



*Ministero dell' Ambiente  
e della Tutela del Territorio e del Mare*  
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA - 2010 - 0017366 del 13/07/2010

Indirizzi In Allegato

Pratica N. DSA-VIA-LO-00 [2009.0097].....

Ref. Mittente: .....

**OGGETTO: Procedura di Verifica di Ottemperanza (V.O. 62), ai sensi dell' art. 185 del D. Lgs. 163/2006, relativa al progetto esecutivo "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. ASR 20/07". Notifica esito istruttoria.**

La Società ANAS S.p.A. con nota prot. CDG-0151333-P del 26/10/2009, acquisita agli atti con prot. DSA-2009-30006 del 10/11/2009, ha trasmesso la documentazione inerente il progetto esecutivo in oggetto indicato ai fini dell'avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza al Decreto prot. DEC/VIA/6920 del 23/01/2002, ai sensi dell'art. 185, comma 4, del D. Lgs. 163/2006.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS con nota prot. CTVA-2010-000327 del 03/02/2010, acquisita agli atti con prot. DVA-2010-2644 del 04/02/2010, ha trasmesso il proprio Parere n. 418 del 29/01/2010 completo della "Scheda riepilogativa delle prescrizioni".

Con successiva nota prot. CTVA-2010-0001917 del 16/06/2010, acquisita agli atti con prot. DVA-2010-0015691 del 18/06/2010, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS ha comunicato la corretta formulazione della condizione n. 7.

**Preso atto che** la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS con il citato Parere n. 418/2010 e con la citata nota del 16/06/2010 prot. CTVA-2010-0001917, che, entrambi allegati in copia conforme, costituiscono parte integrante del presente provvedimento:

- ha espresso il parere che :

1. *"Sussista una sostanziale coerenza del progetto esecutivo con il progetto definitivo di cui al decreto di compatibilità ambientale.*
2. *Le variazioni del progetto esecutivo o non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo o introducono elementi migliorativi ovvero comportano nuove soluzioni accettabili dal punto di vista della compatibilità ambientale.*

3. *La fase di cantierizzazione risulta sostanzialmente coerente con le previsioni del progetto definitivo fatti salvi gli aspetti di dettaglio determinati dallo sviluppo esecutivo degli elaborati.*
4. *Il PMA, nelle linee generali di impostazione, è condivisibile, ma dovrà essere integrato secondo quanto previsto dalla normativa vigente*

- ha dichiarato che "è verificata l'ottemperanza del Progetto Esecutivo alle prescrizioni del Decreto di Compatibilità Ambientale alle seguenti ulteriori condizioni:

1. *Negli attraversamenti dei corsi d'acqua dovranno essere mantenute e salvaguardate le condizioni naturali degli alvei e delle sponde, evitando la rettifica e la riprofilatura delle sponde e del fondo con scogliere con particolare attenzione alla rinaturazione del nuovo profilo del Torrente Romania.*
2. *Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere eseguito il monitoraggio ante opera con evidenziazione e definizione degli interventi di ripristino previsti in corrispondenza: dei cantieri, delle aree di servizio in prossimità degli imbocchi e dei viadotti, della viabilità di servizio.*
3. *Si dovrà anticipare per quanto possibile la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura, ponendo in essere tali opere in maniera integrata tenendo conto di tutte le valenze presenti sul territorio.*
4. *Nella realizzazione delle barriere antirumore si dovranno adottare soluzioni tipologiche di qualità che, pur mantenendo la medesima funzionalità, siano in grado di inserirsi in modo più armonico nei contesti attraversati contribuendo a minimizzare gli impatti in termini di intrusione visiva, prevedendo, ove possibile, interventi di mitigazione a verde nelle zone a ridosso delle barriere stesse.*
5. *Le sorgenti di rumore in fase di cantiere dovranno essere silenziate secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 01/04/04 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale".*
6. *Le terre e rocce di scavo destinate al riutilizzo per le attività di cantiere dovranno essere caratterizzate secondo quanto previsto dall'art 186, della Legge 152/06 e s.m.i.*
7. *Si dovrà adottare entro la consegna dei lavori e nel più breve tempo, un Sistema di Gestione Ambientale per le attività di cantiere secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Regolamento CE 761/2001 (EMAS).*
8. *Il progetto di monitoraggio ambientale dovrà essere integrato per le componenti suolo, sottosuolo e paesaggio, secondo le disposizioni dell'Allegato XXI al D.lgs. 163/2006 e le Linee Guida della Commissione Speciale VIA".*

Per quanto sopra esposto

**SI DETERMINA**

l'ottemperanza del Progetto Esecutivo "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. ASR 20/07" al Decreto prot. DEC/VIA/6920 del 23/01/2002 con il rispetto delle condizioni riportate nel Parere n. 418 del 29/01/2010 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso al TAR entro 60 giorni e al Capo dello Stato entro 120 giorni decorrenti dalla notifica dell'atto.

