



Ministero dell' Ambiente e della Sicurezza Energetica

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

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

*** * ***

Parere n. 460 del 19 maggio 2023

Progetto:	<p><i>Variante ex Art. 169 Dlgs n. 163/2006</i></p> <p><i>Perizia di variante sul progetto esecutivo S.S. n. 131 "di Carlo Felice". Adeguamento e messa in sicurezza. Risoluzione dei nodi critici. I stralcio funzionale dal km 158+000 al km 162+700.</i></p> <p>ID_VIP 9668</p>
Proponente:	<p>ANAS S.p.A.</p>

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

Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n. 34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;

Ricordata la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;
- 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*”;
- 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. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che “*disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997*”;
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante “*Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull’aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d’appalto degli enti erogatori nei settori dell’acqua, dell’energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture*” e, in particolare, l’art. 216 “*Disposizioni transitorie e di coordinamento*”, comma 27;
- il D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017 recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”.

DATO ATTO che:

- con nota prot. 162663 del 3/03/2023, acquisita dalla Direzione Generale (di seguito Direzione) al prot. MASE-50968 del 3/04/2023, la Società ANAS S.p.a. (di seguito Proponente), ha presentato istanza per l'avvio della procedura di verifica di Variante, ai sensi dell’art. 169, commi 3 e 4 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i., per quanto applicabile all’articolo 216, c. 27 del

D.Lgs. 50/2016, e s.m.i. e trasmesso la documentazione relativa per l'intervento "Perizia di variante sul progetto esecutivo S.S. n. 131 "di Carlo Felice". Adeguamento e messa in sicurezza. Risoluzione dei nodi critici. I stralcio funzionale dal km 158+000 al km 162+700";

- con nota prot. MASE-55001 del 6/04/2023, acquisita al prot. CTVA-4202 del 6/04/2023, la Direzione ha comunicato alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (nel seguito Commissione) l'avvio dell'istruttoria relativa al procedimento di Verifica Varianti ex art. 169 cc. 3e 4 del D.Lgs. 163/2006 per quanto applicabile all'art. 216, c. 27, del D.Lgs. 50/2016 per l'intervento "Perizia di variante sul progetto esecutivo S.S. n. 131 "di Carlo Felice". Adeguamento e messa in sicurezza. Risoluzione dei nodi critici. I stralcio funzionale dal km 158+000 al km 162+700" sulla base della documentazione inviata dal Proponente;
- con la medesima nota è stata formalizzata l'assegnazione al Gruppo Istruttore.

RILEVATO che per il progetto in questione:

- ✓ con Delibera 21/12/2001, n. 121, ai sensi dell'art. 1 della legge n. 443/2001, il CIPE ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che riporta all'allegato 1, nell'ambito dell'infrastruttura «Piastra Logistica Euro Mediterranea della Sardegna», l'intervento «Adeguamento della SS 131 Cagliari - Sassari» e che all'allegato 2, nella parte relativa alla Regione Sardegna, tra i «Corridoi stradali» include il «Completamento adeguamento SS 131 Cagliari - Porto Torres»;
- ✓ con Delibera 1/08/2014, n. 26 il CIPE ha espresso parere sull'XI Allegato infrastrutture al DEF 2013, che include, nella «Tabella 0 Avanzamento Programma infrastrutture strategiche», nell'ambito dell'infrastruttura «Adeguamento SS 131 Cagliari – Sassari», l'intervento «Svincoli e messa in sicurezza km 146+800 km 209+600»;
- ✓ con il Parere n. 1875 del 25/09/2015 la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ha espresso parere favorevole con prescrizioni circa la compatibilità ambientale del Progetto definitivo "Adeguamento e messa in sicurezza della SS 131 "Carlo Felice" dal km 108+300 al km 209+500 - Risoluzione nodi critici - 1° e 2° stralcio" e del relativo Piano di utilizzo delle terre; in particolare, l'approvazione del Piano di Utilizzo ai sensi dell'art.5, comma 3 redatto in conformità a quanto disposto dal DM 10 agosto 2012 n.161, è condizionata all'ottemperanza di prescrizioni;
- ✓ con Delibera CIPE n. 108 del 23/12/2015 è stato approvato il *Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 131 «Carlo Felice», dal km 108+300 al km 209+500. Risoluzione nodi critici. 1° e 2° stralcio. Approvazione progetto definitivo*, con prescrizioni e raccomandazioni;
- ✓ con il Parere n. 2933 del 25/01/2019, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS ha espresso "parere positivo alla verifica di Attuazione per la fase del progetto esecutivo *sempreché siano rispettate le prescrizioni della Delibera CIPE del 23 dicembre 2015 per le fasi ante opera, in corso d'opera e post opera e prima dell'inizio dei lavori vengano positivamente verificate le seguenti ulteriori prescrizioni*", tra le quali, in particolare, in merito al Piano di Utilizzo terre e rocce da scavo:

11. Prima dell'approvazione definitiva del Progetto esecutivo:

a. dovrà essere riaggiornato ed approvato il Piano di Utilizzo terre e rocce da scavo;

con riferimento al progetto esecutivo e verifiche di attuazione:

- con il Provvedimento Direttoriale prot. DVA-DEC-2019-0000056 del 26/02/2019, è stata determinata la positiva conclusione dell'istruttoria di Verifica di Attuazione – Fase 1, ai sensi dei commi 6 e 7, dell'art.185, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii., per il progetto esecutivo "Adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 131 dal Km 108+300 al km 209+500 - Risoluzione dei nodi critici - 1° stralcio dal km 158+000 al km 162+700", presentato dalla Società proponente ANAS S.p.a., nel rispetto delle condizioni ambientali indicate nel parere n. 2933 del 25 gennaio 2019 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA

e VAS, da ottemperare in parte prima dell'approvazione definitiva del Progetto esecutivo e in parte prima dell'inizio dei lavori

- con la Determina Direttoriale la Direzione, visto il parere della Commissione del 2/10/2020 ha comunicato la positiva conclusione dell'istruttoria di aggiornamento del Piano di Utilizzo ai sensi del D.M. 161/2012 rilevando che è risultato aggiornato come richiesto dal Provvedimento Direttoriale prot. DVA-DEC-2019-0000056 del 26/02/2019, e risponde alle prescrizioni di cui alla Delibera CIPE n.108 del 23/12/2015 – Sezione Allegato 1 - Prescrizioni, 1.4. Prescrizioni relative al Piano di Utilizzo ex D.M. 10 agosto 2012, n. 161 (da 1.4.1.a a 1.4.6.).

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della seguente documentazione acquisita per la Verifica Varianti, ai sensi dell'art. 169, c. 4, del D.Lgs. 163/2006 relativa a "*Perizia di variante sul progetto esecutivo S.S. n. 131 "di Carlo Felice". Adeguamento e messa in sicurezza. Risoluzione dei nodi critici. I stralci funzionali dal km 158+000 al km 162+700*", così come disposto dalla Direzione con la nota sopracitata MASE-55001 del 6/04/2023
- la documentazione di compone di
 - ✓ Relazione generale
 - ✓ Tavole di confronto n.4
 - ✓ Elaborati del Progetto Esecutivo di Variante, comprensivo dell'elenco elaborati e della dichiarazione del progettista

Per quanto riguarda la proposta di variante

La S.S. 131 di "Carlo Felice" è la via di comunicazione più importante della Sardegna e di cui costituisce il principale collegamento viario, sviluppandosi in direzione Sud-Nord da Cagliari a Porto Torres, per un'estensione di circa 235 km, collegando i centri abitati più importanti dell'isola.

Il progetto di adeguamento e messa in sicurezza della S.S. 131 del 1° stralcio, compreso tra il km 158+000 ed il km 162+700, prevede la realizzazione di 2 nuovi svincoli, in sostituzione di altrettante intersezioni a raso esistenti:

- Svincolo di Bonorva sud al km 158+650;
- Svincolo di Bonorva nord al km 162+000;

e le sistemazioni delle viabilità locali ricadenti nella zona di svincolo.

L'importo complessivo di spesa dell'intervento è pari a € 41.419.049,95,

Il Direttore dei Lavori ha promosso la redazione della perizia a seguito di sopravvenute esigenze impreviste ed imprevedibili correlate alla durata contrattuale dei lavori, nonché a seguito di proposte migliorative, conseguenti ad approfondimenti progettuali, volte a rendere il lotto maggiormente fruibile. Sono state introdotte, altresì, modifiche presentate dall'Appaltatore e ritenute nell'interesse dell'Amministrazione e modifiche dirette a migliorare aspetti funzionali del progetto proposte dall'Ufficio DL, nonché modifiche intervenute per correggere omissioni del progetto esecutivo.

