioni

4. Valutazioni

L'attività svolta dalla Commissione ha avuto come scopo la verifica ed il controllo dei lavori, ai sensi dell'art.185, commi 6 e 7 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., al fine di escludere che la realizzazione delle opere nell'ambito del progetto "Macrolotto 3, parte 3 dal km 173+900 al km 185+000 dell'Autostrada Salerno – Reggio Calabria – Progetto costruttivo degli adeguamenti ambientali", comporti significative variazioni dell'impatto ambientale. Inoltre, l'attività è stata indirizzata anche all'accertamento, ai sensi dell'art.186, comma 4 (lett.b) del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. della rispondenza del progetto alle eventuali prescrizioni dettate in sede di procedure precedenti riguardanti il progetto in questione.

Dal sopralluogo effettuato è stato possibile constatare la corrispondenza di quanto realizzato con gli elaborati della perizia di variante tecnica approvata con la Determina Direttoriale prot.n.DVA-2014-0028709 del 10/09/2014.

Tale corrispondenza si evince anche dall'esame dell'elaborato "Relazione sulle attività svolte in merito alla PVT3 Aggiornata al 10/03/2015" che contiene una descrizione degli interventi previsti nel progetto di variante ed il confronto con lo stato dei lavori eseguiti.

Per quanto riguarda il monitoraggio ambientale i punti di monitoraggio, nel corso delle lavorazioni, sono rimasti accessibili ed integri, in modo che i dati fossero sempre sovrapponibili con le campagne d'indagine precedenti. In generale le risultanze dei dati oggettivi delle campagne di monitoraggio non hanno rilevato superamenti dei limiti della normativa vigente.

Tutte le informazioni relative ai monitoraggi eseguiti nonché i commenti alle attività e ai risultati sono stati inseriti nel database dello specifico SIT e contestualmente aggiornati.

Per quanto riguarda la gestione delle terre e rocce da scavo i materiali provenienti dagli scavi delle gallerie sono stati reimpiegati conformemente alle procedure operative previste. Il Piano di Gestione delle Terre è stato aggiornato, in relazione alle nuove destinazioni dei materiali di scavo, ai sensi e nel rispetto del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. come richiesto con la Determina Direttoriale DVA-2014-28709 del 10/09/2014.

Sono stati visionati i registri dei rapporti di prova dei test di cessione secondo i limiti fissati dal D.M. 5 febbraio 1998 e s.m.i. e delle caratterizzazioni analitiche dei terreni secondo il D.lgs. 152/2006 Titolo 5° Parte IV.

Sono stati visionati i MUD e la tabella riepilogativa dei codici CER dei rifiuti conferiti a discarica e centri di recupero.

Nell'ambito del Sistema di gestione ambientale sono state visionate le procedure messe in atto dall'impresa appaltatrice al fine di contenere gli eventuali impatti prodotti dall'attività di cantiere nonché i registri relativi agli audit effettuati.

Per tutte le criticità emerse in sede di sopralluogo svolto in data 12/03/2015 e riguardanti la sistemazione degli imbocchi delle gallerie, il recupero dei naturali profili d'alveo, il recupero delle aree sottostanti il Viadotto Caballa, il recupero ambientale della strada in terra battuta presente lungo il lotto, utilizzata come pista di cantiere e la verifica dell'efficacia degli interventi per le ricostruzioni morfologiche e vegetazionali si ritiene necessario che la società proponente provveda quanto richiesto con il presente parere.

PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE ESPRIME

IL SEGUENTE PARERE

- la verifica ed il controllo compiuta ai sensi dell'art.185, commi 6 e 7 del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i., sui lavori eseguiti nell'ambito del progetto "Macrolotto 3, parte 3 dal km 173+900 al km 185+000 dell'Autostrada Salerno – Reggio Calabria – Progetto costruttivo degli adeguamenti ambientali" ha dimostrato che:
 - la realizzazione delle opere non ha comportato significative variazioni dell'impatto ambientale;
 - le attività fino ad ora svolte rispettano le prescrizioni impartite con i pareri della Commissione;
- con riferimento alle criticità riscontrate 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:
 - procedere con una riconfigurazione morfologica degli imbocchi delle gallerie (imbocco sud della Cerreta e entrambi gli imbocchi della Galleria di Colloredo) secondo una progettazione unitaria e armonizzata con il contesto geomorfologico e vegetazionale, tendendo al ripristino del profilo naturale dei versanti ed alla riduzione degli elementi geometrici ed artificiali;

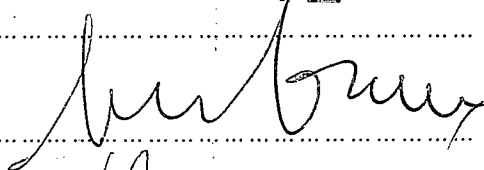
Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the right and several initials on the left.