Allegati c.s.

IL DIRIGENTE  
(Dott. Mariano Grillo)

**Elenco indirizzi**

All' ANAS S.p.A.  
Direzione Generale  
Via Monzambano, 10  
00185 Roma

Alla c.a. Ing. G. Magarò

e p.c. Al Ministero delle Infrastrutture e dei  
Trasporti  
Struttura Tecnica di Missione  
Via Nomentana, 2  
00161 Roma

Al Ministero per i Beni e le Attività  
Culturali  
Direzione generale per la Qualità e la  
Tutela  
del Paesaggio, dell'Architettura e  
dell'Arte Contemporanee  
Via di San Michele, 22  
00153 Roma

Alla Regione Calabria  
Assessorato Ambiente e Territorio  
Nucleo Valutazione Compatibilità  
Ambientale  
Via Cosenza, 1/G  
88063 Catanzaro



**Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare**  
**Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

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

**Verifica di Ottemperanza**

(ex art. 185, comma 4 e 5 del D. Lgs. 163/2006)

**Parere n. 418 del 29/01/2010**

<b>Progetto:</b>	<b>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 185+000. ASR 20/07.</b>
<b>Proponente:</b>	<b>ANAS S.p.A.</b>

*[Handwritten signatures and notes on the right margin and bottom of the page]*



## LA COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO AMBIENTALE VIA E VAS

### 1. PREMESSA

Oggetto della presente relazione è la verifica di ottemperanza tra il progetto esecutivo "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 185+000. ASR 20/07" ed il relativo progetto definitivo approvato con DEC/VIA/6920 del 23/01/2002.

In considerazione del disposto di cui al comma 8 dell'art 185 del D. Lgs. 163/2006, al progetto in questione non si applicano i commi 4 e 5 dello stesso articolo, non essendo stato sottoposto a parere il progetto preliminare dell'opera.

### 2. ITER DELL'ISTRUTTORIA

**In data 30 giugno 2000** veniva acquisita dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio -- Direzione per la Salvaguardia Ambientale - la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale del progetto preliminare "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 185+000. ASR" presentata da parte della Società ANAS S.p.A.;

**In data 18 ottobre 2001** l'Assemblea Plenaria della Commissione VIA ha espresso il parere favorevole con prescrizioni a seguito dell'istruttoria sul progetto ;

**In data 23 gennaio 2002**, con DEV/VIA n. 6920 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, di concerto con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali, è stata decretata la compatibilità ambientale del progetto condizionata da prescrizioni e raccomandazioni;

**In data 26 ottobre 2009** con nota prot. CDG-0151333-P, acquisita al protocollo DSA-2009-30006 del 10/11/2009, la società ANAS S.p.A. ha trasmesso la documentazione relativo al progetto esecutivo ai fini della procedura di verifica dell'ottemperanza;

**In data 04 dicembre 2009**, con prot. DSA-2009-0032884, acquisita al protocollo CTVA-2009-0004605 del 10/12/2009, la Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale ha trasmesso la documentazione pervenuta alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale ai fini dell'avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza;

**In data 16 dicembre 2009**, con nota prot. CTVA-2009-0004708 l'istruttoria è stata assegnata al seguente Gruppo Istruttore:

- Prof. Vittorio Amadio(Referente)
- Ing. Santi Muscarà;
- Ing. Mauro Patti.

**In data 05 gennaio 2010** si è svolta una riunione presso il MATTM alla presenza del Gruppo Istruttore e dei rappresentanti della Società proponente.



### 3. RICHIAMI SINTETICI SULL'OPERA

#### 3.1 Caratteristiche progettuali

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.

La sezione stradale corrente adotta la geometria seguente:

corsia di emergenza	:	3,00	m
corsia di marcia	:	3,75	m
corsia di sorpasso	:	3,75	m
franco psicotecnico pavimentato	:	0,70	m
spartitraffico	:	2,60	m
franco psicotecnico pavimentato	:	0,70	m
corsia di sorpasso	:	3,75	m
corsia di marcia	:	3,75	m
corsia di emergenza	:	3,00	m
per un totale di 25 m.			

Lo sviluppo del lotto è di 10+519,77 km (con riferimento alla pista dir. SA-RC).

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

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 fornici 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.



DELLA  
C  
del

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, incumbente 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 plano 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 fornicci 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 Campotinese, 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.

### 3.2 Cantierizzazione





L'ubicazione dei cantieri e la loro dislocazione, che hanno tenuto conto delle esigenze di mantenimento funzionale della tratta autostradale oggetto dei lavori durante il corso d'opera, sono state determinate dalle esigenze di collegamento con la viabilità esistente, e dall'attuale uso del suolo e dai vincoli urbanistici di Morano Calabro. Tutti i cantieri sono direttamente accessibili dalla viabilità secondaria esistente di fondo valle.

