



REGIONE DEL VENETO

SUPERSTRADA A PEDAGGIO PEDEMONTANA VENETA

CONCESSIONARIO

CONTRAENTE GENERALE



SPV SpA
Via Inverio, 24/A
10146 Torino

IL DIRETTORE TECNICO:
Geom. Giovanni Salvatore D'Agostino

Società di progetto ai sensi dell'art. 156 D.LGS 163/06
subentrato all'ATI



SIS Scpa
Via Inverio, 24/A
10146 Torino

Consorzio Stabile fra le Imprese:



Sacyr Construcción S.A.U.



INC S.p.A.



SIPAL S.p.A.



INFRASTRUCTURAS S.A.
Paseo de la Castellana, 83-85
28046 Madrid



SIS Scpa
Via Inverio, 24/A
10146 Torino

SOCIETA' DI PROGETTAZIONE

RESPONSABILE PROGETTAZIONE ESECUTIVA

DIRETTORE DEI LAVORI E PROGETTISTA PROGETTO COSTRUTTIVO

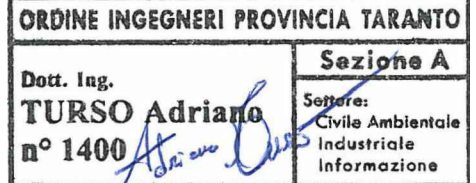


Your global engineering partner
SIPAL S.p.A.
Via Inverio, 24/A
10146 Torino



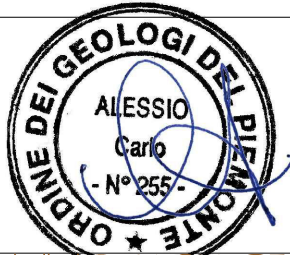
ORDINE DEGLI INGEGNERI
DELLA PROVINCIA DI CUNEO

1211 Dott. Ing. Claudio Dogliani



COORDINATORE PER LA SICUREZZA IN FASE DI PROGETTAZIONE

GEOLOGO



N. Progr. _____
Cartella N. _____

PROGETTO ESECUTIVO

VARIAZIONE PROGETTUALE
DAL KM 11+190.00 AL KM 17+000.00

LOTTO 1 - TRATTA "C"
Dal Km. 9+756 al Km 23+600

TITOLO ELABORATO:

PROGETTO DELL'INFRASTRUTTURA CANTIERIZZAZIONE PARTE GENERALE

Modifica delle fasi di scavo della Galleria Naturale Malo - Motivazioni della modifica alla cantierizzazione approvata

P V V C N G E G E 1 C 0 0 0 - 0 0 4 0 0 0 3 R A 0

SCALA: -

| REV. | CL | DESCRIZIONE | REDATTO | DATA | VERIFICATO | DATA | APPROVATO | DATA |
|------|----|-----------------|---------|------------|------------|------------|-----------|------------|
| 0 | PV | PRIMA EMISSIONE | SIS | 04/05/2018 | SIPAL | 04/05/2018 | SIS | 04/05/2018 |
| | | | | | | | | |
| | | | | | | | | |

IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:

Dott. Ing. Giuseppe Fasiol

VALIDAZIONE:

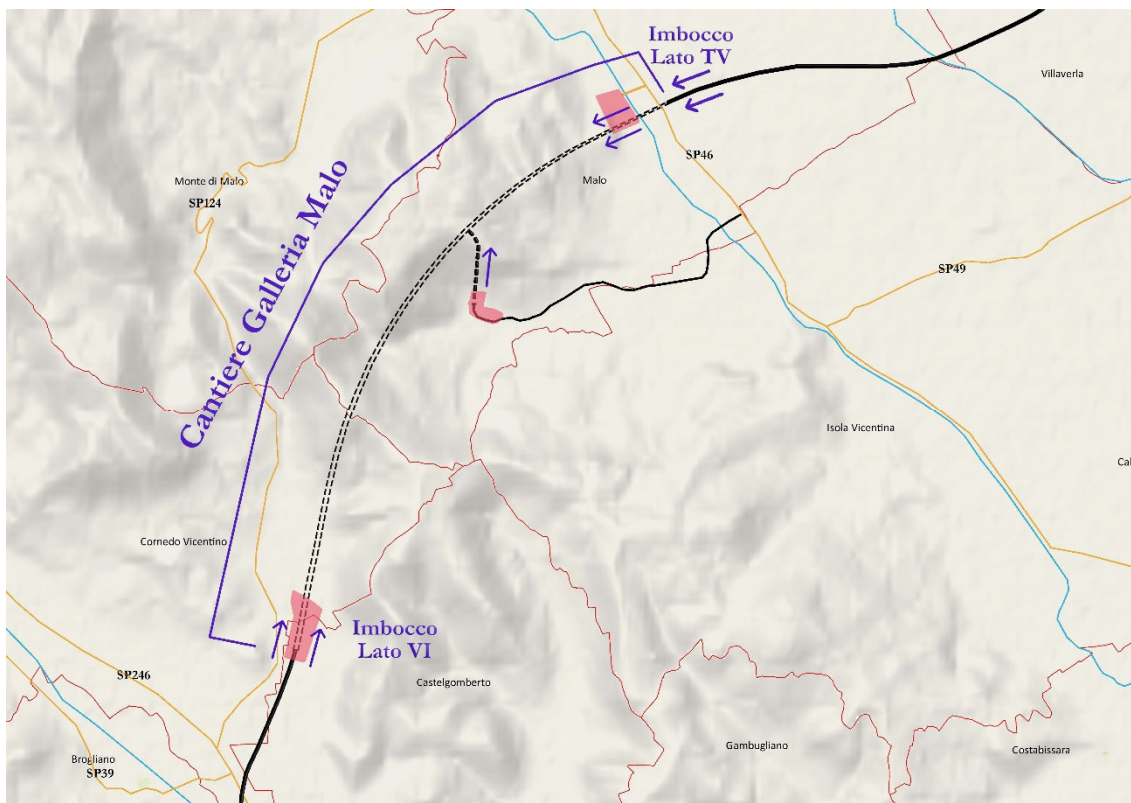
PROTOCOLLO : _____

DEL: _____

MOTIVAZIONI DELLA MODIFICA ALLA CANTIERIZZAZIONE DELLA GALLERIA DI MALO

La presente richiesta nasce in conseguenza ad un non preventivabile evento che ha generato questa nuova proposta di cantierizzazione rispetto al progetto esecutivo.

Quest'ultimo prevedeva che la galleria di Malo venisse realizzata, come da immagine in seguito riportata, a partire dai due imbocchi, su entrambi i forni, ed una galleria per i mezzi di emergenza, dotata anch'essa di apposita area di cantiere, da cui i mezzi potevano portare il materiale nei siti previsti attraverso l'utilizzo della viabilità di cantiere, evitando pertanto l'interferenza con i nuclei abitati e i centri di S. Tomio e Isola Vicentina, permettendo poi l'accesso alla SP 46.



In fase di realizzazione della costruenda galleria di Malo e più precisamente il 19 Aprile 2016, durante le operazioni di scavo, in corrispondenza dell'intersezione tra le canne dell'asse principale e la discenderia di accesso laterale alla Galleria, è avvenuto un incidente mortale a seguito del quale è stato notificato il sequestro del cantiere, con conseguente blocco dei lavori nel tratto interessato dalle indagini.

Al fine di garantire il rispetto dei tempi di consegna previsti dall'opera, si propone di eseguire lo scavo della galleria Malo non solo dal fronte di accesso posto dal lato Vicenza, ma anche dai fronti aggiuntivi realizzabili in corrispondenza della intersezione con la finestra della Vallugana. Con questa proposta di cantierizzazione sarebbe possibile contenere i tempi di esecuzione dello scavo della galleria entro i limiti contrattuali (2020).

Motivazioni della modifica alla cantierizzazione

La necessità di approvare la modifica alla cantierizzazione della galleria di Malo deriva da una discordanza tra il parere del Ministero dell'Ambiente, quello del CIPE n.96/2006 ed il Decreto n. 123 del 23 Dicembre 2013 del Commissario Delegato per l'Emergenza Determinatasi nel Settore del Traffico e della Mobilità nel Territorio delle Province di Treviso e Vicenza.

Il proponente, nello SIA, valutò diverse ipotesi di varianti di tracciato in zone particolarmente sensibili e, tra queste, la variante n.5 che riguarda proprio lo spostamento della "finestra" di accesso per i mezzi di soccorso alla galleria Malo.