Con nota prot. n. CDG.REGISTRO UFFICIALE(Int.).0680061.27-10-2021 del 27.10.2021 veniva inoltrata alla DG la richiesta a redigere Perizia, corredandola con il rapporto informativo, nel quale il Responsabile del Procedimento descriveva le circostanze e le motivazioni a base delle variazioni proposte.

Le modifiche apportate al Progetto Esecutivo sono state suddivise come segue:

- A. modifiche in corso d'opera determinate da circostanze, impreviste ed imprevedibili durante la fase progettuale (art. 106, comma 1, lettera c del D.Lgs. 50/2016)
 - A.1 scavo in roccia;

- A.2 barriere metalliche – sostituzione barriere metalliche anas con barriere di tipo commerciale;
 - A.3 S.P. 124 – Svincolo nord operazioni propedeutiche;
 - A.4 servizio espropri e bonifica ordigni esplosivi S.P. 124 – svincolo nord;
 - A.5. tombino M1 – ripristino tombino esistente ammalorato;
 - A.6 disaggio massi delle reti paramassi per frana;
 - A.7 incremento monitoraggio ambientale;
 - A.8 attività di bonifica piano viabile svincolo nord e sud;
 - A.9 cordolo preesistente.
- B. modifiche dovute ad omissioni nel progetto esecutivo, che non pregiudicano comunque la realizzazione dell'opera o la sua utilizzazione (art. 106, comma 2, lett. B ultimo periodo, del D.Lgs. 50/2016)
- B1 attraversamento in condotta della S.S 131 per la raccolta delle acque di piattaforma alle vasche di prima pioggia – svincolo sud elaborazione particolari costruttivi e valorizzazione;
 - B.2 rimozione reti di contenimento S.S. 131 – conferimento a discarica;
 - B.3 segnaletica verticale – adeguamento strutturale portali.
- C. modifiche proposte dall'esecutore, di variazioni migliorative di sua esclusiva ideazione e che comportino una diminuzione dell'importo originario dei lavori (art. 8, comma 8 del decreto n. 49 del 07.03.2018)
- C.1 modifica tecnica migliorativa del pacchetto stradale con base riciclata.
- D. modifiche entro le soglie fissate all'articolo 35 e il 10% del valore iniziale del contratto dirette a migliorare aspetti funzionali (art. 106, comma 2, lettera A e B, primo periodo, del D.Lgs. 50/2016)
- D.1 modifica spartitraffico – svincolo nord e svincolo sud – sostituzione barriera metallica spartitraffico con barriera new jersey ANAS;
 - D.2 ottimizzazione sistema idraulico – fossi di guardia e canalette;
 - D.3 ottimizzazione del sistema di accesso ai fondi privati;
 - D.4 modifica tecnica muri – acciaio fondazioni;
 - D.5 integrazione reti di contenimento nel rafforzamento corticale.

Di seguito sono sintetizzate le modifiche apportate.

Per quanto riguarda la modifica espressa nel punto A.1, durante il corso di realizzazione dei muri di controripa della Rampa C dello Svincolo Nord, denominati in progetto OS6, si è rilevata la presenza di roccia, che nel progetto esecutivo era prevista con la semplice voce di scavo di sbancamento. Dal punto di vista ambientale, non vi sono modifiche degli impatti, in quanto la variante è relativa alla sola modalità di esecuzione e contabilizzazione dello scavo, incidendo esclusivamente sulle tempistiche di realizzazione della lavorazione, lasciando invariati i volumi di scavo.

In merito al punto A.2 il progetto esecutivo approvato prevede l'utilizzo delle barriere, in riferimento alla categoria di strada ed al tipo di traffico dedotto dall'analisi dei risultati trasportistici. A causa della indisponibilità di accordi quadro per l'installazione delle barriere metalliche di tipo Anas bordo laterale, nella PVT sono state previste barriere della medesima classe, sempre metalliche, di tipo commerciale.

Durante il corso dei lavori è prevista la chiusura dell'accesso alla S.P. 124 per la realizzazione del nuovo rilevato della S.S. 131, che lascia di fatto intercluse tutte le aree che avevano accesso da Bonorva alla S.P. 124. Dal punto di vista ambientale (punto A.3), non vi sono modifiche degli impatti, in quanto la

variante non è stata attuata, a meno di lavorazioni propedeutiche, e, comunque, è ricompresa del progetto CA340 S.S. 131 risoluzione nodi critici 3° stralcio, recentemente approvato.