I cantieri principali saranno dotati di sistema di raccolta delle acque pluviali e di lavaggio, convogliate in un apposito impianto per la dissabbiatura e disoleazione e, dopo il trattamento, immesse nella rete idraulica superficiale dei singoli contesti.

Come strade di accesso ai cantieri si utilizzerà la viabilità esistente, costituita da strade comunali ed interpoderali, la quale sarà opportunamente adeguata alle necessità di transito di mezzi pesanti. Al termine dei lavori su tutti i tracciati stradali utilizzati saranno eseguite opere di ripristino di eventuali danneggiamenti occorsi sia della sede stradale che della vegetazione ai bordi di essi.

Data l'estensione della tratta, pari a complessivi km 11.100, è stato previsto l'impianto di tre cantieri principali e sei cantieri secondari, posti in prossimità delle opere principali.

L'articolazione da sud a nord, è la seguente:

#### Cantieri principali:

1. Campo Base - svincolo di Morano Calabro
2. Cantiere alla progressiva 9 + 700
3. Cantiere Povella

#### Cantieri secondari:

1. Area ex Campo Base
2. Viadotto Caballa
3. Viadotto Rago
4. Viadotto Mazzancollo
5. Viadotto Pollino
6. Svincolo di Campotenese

Dall'esame della documentazione risulta pertanto che l'ubicazione dei cantieri prevista dal progetto esecutivo rispecchia quanto proposto in sede di progettazione definitiva

### **3.2 Bilancio materiali**

Il Bilancio Movimenti Terra (BMT) è stato sviluppato sulla base dei computi metrici del progetto definitivo, distinguendo le diverse tipologie di materiali provenienti dalle operazioni di scavo e demolizione, necessari per le opere d'arte al fine di programmare il loro possibile riutilizzo. Il materiale è risultato bilanciato all'interno del lotto.

### **3.3 Vasche di prima pioggia o di disoleazione**

Nelle zone con rischio idraulico di sversamento, in ottemperanza alla prescrizione (J) del Decreto VIA n. 6920 del 23/01/2002, si attuerà la raccolta separata dell'acqua drenata dalla piattaforma stradale che sarà raccolta e canalizzata verso i corpi ricettori, subendo alcuni trattamenti depurativi. Per attuare tale prescrizione sono state previste n. 13 vasche.



DELLA  
MIA  
TUTELA  
dell'aria

Le vasche sono dimensionate considerando una estensione di 1.000 m<sup>2</sup> di percorso stradale (corrispondente ad una lunghezza standard per un'opera di regimazione delle acque stradali, all'incirca pari al massimo della lunghezza dei tratti stradali di competenza di ciascuna vasca del tratto in progetto), costituito da due piste di larghezza ciascuna 12,00 m.

La vasca di prima pioggia deve trattare le acque costituenti i primi 5 mm di lama d'acqua presenti sulla superficie stradale, per cui il valore del volume d'acqua corrispondente si ottiene attraverso calcoli idraulici riportati nella specifica relazione, riferendosi ad un tempo di ritorno di 40 anni. Il valore di portata che si ottiene risulta pari a  $Q = 0,146$  mc/s., cui corrispondono una capacità di 131,4 mc, altezza 3,00 m, sezione trasversale minima di area 2,43 mq e superficie minima di 43,8 mq., ogni vasca avrà quindi pianta rettangolare con misure utili interne 4,20 m x 12,00 m e altezza di 3,20 m, con larghezza minima trasversale di 2,50 m).

### 3.4 Interventi di inserimento paesaggistico e ambientale

Il progetto delle opere a verde si articola nei seguenti interventi tipo, che riguardano:

1. interventi lungo il tracciato (rinaturazione delle sezioni in rilevato, trincea e a mezza costa, realizzazione di fasce tampone lungo le sezioni a raso, consolidamento dei versanti con tecniche di ingegneria naturalistica, sistemazione delle aree intercluse e di svincolo);
2. recupero dei tratti dismessi;
3. ripristino delle aree di cantiere;
4. mantenimento e riqualificazione paesaggistica degli ambiti di pregio interferiti (rimodellamento delle sponde dei corsi d'acqua con ripristino della vegetazione ripariale, rimodellamento morfologico delle sezioni di imbocco-sbocco galleria, ricostituzione di filari arborei);
5. interventi di protezione della fauna (corridoi e sottopassi faunistici).

Ogni intervento tipo presuppone uno schema compositivo vegetazionale di tipo paesaggistico dalle linee a volte geometriche altre volte più morbide e naturali che si combinano, lungo i vari tratti stradali, in maniera diversa a seconda dell'ambiente incontrato.

Il progetto prevede inoltre l'utilizzo di opere per il controllo dell'erosione superficiale atte a creare condizioni ambientali e di stabilità necessarie all'attecchimento e alla crescita della vegetazione erbacea, arbustiva ed arborea impiantata sulle scarpate e sui pendii in terra o in situazioni particolari di rocce molto alterate. La copertura vegetale, così realizzata, consente un efficace controllo e mitigazione dei fenomeni d'erosione, proteggendo il terreno dall'azione aggressiva delle acque meteoriche e superficiali, del vento e delle escursioni termiche.