La variante n.5 fu proposta proprio per minimizzare l'impatto nella limitrofa valletta della finestra di emergenza, originariamente ubicata in altra posizione. La finestra, come previsto dal promotore, aveva lo scopo, oltre che di consentire l'accesso ai mezzi di soccorso o di garantire una via di fuga intermedia dalla galleria in caso di incidente, di accelerare i tempi di esecuzione dello scavo della galleria naturale consentendo, nell'ipotesi di procedere allo scavo col sistema tradizionale, l'attacco della galleria su ulteriori quattro fronti prevedendo, ovviamente, il trasporto del materiale scavato da questi fronti, attraverso la strada di servizio già realizzata.

La Commissione VIA Speciale del Ministero dell'Ambiente nella sua relazione istruttoria per l'espressione del parere di compatibilità ambientale ha approvato la soluzione della variante n. 5, includendo nell'approvazione anche l'ipotesi di utilizzare la galleria di emergenza e la strada specificatamente realizzata nella Vallugana, per il transito dei mezzi che dovranno trasportare il materiale di scavo di tutta la galleria e non solo della galleria di emergenza.

A pagina 11 del parere dato in Roma il 13 Febbraio 2006 ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs. n. 190 del 20 Agosto 2002, la Commissione VIA inserisce una tabella che riporta al punto 5, nella descrizione tecnica, quanto segue:

"La variante alla strada della Vallugana dovrà essere realizzata solo nel caso di scavo con metodi tradizionali con utilizzo di un fronte intermedio di attacco per contenere i tempi esecutivi per consentire il trasporto a discarica dello smarino senza attraversare i nuclei abitati e i centri di S. Tomio e Isola Vicentina."

Dunque, la Commissione VIA di fatto, con il suo parere, ha sancito che qualora fosse necessario scavare la galleria con metodi tradizionali, proprio per garantire il completamento dell'opera nei tempi previsti, è possibile realizzare la strada prevista con la variante della Vallugana ed utilizzarla per allontanare lo smarino anche delle due canne principali della galleria Malo.

A tal proposito chiede inoltre, ai fini di una riduzione dell'impatto paesaggistico (prima colonna della tabella a pag. 11 del parere citato sopra) di trasformare questa viabilità, una volta completati i lavori della galleria, in un percorso ciclo pedonale.

La modifica alla cantierizzazione sarebbe pertanto coerente con quanto previsto dal parere del MATTM.

Motivazioni della modifica alla cantierizzazione

Il CIPE, con delibera n° 96/2006 di approvazione del progetto preliminare sembrerebbe non approvare l'utilizzo della finestra e della discenderia per la movimentazione dello smarino, difatti nella delibera è riportato testualmente quanto segue:

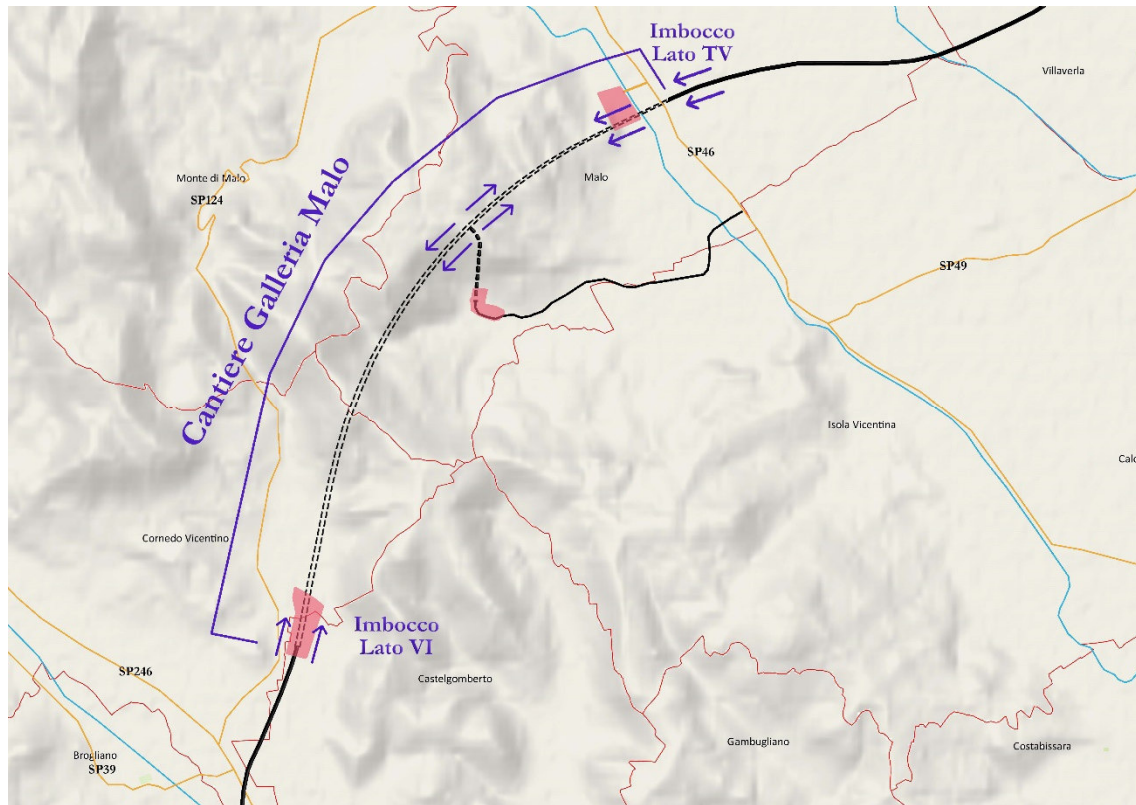
“La finestra alla galleria di Malo, prevista in località Vallugana, così come planimetricamente indicato nella variante n. 5, risulta essere indispensabile ad assicurare l'esistenza di una via di fuga, nonché la possibilità di accesso dei mezzi di soccorso nella galleria stessa. La localizzazione della galleria di emergenza secondo quanto proposto dal SIA nella variante n. 5 appare migliorativa”.