- intervenire per risolvere la criticità legata all'impianto delle specie arbustive e vegetali negli interventi di recupero ambientale delle aree ricadenti all'interno del perimetro del Parco Nazionale del Pollino anche mediante un censimento delle specie impiantate, che comprenda il rilievo delle fallanze ed il conseguente reimpianto;
- provvedere ad un ulteriore recupero ambientale della strada in terra battuta presente lungo il lotto, utilizzata come pista di cantiere, in conformità a quanto descritto nel progetto di variante approvato con il parere della Commissione n.1593 del 01/08/2014;
- attuare il recupero delle aree sottostanti il Viadotto Caballa in conformità al progetto approvato con il parere della Commissione n.1593 del 01/08/2014, sia sotto l'aspetto della ricostruzione morfologica sia sotto l'aspetto vegetazionale;
- eseguire un piano di monitoraggio pluriennale (tre anni) utile a verificare l'efficacia degli interventi per le ricostruzioni morfologiche e vegetazionali.

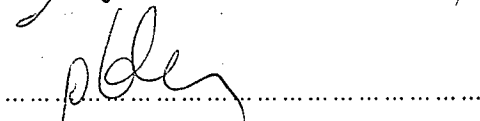
Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

ASSENTE

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



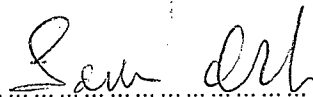
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



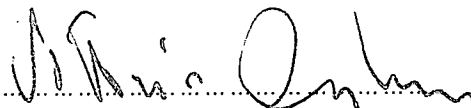
Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

ASSENTE

Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio



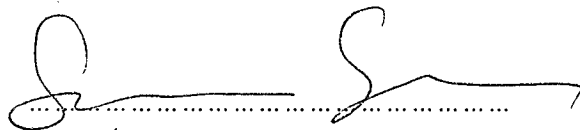
Dott. Renzo Baldoni

ASSENTE

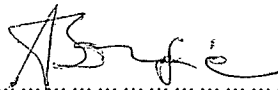
Avv. Filippo Bernocchi

ASSENTE

Ing. Stefano Bonino



Dott. Andrea Borgia



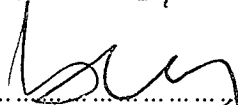
Ing. Silvio Bosetti



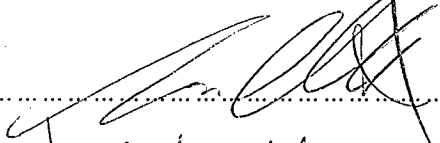
Ing. Stefano Calzolari



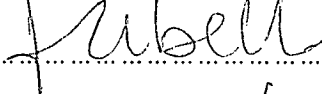
Ing. Antonio Castelgrande



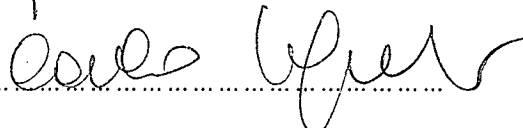
Arch. Giuseppe Chiriatti



Arch. Laura Cobello



Prof. Carlo Collivignarelli



Dott. Siro Corezzi

ASSENTE

Dott. Federico Crescenzi

ASSENTE

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

ASSENTE

Cons. Marco De Giorgi

ASSENTE

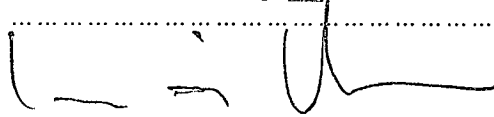
Ing. Chiara Di Mambro



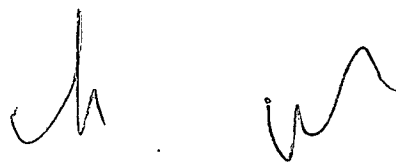
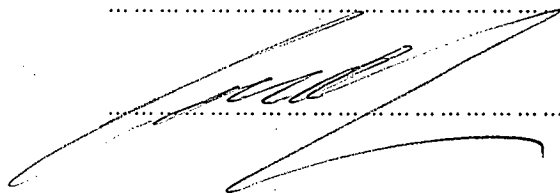
Ing. Francesco Di Mino

ASSENTE

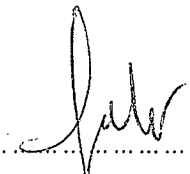
Avv. Luca Di Raimondo



Ing. Graziano Falappa

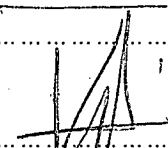


Arch. Antonio Gatto




Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

~~Ing. Antonio Grimaldi~~



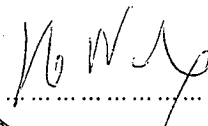
Ing. Despoina Karniadaki

ASSENTE

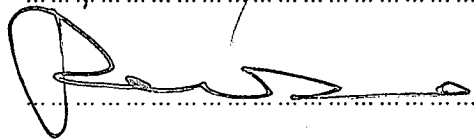
Dott. Andrea Lazzari

ASSENTE

Arch. Sergio Lembo



Arch. Salvatore Lo Nardo



Arch. Bortolo Mainardi



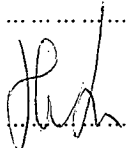
Avv. Michele Maureri



Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

Ing. Francesco Montemagno



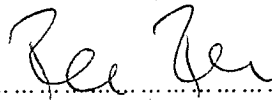
Ing. Santi Muscarà



Arch. Eleni Papaleludi Melis

ASSENTE

Ing. Mauro Patti



Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

V. S.

Avv. Xavier Santiapichi

X. S.

Dott. Paolo Saraceno

P. S.

Dott. Franco Secchieri

F. S.

Arch. Francesca Soro

F. S.

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

R. V. (ASTENUTO)