Le opere consistono in:

1. Rivestimenti antierosivi con materiali biodegradabili (biostuoie, bioreti, biofeltri, biotessili)
2. Inerbimenti (idrosemina e prati armati)

### 3.5 Opere di mitigazione acustica

Il progetto definitivo approvato prevede la messa in opera di due tratti di barriera acustica lungo le rampe di uscita ed entrata dal nuovo svincolo di Campotinese, in ragione della vicinanza di recettori sensibili, che risultano, come si evince dallo S.I.A., eccessivamente disturbati

DEI MARE  
VAS



dall'incremento dei livelli di rumorosità che la presenza dello svincolo determinerà nell'area ad esso circostante.

il progetto esecutivo conferma gli interventi previsti dal progetto definitivo stesso, prevedendo la messa in opera dei tratti di barriera acustica di altezza H=3m previsti lungo le rampe del nuovo svincolo di Campotenese per una lunghezza complessiva di 540 m.

#### 4 CARATTERISTICHE AMBIENTALI

Il tratto stradale di progetto si sviluppa lungo territori molto complessi dal punto di vista orografico, idrogeologico e geomorfologico, nell'ambito dei quali si alternano situazioni ambientali differenti, in ragione delle variazioni di quota, esposizione, litologia e morfologia dei substrati intercettati, partendo dall'altopiano di Campotenese si sviluppa verso sud arrampicandosi a mezza costa sui versanti delle alture presenti con frequenti passaggi su viadotti e all'interno di gallerie.

L'infrastruttura attraversa ambiti a spiccato carattere naturale, talvolta quasi incontaminati, che ricadono nel Parco Nazionale del Pollino, valloni appenninici spesso incisi da fiumare che disegnano suggestive porzioni di paesaggio,

Dal punto di vista fitoclimatico l'area di intervento (800-1100 m.s.l.m.) è inquadrabile nelle fasce vegetazionali del Castanetum e del Fagetum di Pavari.

Dall'analisi vegetazionale è emerso che le cenosi interessate dall'interferenza del tracciato autostradale sono le seguenti:

- Querceti meso-termofili e boschi misti di latifoglie (*Quercetalia pubescentis-petrae*, *Melitto-Quercion frainetto* e *Ostryo-Carpinion orientalis*)
- Querceti xerofili (*Quercetalia ilicis*)
- Praterie xerofile ricche di camefite e mesofile
- Vegetazione forestale riparia
- Rimboschimenti
- Aree agricole

W. F. L. L.

Le interferenze ipotizzabili sulla componente si riferiscono alla sottrazione di vegetazione, alla compromissione della continuità fisica del sistema naturale, alla interazione con gli habitat faunistici, alla alterazione della percezione visiva.

Per quanto concerne i tratti in variante planimetrica rispetto alla attuale sede stradale, si evidenzia come le nuove opere siano migliorative rispetto alle condizioni attuali: la presenza di numerose gallerie, l'allontanamento dalle aree di maggiore sensibilità sotto il profilo del paesaggio naturale, lo studio della configurazione delle opere in viadotto, parallelamente alla realizzazione dei previsti interventi di recupero dei tratti dismessi e di inserimento delle nuove opere, consentiranno infatti la massima aderenza delle opere ai caratteri paesaggistici ed ambientali del contesto territoriale.

L'area attraversata dal tracciato autostradale si localizza a sud del confine calabro-lucano ed attraversa la fascia pedemontana al bordo sud-occidentale della Catena del Pollino.

Essa è caratterizzata dalla presenza di aspre dorsali carbonatiche tra le quali sono inserite delle aree strutturalmente più depresse ad andamento subpianeggiante o collinare (Aree di Campotenese, Morano Calabro, Castrovillari) caratterizzate da depositi lacustri, alluvionali e detritici.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.



L'assetto geologico-strutturale dell'area è caratterizzato dalla sovrapposizione tettonica delle Unità Appenniniche del Pollino e di Verbicaro, costituite di successioni prevalentemente calcareo-dolomitiche meso-cenozoiche.

Complessivamente lungo il tracciato non si riscontrano fenomenologie geomorfologiche significative.

L'area dello svincolo di Campotenese è pianeggiata interessata prevalentemente dai fenomeni di accumulo dovuti alla morfogenesi fluviale. Pertanto sono sviluppate le conoidi alluvionali. I versanti che bordano la porzione settentrionale della depressione sono regolarizzati ed interessati da scarpate tettoniche e strutturali.

L'area nel complesso presenta forme dolci non sono presenti processi dovuti alla gravità.

Dalla galleria Campotenese in poi il tracciato attraversa zone più aspre, montuose, rilievi con pareti ripide e scarpate. Le litologie carbonatiche frequentemente fratturate e cataclamate favoriscono i processi di dissoluzione con conseguente sviluppo di carsismo e di possibili infiltrazioni di acqua in galleria.