Si conferma che l'utilizzo della finestra per l'evacuazione del materiale di smarino non appare tuttavia proponibile, in ragione della elevata sensibilità paesaggistico ambientale dei siti che verrebbero interessati dal transito dei mezzi d'opera in fase di cantiere”.

La proposta di modifica alla cantierizzazione consente di eseguire lo scavo della galleria di Malo non solo dal fronte di accesso posto al lato Vicenza (oggi sotto sequestro) ma anche dai fronti aggiuntivi realizzabili in corrispondenza dell'intersezione della finestra.

Con questa proposta di modifica alla cantierizzazione, come illustrato nell'immagine che segue, sarebbe possibile contenere i tempi di esecuzione dello scavo della galleria entro i limiti contrattuali (11 Settembre 2020).

Va evidenziato che, qualora le aree dovessero essere dissequestrate e fosse consentito nuovamente lo scavo da quei fronti, il tempo di interferenza dello scavo della galleria principale, con la Vallugana, potrebbe ridursi poiché, una volta scavata completamente la galleria in direzione Treviso, sarebbe possibile portar fuori il materiale di scavo direttamente dalla discenderia e non più dalla finestra di emergenza.

Motivazioni della modifica alla cantierizzazione

L'oggetto della presente nota è la proposta di modifica alla cantierizzazione approvata, che non prevede la realizzazione di nuove opere e utilizza l'area di cantiere esistente posta all'uscita della galleria di emergenza e la viabilità di cantiere già realizzata, prolungandone esclusivamente l'utilizzo con i mezzi per il trasporto del materiale di scavo per ulteriori 20 mesi. Restano inalterate le tipologie di lavorazione nonché i siti di deposito previsti nel progetto approvato.

Si precisa che rispetto alle lavorazioni già eseguite ed in essere non si riscontrano interferenze con nuovi ricettori, rispetto a quelli già individuati nel piano di monitoraggio ambientale.

Il tipo di interferenza con l'ambiente e il paesaggio è di carattere temporaneo e di durata molto limitata (20 mesi circa). Al cessare delle lavorazioni del cantiere, scomparirà ogni fonte di disturbo all'ambiente circostante, ed automaticamente ogni tipo di interferenza originata dalle attività di costruzione della SPV verrà a mancare. Infatti, già il SIA proponeva di convertire la pista di cantiere in una pista ciclopedonale in quanto il paesaggio tornerà ad essere godibile nella sua completezza.

Si precisa in sintesi che tale modifica alla cantierizzazione non comporta la realizzazione di nuove opere e prevede l'utilizzo dell'area di cantiere posta all'uscita della galleria di emergenza e la viabilità di cantiere, e che i potenziali effetti legati a tale modifica saranno riconducibili all'aumento del numero di mezzi che percorreranno la viabilità di cantiere e un breve tratto della SP46 di circa 500/600 m.