Anche per il punto A.4 non vi sono modifiche degli impatti ambientali: al fine di realizzare il collegamento tra la zona PIP di Bonorva e la S.P. 124 è stato necessario acquisire nuove aree. Per velocizzare la procedura, l'appaltatore, con tecnico incaricato, ha effettuato i servizi di supporto ad Anas per la stima delle aree e l'immissione in possesso, che si sono concluse in data 08.02.2021. Nelle stesse aree è stata prevista anche la bonifica di ordigni esplosivi.

Al fine di evitare problematiche relative all'aggravarsi del fenomeno corrosivo riscontrato con conseguenti futuri ammaloramenti dello scatolare (tombino esistente che attraversa la S.S. 131), soprattutto in corrispondenza dell'attacco tra le due strutture, si prevede di effettuare un risanamento corticale della struttura esistente. Dal punto di vista ambientale, non vi sono modifiche degli impatti, in quanto la variante è relativa al risanamento corticale di un tombino in c.a. sottostante la carreggiata esistente della S.S. 131 (punto A.5).

Il punto A.6 riguarda il disgaggio delle rocce presenti nella rete paramassi al fine di mettere in sicurezza l'area del cantiere (a seguito di fenomeni franosi avvenuti nel mese di gennaio 2021).

Considerato che i tempi dell'appalto hanno subito variazioni importanti, è stato ritenuto indispensabile, viste le prescrizioni del VIA, di dover proseguire con il monitoraggio ambientale fino al completamento delle attività di esecuzione dei lavori, con un aumento dell'importo originariamente previsto in progetto (A.7).

La modifica progettuale (punto A.8) riguarda le fasi di realizzazione del tratto in trincea tra la sezione n. 26 e la sezione n. 36 dello Svincolo Nord, dove i risultati delle prove del campione di materiale, prelevato nella sezione n. 33 ed inviato al laboratorio, evidenziavano un materiale non idoneo, classificato A-4 (Q2135GD03-GA02 del 15.03.2022). È stato, pertanto, necessario prevedere nella PVT la bonifica del piano di posa del piano viabile in maniera più diffusa, ma sempre valutando caso per caso, rispetto alle previsioni di progetto esecutivo per non incorrere in fenomeni di cedimenti differenziali del piano viabile una volta in esercizio. Dal punto di vista ambientale, non vi sono modifiche degli impatti, in quanto la variante riguarda la bonifica del materiale non adatto meccanicamente al di sotto del piano viabile e la regimentazione delle acque di drenaggio provenienti dalle emergenze idriche avviene coerentemente con il progetto esecutivo già approvato.

Per quanto riguarda la modifica A.9, durante i lavori di realizzazione della paratia, denominata in progetto "OS3", è stato rinvenuto un cordolo in cls a sostegno della carreggiata in direzione Cagliari della S.S. 131 esistente per tutta la lunghezza della paratia stessa, pari a 125,00 ml e di 0.30 m di altezza. Tale cordolo in cls andava a sovrapporsi con la trave di coronamento della paratia, e, pertanto, è stato necessario demolire parte del cordolo per una larghezza pari a 1,10 m, tale da avere lo spazio utile per il getto della trave di coronamento.

La modifica riportata al punto B.1 riguarda omissione nel progetto esecutivo: durante l'esecuzione dei lavori e le verifiche topografiche per la realizzazione dello svincolo sud, si rilevava la mancanza nel progetto approvato del recapito delle acque di piattaforma della parte adiacente alla S.S. 131 in corrispondenza della carreggiata in direzione Sassari, verso la vasca di prima pioggia prevista nella parte opposta dello svincolo. Al fine di ottemperare alle previsioni del VIA, pertanto, si prevede di realizzare un attraversamento della S.S. 131 per convogliare le acque raccolte dello svincolo est verso la vasca di prima pioggia, tramite l'elaborazione dei relativi particolari costruttivi e valorizzazione economica. Tale omissione non pregiudica la realizzazione dell'opera, né maggiori oneri, in quanto, laddove progettualmente prevista, avrebbe comportato comunque un aumento del costo dell'opera. Dal punto di vista ambientale, gli impatti diminuiscono in quanto viene realizzato il collegamento del sistema di raccolta delle acque di piattaforma, ove previsto dal PE, alla vasca di prima pioggia. Questa variante è migliorativa dal punto di vista ambientale, rispetto al progetto esecutivo approvato.

Durante il corso dei lavori riguardanti lo sbancamento della S.S. 131, si è rilevata la presenza di vecchie reti di contenimento delle rocce sulle scarpate, la cui rimozione non era contemplata nel progetto (B.2).