Il rilievo interessato dalla galleria Cillarese è sottoposto ad intensi processi carsici. Le doline (con tipologia a scodella) presentano diametri da 10 m a oltre 50 m, e profondità variabili. Tali forme si allineano su dislocazioni tettoniche orientate in direzione NE-SW e circa E-W.

L'imbocco lato Salerno della galleria Cerreta è interessato da un fenomeno di scorrimento di detriti provenienti dalla scarpata sommitale. All'imbocco lato Reggio Calabria sono possibili crolli dalla pendici a monte.

I possibili effetti ambientali evidenziati si riferiscono alla fase di realizzazione dell'opera, in particolare concernono gli interventi di adeguamento delle gallerie esistenti e dei tratti interessati da nuove opere in sotterraneo. Tali problematiche sono risolte attraverso opportuni interventi di consolidamento, stabilizzazione e tecnologie di realizzazione. Nelle gallerie sono previsti interventi di impermeabilizzazione completa.

*I possibili effetti di alterazione delle acque superficiali e di modifica del regime idrologico in fase di costruzione sono prevenuti attraverso la realizzazione di misure specifiche quali: canalizzazione distinta per le acque reflue, impianti di depurazione e vasche di decantazione. Le modifiche al regime idrologico sono risolte attraverso la realizzazione di fossi di guardia e nel caso dell'adeguamento dei rilevati esistenti e della realizzazione di nuovi è stato effettuato il dimensionamento degli attraversamenti. Non sono rilevate interferenze in fase di esercizio.*

Il progetto prevede interventi di consolidamento e bonifica dei versanti, non risultano tuttavia interferenze con aree a rischio idrogeologico più elevato.

L'infrastruttura interessa un territorio caratterizzato dalla presenza di edifici sparsi, e da nuclei abitativi composti da un numero esiguo di abitazioni: le sorgenti di inquinamento dell'aria sono costituite dal solo traffico veicolare dell'autostrada, i valori previsti sono contenuti entro i limiti normativi.

Per quanto riguarda la componente rumore le analisi previsionali sono state confrontate con i valori limite di riferimento, definendo le misure per il contenimento delle emissioni sonore. E' prevista l'adozione di pavimentazione fonoassorbente e nei tratti critici l'adozione di barriere, le analisi riscontrano uno scenario di gran lunga inferiore ai limiti di riferimento.

Nel caso dell'adeguamento della galleria Colloredo, alla sommità della quale si trovano le rovine dell'omonimo convento sono stati individuate le modalità costruttive per evitare le interferenze col bene.

## 5 SINTESI DELLA VERIFICA DELLE MODIFICHE PROGETTUALI INTRODOTTE DAL PROGETTO ESECUTIVO RISPETTO AL PROGETTO DEFINITIVO E CONSEGUENTI RICADUTE AMBIENTALI.

Dall'esame degli elaborati del progetto esecutivo presentati per la verifica di ottemperanza, sono state rilevate delle modeste variazioni tra il progetto definitivo, su cui sono stati emessi i provvedimenti autorizzativi, e il progetto esecutivo sottoposto a verifica.

In particolare tali variazioni riguardano:

1: Variante Campotenese-Ospedaletto, tra le progr. 1+000 e 3+200, prevede un spostamento a monte dell'asse autostradale facendo pressoché corrispondere la pista sud con la nord del progetto definitivo e conseguente traslazione della pista dir RC-SA verso nord, allo scopo di evitare interferenze durante la cantierizzazione e a seguito di nuove evidenze di tipo geologico e geotecnico.

2: Variante Cerreta-Caballa, tra le progr. 6+600 e 8+100, tra il viadotto Rago e il viadotto Caballa, rispetto alle previsioni del progetto definitivo, dopo un attento esame dello stato dei luoghi, delle opere, dell'effettiva geologia, della cantierizzazione ottimizzabile si è optato per mantenere in sede il viadotto Rago ed il viadotto Pantano del Salice dir. SA-RC.

3: Viadotto Rago che rimane nel presente progetto inalterato sia come impalcato sia come sottostrutture invece del previsto rifacimento previsto nel progetto definitivo. La variazione comporta una minore interferenza con il sottostante ambiente naturale di elevata qualità.

4: Attraversamento del torrente Romania, in luogo del ponte-canale previsto nel progetto definitivo è stata ipotizzata la costruzione di un'opera idraulica che prevede l'inalveamento a monte dei vari apporti idrici in un unico canale che scarica in un tombino a tre canne in c.a. con più salti per recuperare la notevole differenza di livello. Questo manufatto prosegue poi con pendenza costante per un tratto di lunghezza 56 m. circa, fino a scaricare a valle in un altro canale sistemato con letto e sponde in gabbionate.

5: Viadotto Pollino nel nuovo viadotto sono state previste tre sole campate con luci 44+60+40 m., per una lunghezza totale di 144 m. La maggiore lunghezza consente di impostare le spalle lato RC ad una quota alquanto superiore a quella attuale e quindi di ridurre drasticamente l'altezza. Anche le pile (due anziché tre come nel ponte esistente) sono ubicate in posizione più favorevole all'interno dell'alveo.

6: Viadotto Mazzancollo si è optato per un impalcato a trave continua a tre campate sostenuto da due pile posizionate circa a metà dell'interasse delle pile esistenti. La campata centrale molto ampia risolve anche l'anomalia di avere una pila nel punto più depresso dell'alveo.

## 7. PRESCRIZIONI DI CUI AL DECRETO N° 6920/2002

Le prescrizioni, di cui al Decreto n° 6920/2002 sono state sostanzialmente ottemperate dal Proponente 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



MINI:  
DELLA TUTELA  
Commit.  
all'Impet. II:

elaborazione che ne costituisce parte integrante. Nella verifica sono riportati sinteticamente i provvedimenti adottati, l'eventuale riferimento agli elaborati di progetto e una valutazione commento.

In particolare:

- Le prescrizioni **a, c** sono soggette a ulteriori condizioni da verificarsi in sede di attuazione
- L'ottemperanza alla prescrizione **d** dovrà essere completata prima dell'inizio dei lavori
- L'ottemperanza alla prescrizione **e** dovrà essere verificata in corso d'opera attraverso il monitoraggio
- Le prescrizioni **h, i** risultano superate dall'evoluzione del progetto e dalla normativa
- Le rimanenti prescrizioni risultano ottemperate.

## 8. VALUTAZIONI

L'esame della documentazione trasmessa per la verifica di ottemperanza, relativa al progetto esecutivo, evidenzia una sostanziale coerenza con il progetto definitivo oggetto di valutazione di impatto ambientale definito in seguito al recepimento delle prescrizioni contenute nei decreti autorizzativi

Come sopra specificato il progetto esecutivo redatto introduce alcune modeste variazioni, rispetto al progetto definitivo, tali variazioni sono condivisibili, in alcuni casi migliorative, e si ritiene che non apportino modifiche sostanziali rispetto agli effetti ambientali, da richiedere la ripubblicazione.

Dall'esame della documentazione risulta inoltre che l'ubicazione dei cantieri non comporti una significativa variazione di quanto proposto in sede di progettazione definitiva.

Le prescrizioni contenute nel Decreto 6920/2002 sono state ottemperate, per alcune è necessaria una ulteriore verifica in sede di attuazione.

Si rileva inoltre la redazione del Piano di Monitoraggio Ambientale che nelle linee generali di impostazione, è condivisibile, ma dovrà essere integrato, nelle componenti suolo e sottosuolo e paesaggio.

Per effetto di quanto esposto in precedenza, ai fini dell'emissione della verifica di ottemperanza del progetto esecutivo alle prescrizioni del DEC/VIA 6920 del 23/01/2002 relativo a "Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria: Lavori di ammodernamento e adeguamento al tipo I/a delle norme CNR/80 Macrolotto 3° - parte 3° - dal Km 173+900 al 185+000. ASR 20/07" la Commissione esprime il

### PARERE CHE

1. Sussista una sostanziale coerenza del progetto esecutivo con il progetto definitivo di cui al decreto di compatibilità ambientale,
2. Le variazioni del progetto esecutivo o non assumono rilievo sotto l'aspetto localizzativo o introducono elementi migliorativi ovvero comportano nuove soluzioni accettabili dal punto di vista della compatibilità ambientale.
3. La fase di cantierizzazione risulta sostanzialmente coerente con le previsioni del progetto definitivo fatti salvi gli aspetti di dettaglio determinati dallo sviluppo esecutivo degli elaborati.
4. Il PMA, nelle linee generali di impostazione, è condivisibile, ma dovrà essere integrato secondo quanto previsto dalla normativa vigente



**PER TUTTO QUANTO SOPRA ARGOMENTATO**

**È verificata l'ottemperanza del Progetto Esecutivo alle prescrizioni del Decreto di Compatibilità Ambientale alle seguenti ulteriori condizioni:**