La modifica progettuale B.3 riguarda i portali relativi agli svincoli di Bonorva Nord e Bonorva Sud, previsti dal progetto esecutivo, sono di diverse dimensioni e sostengono cartelli di dimensioni varie. A seguito di verifica statica della struttura metallica, come da progetto esecutivo, la struttura non risultava verificata a presso-tenso flessione a causa degli spessori della carpenteria dei portali a bandiera. Pertanto, al fine di risolvere tale problematica, è stato necessario, a valle della redazione di apposite relazioni di calcolo, rimodulare gli spessori delle lamiere necessaria per addivenire ad una verifica positiva della struttura stessa.

Al punto C sono riportate le variazioni migliorative proposte dall'impresa. Nello specifico la proposta di modifica del pacchetto stradale presentata dall'appaltatore prevede una soluzione di intervento differente rispetto a quella da progetto, sia per gli spessori che per le tipologie dei materiali impiegati; dal punto di vista ambientale, gli impatti diminuiscono in quanto vengono eliminate le forniture di materiale da cava per la produzione della base e vengono utilizzati materiali riciclati anche da lavorazioni esterne al cantiere stesso, nel rispetto delle normative vigenti. Questa variante è migliorativa dal punto di vista ambientale, rispetto al progetto esecutivo approvato in quanto sono palesi i benefici ambientali connessi al riutilizzo di inerti di recupero (tipicamente conglomerato bituminoso fresato), che consente quindi di ridurre i consumi energetici legati alla produzione e al reperimento degli inerti naturali e, al tempo stesso, di reimpiegare materiale diversamente destinato a smaltimento.

Il punto D.1 riguarda la modifica dello spartitraffico: a seguito dell'aggiudicazione dell'Accordo Quadro Anas sulle barriere spartitraffico new jersey e la firma del contratto, avvenuto in data 28.07.2021, al fine di effettuare modifiche del progetto dirette a migliorare gli aspetti funzionali, nonché singoli elementi tecnologici o singole componenti del progetto, si prevede di sostituire le barriere metalliche spartitraffico, previste nel progetto esecutivo con le barriere new jersey.

La variante D.2 è relativa alla sola tipologia di canalette, non vi sono modifiche degli impatti: durante il corso dei lavori, si è riscontrata una anomalia nelle previsioni di progetto per la realizzazione dell'idraulica dello Svincolo Nord, in particolare, lungo tutti i muri previsti, gli elaborati di progetto riportano le canalette prefabbricate. Al fine di rendere più efficace il sistema idraulico dello svincolo nord, caratterizzato da forti differenze di quota e da una serie di muri di sottoscarpa e controripa per la viabilità secondaria e le rampe del nuovo svincolo, si prevede di utilizzare la canaletta prefabbricata in tutti i muri presenti nello svincolo al fine di consentire un migliore captazione delle acque per consentire una migliore salvaguardia del corpo del rilevato, anche in termini di durabilità.

Al fine di rendere compatibili le esigenze dei fondisti confinanti con le opere in progetto, garantendone l'accesso ai terreni di proprietà con mezzi agricoli, oltre che con le greggi, si prevede la razionalizzazione degli accessi sulle viabilità locali, migliorando il sistema di accesso dei privati ai fondi di proprietà, che non erano previsti nel Progetto esecutivo (D.3).

La modifica D.4 riguarda i muri di sostegno: l'appaltatore richiedeva l'approvazione della modifica tecnica delle Opere di Sostegno, consistente nella sostituzione delle elevazioni dei muri di sostegno, denominati in progetto "OS" e previsti gettati in opera nel contratto, con doppia lastra tralicciata prefabbricata. Dal punto di vista tecnico tale modifica comportava un miglioramento in termini di prestazioni dell'opera ed un vantaggio di sicurezza dei lavoratori in fase di costruzione, vista le condizioni al contorno molto difficoltose a causa della natura dei luoghi impervi e degli spazi di lavoro ridotti. Inoltre, dal punto di vista economico, tale proposta risultava vantaggiosa per Anas. È stato effettuato anche un ricalcolo dell'armatura delle fondazioni previste nelle medesime opere. Dal punto di vista ambientale, non vi sono modifiche degli impatti, in quanto la variante è relativa alla modifica della sola tecnologia di costruzione dei muri di sostegno e dell'armatura delle fondazioni.