1. Negli attraversamenti dei corsi d'acqua dovranno essere mantenute e salvaguardate le condizioni naturali degli alvei e delle sponde, evitando la rettifica e la riprofilatura delle sponde e del fondo con scogliere con particolare attenzione alla rinaturazione del nuovo profilo del Torrente Romania.
2. Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere eseguito il monitoraggio ante opera con evidenziazione e definizione degli interventi di ripristino previsti in corrispondenza: dei cantieri, delle aree di servizio in prossimità degli imbocchi e dei viadotti, della viabilità di servizio.
3. Si dovrà anticipare per quanto possibile la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura, ponendo in essere tali opere in maniera integrata tenendo conto di tutte le valenze presenti sul territorio.
4. Nella realizzazione delle barriere antirumore si dovranno adottare soluzioni tipologiche di qualità che, pur mantenendo la medesima funzionalità, siano in grado di inserirsi in modo più armonico nei contesti attraversati contribuendo a minimizzare gli impatti in termini di intrusione visiva, prevedendo, ove possibile, interventi di mitigazione a verde nelle zone a ridosso delle barriere stesse.
5. Le sorgenti di rumore in fase di cantiere dovranno essere silenziate secondo le migliori tecnologie per minimizzare le emissioni sonore in conformità al DM 01/04/04 "Linee guida per l'utilizzo dei sistemi innovativi nelle valutazioni di impatto ambientale"
6. Le terre e rocce di scavo destinate al riutilizzo per le attività di cantiere dovranno essere caratterizzate secondo quanto previsto dall'art 186, della Legge 152/06 e s.m.i.
7. Si dovrà adottare, entro dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo, un Sistema di Gestione Ambientale per le attività di cantiere secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Regolamento CE 761/2001 (EMAS).
8. Il progetto di monitoraggio ambientale dovrà essere integrato per le componenti suolo, sottosuolo e paesaggio, secondo le disposizioni dell'Allegato XXI al D.lgs. 163/2006 e le Linee Guida della Commissione Speciale VIA

Scheda riepilogativa delle prescrizioni



DEC/ VIA N°9920	PRESCRIZIONE	DOCUMENTO DI PROGETTO ESECUTIVO	COMMENTO	ESITO DELLA VERIFICA
a	<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 distetanei;</p>	<p>T001A01AMBRTO1A - T001A01AMBRTO2A - T001A02AMBPL07A T001A02AMBPL08A - T001A02AMBPL09A</p>	<p>Il progetto esecutivo recepisce le indicazioni emerse dal Quadro di Riferimento Ambientale sviluppato nel SIA 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,</p>	<p>OTTEMPERATA CON PRESCRIZIONI</p>
b	<p>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;</p>	<p>T001A09AMBRE01A</p>	<p>Sono state definite le modalità di controllo e gestione del materiale di risulta dagli scavi, aggiornandole alle vigenti normative in materia (D.Lgs. 4/2008). Con la cantierizzazione sono individuate e delimitate le aree per lo stoccaggio temporaneo e definitivo e le modalità di impiego e conservazione dei diversi tipi di material.</p>	<p>OTTEMPERATA A</p>
c	<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 (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</p>	<p>T001A07AMBBDT01A - T001A07AMBBDT02A - T001A07AMBBDT03A T001A07AMBBDT04A - T001A07AMBBDT05A - T001A07AMBRE01A</p>	<p>Con la cantierizzazione sono state individuate tutte le aree interessate dal campo base e dagli altri tipi di cantiere. Per tali aree sono state avviate le procedure per l'ottenimento delle autorizzazioni che stabiliranno anche le modalità di reinserimento ambientale e paesaggistico dei luoghi, dopo la fine lavori.</p>	<p>OTTEMPERATA CON PRESCRIZIONI</p>

DELLA TOR  
del 19



DEC/ VIA No 6920	PRESCRIZIONE	DOCUMENTO DI PROGETTO ESECUTIVO	COMMENTO	ESITO DELLA VERIFICA
<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>T001A12AMBRE02A T001A10AMBPL01A</p>	<p>Il progetto esecutivo dell'allargamento della galleria esistente definisce modalità di esecuzione degli scavi; sarà inoltre attuato il programma di monitoraggio delle vibrazioni indotte, da impiegare durante la fase di cantiere per la tutela del rudere del Convento di Colloredo. Il rilievo dello stato di consistenza potrà essere eseguito una volta risolto il rapporto con il privato proprietario del terreno e dell'immobile.</p>	<p>OTTEMPERANZA DA ACCERTARE IN FASE DI VERIFICA DELL'ATTUAZIONE</p>	
<p>Il punto 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>	<p>T001A02AMBST06A</p>	<p>Al fine di garantire la protezione degli ecosistemi, il rispetto dei valori limite stabiliti dalla Direttiva Comunitaria 1999/30/CE del 22 aprile 1999 per il contenimento dell'impatto atmosferico derivante dalla realizzazione della nuova infrastruttura il piano di monitoraggio ambientale prevede controlli che saranno eseguiti ante-operam, in-operam e post-operam</p>	<p>OTTEMPERATA PER LA FASE DI PROGETTAZIONE DA MONITORARE IN FASE DI REALIZZAZIONE</p>	
<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. 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>T001A02AMBST06A</p>	<p>La fase esecutiva della progettazione ha consentito di sviluppare gli studi già prodotti per la fase definitiva della progettazione. In particolare è stato svolto uno studio di dettaglio riguardo la mobilità faunistica finalizzato alla individuazione e alla definizione dei corridoi faunistici per le diverse specie animali e per le diverse situazioni generate dalla realizzazione dell'opera che verranno realizzati in corrispondenza dei viadotti e dei corsi d'acqua. L'accesso della fauna sulla piattaforma stradale sarà impedito mediante la realizzazione di recinzione continua del corpo stradale. Per quanto attiene al contenimento del disturbo acustico della fauna non si sono ravvisati tratti dove tale problema sia significativo.</p>	<p>OTTEMPERATA</p>	

VO Autostrada SA - RC 3° Macrolotto



Stampa illeggibile con testo "MILANO" e "1999" e altri caratteri.