La modifica riportata al punto D.5 riguarda l'integrazione delle reti di contenimento: durante la prima visita di collaudo, avvenuta nei giorni 24 e 25 del mese di maggio 2022, i collaudatori hanno rilevato che il rafforzamento corticale previsto da progetto non prevedeva la copertura totale del versante con la rete in aderenza. Al fine di evitare che piccole parti di materiale incoerente potessero cadere sul piano viabile, i collaudatori hanno richiesto di prevedere l'integrazione della rete in aderenza sulla scarpata

In conclusione, le modifiche apportate al Progetto Esecutivo:

- non introducono varianti sostanziali al progetto originario e possono ricadere sotto gli incardinamenti normativi;
- i lavori previsti nella perizia in oggetto sono necessari ed indispensabili per adeguare le previsioni originarie alle nuove esigenze;
- non superano il 50% dell'importo originario e non necessitano del reperimento di ulteriori finanziamenti, trovando copertura nell'ambito del finanziamento disponibile per il progetto in argomento;
- rientrano nella fattispecie di cui alla comunicazione della Perizia di variante ex art. 169, c. 3 e 4 D.lgs. 163/2006 e ex art. 216 c. 27 D.Lgs.50/2016;
- rientrano nella fattispecie di cui all'art. 216, comma 1 bis del D.lgs. N. 50/2016 (ovvero gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche di cui alla disciplina dell'art. 163 del D.Lgs. 163/2006), come modificato dall'art. 1 comma 15 della legge n. 55/2019 (conversione in legge del DL n. 32/2021 "Sblocca Cantieri"), in combinato disposto con l'art. 42, co.1, lettera a) del D.L. 120/20 (Decreto Semplificazioni), con l'art. 52 c. 1, lett. a. p.to 8 della legge n. 108/2021(conversione in legge del D.L. 77/2021);
- le previsioni tecniche e quantitative sono contenute nei limiti del necessario, rispondono alle esigenze tecniche intervenute, appaiono indispensabili per la funzionalità dell'opera e rispettano essenzialmente la natura delle opere comprese nell'appalto principale.

ESAMINATA E VALUTATA tutta la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente ai fini della Verifica di Varianti con le note di cui in premessa

RILEVATO che:

- il presente parere ha per oggetto l'esame della documentazione acquisita per la verifica varianti, ai sensi del comma 4 art. 169 del D.Lgs. n. 163/2006 e s.m.i., per quanto applicabile all'articolo 216, c. 27 del D.Lgs. 50/2016, della "*Perizia di variante sul progetto esecutivo S.S. n. 131 "di Carlo Felice". Adeguamento e messa in sicurezza. Risoluzione dei nodi critici. I stralcio funzionale dal km 158+000 al km 162+700*" così come disposto dalla Direzione;
- nella verifica si tiene conto dei pareri precedentemente esitati con riferimento al progetto definitivo ed esecutivo.

La variante non assume rilievo localizzativo (D.Lgs. n. 163/2006, art.169, comma 3).

Le variazioni proposte non modificano l'assetto ambientale definito nella fase di approvazione del progetto esecutivo dell'opera, né incidono su alcuna delle componenti ambientali considerate e coinvolte, e anche dal punto di vista del sistema della Cantierizzazione, le modalità organizzative e realizzative delle opere non comporteranno modifiche sostanziali rispetto a quanto già previsto.

Il Proponente dichiara che, con riferimento a quanto previsto dall'art. 169, comma 3, del D.Lgs. 163/2006 e dall'art. 1 comma 15, del D.L. n. 32/2019, convertito con modificazioni dalla L. n. 55/2019 e s.m.i., la variante che la scrivente Società in qualità di soggetto aggiudicatore intende approvare direttamente presenta tutti i presupposti ivi stabiliti per tale approvazione, e che le nuove opere non richiedono una variazione del piano delle espropriazioni in precedenza assentito.

Esaminate e verificate le documentazioni progettuali si conclude quindi che, per quanto riguarda le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs. n. 163/2006, varianti progettuali proposte non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo, non comportano sostanziali modificazioni rispetto al progetto precedentemente approvato.

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

ESPRIME PARERE

ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D. Lgs. 163/2006

che, **per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza**, sussistono le condizioni di cui al comma 3, dello stesso sopracitato art.169, perché la proposta di Variante relativa a “*Perizia di variante sul progetto esecutivo S.S. n. 131 "di Carlo Felice". Adeguamento e messa in sicurezza. Risoluzione dei nodi critici. I stralcio funzionale dal km 158+000 al km 162+700*” sia approvate direttamente dal Soggetto Aggiudicatore.

Il Presidente della Commissione

Cons. Massimiliano Atelli