DEC/ VIA N°6920	PRESCRIZIONE	DOCUMENTO DI PROGETTO ESECUTIVO	COMMENTO	ESITO DELLA VERIFICA
B	<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 piattaforma, la pluvionetria 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>T001D011DRRE02A T001D011DRV/P01A- T001A02AMBST07A</p>	<p>Le modifiche da apportare al progetto definitivo approvato sono state valutate al fine di proporre un sistema di trattamento delle acque di prima pioggia capace di garantire un elevato livello di affidabilità e di minimizzare i costi di gestione e di manutenzione delle vasche di prima pioggia e con un tempo di ritorno T= 40 anni. Il sistema di drenaggio della piattaforma stradale è suddiviso in 14 tronchi, ciascuno recapitante ad una vasca di prima pioggia. Le vasche di prima pioggia sono progettate per consentire il loro funzionamento interamente a gravità e senza l'ausilio di componenti elettriche ed elettromeccaniche. La loro semplicità di funzionamento, senza pregiudicare l'efficienza del sistema di trattamento, consente di ridurre i costi di gestione e manutenzione dell'opera che consisterà esclusivamente nella rimozione periodica degli inquinanti intercettati dalle vasche. Queste saranno completamente interrattate consentendo la riduzione dell'impatto visivo dell'opera nel suo complesso ed ottenendo un migliore inserimento ambientale nel contesto paesaggistico che l'opera in progetto attraversa. Le vasche, inoltre, sono in grado di assolvere anche la funzione di vasche per la raccolta degli sversamenti accidentali per tutto il tratto di intervento, compresi i tratti in viadotto e galleria, essendo tutto il tracciato dotato di un sistema di raccolta e collettamento delle acque fino alle vasche di prima pioggia.</p>	<p>OTTEMPERATA</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</p>	<p>T001A06AMBDT01A- T001A06AMBDT02A- T001A06AMBDT03A T001A06AMBRE01A T001A09AMBRE01A</p>	<p>Il bilancio delle materie è equilibrato all'interno del lotto e quindi non si prevede né l'uso di cave di prestito né di siti di discarica.</p>	<p>SUPERATA</p>



11/11/11  
Com  
11/11/11

DEC/ VIA N°6920	PRESCRIZIONE	DOCUMENTO DI PROGETTO ESECUTIVO	COMMENTO	ESITO DELLA VERIFICA
	luogo di intervento ed un progetto dettagliato di coltivazione che stabilisca le volumetrie estraibili. Inoltre, per ogni sito di discarica individuata, 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 necessari interventi per un inserimento nel contesto paesaggistico e ambientale. I progetti dovranno essere inviati al Ministero dell'Ambiente per una verifica di ottemperanza.		Tutte le gallerie vengono impermeabilizzate con teli in PVC.	OTTEMPERATA
i	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.		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 MA/TTM di tutte le prescrizioni	SUPERATA
m	Tutti gli interventi derivanti dalle precedenti prescrizioni, una volta ulteriormente definiti, dovranno essere recepiti all'interno degli elaborati di progetto esecutivo e dei capitolari speciali di appalto;		Si è ottemperato con la redazione del progetto esecutivo	OTTEMPERATA
ii	Dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricompresse nelle precedenti, tutte le prescrizioni del Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse.		Si è ottemperato sia in fase di redazione del progetto esecutivo che in fase di cantierizzazione delle opere autorizzate. Per quanto riguarda la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Calabria, non interessando l'intervento siti indiziati per valore archeologico, prima dell'inizio dei lavori di scavo per trincee e opere di bonifica verrà data comunicazione di inizio lavori all'Ente appaltante e alla competente	OTTEMPERATA

ISTRO DELL'AMBIENTE  
LA DEL TERRORE  
sione tecnica  
to Ambientale  
Agrariano della Commissione  
VIA S  
VIA S



DEC/ VIA N°6920	PRESCRIZIONE	DOCUMENTO DI PROGETTO ESECUTIVO	COMMENTO	ESITO DELLA VERIFICA
0	<p>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> <p><b>Prescrizione M.M.BB.CCAA.</b></p> <p>che sia previsto il ripristino dello status quo ante per le parti di tracciato dimesso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- che i materiali di risulta e provenienti da demolizioni e sbrancamenti non dovranno creare alterazioni alla conformazione naturale del sito, non dovranno in nessun caso creare intralcio visivo, non dovranno interrompere la continuità vegetazionali e faunistica dei luoghi;</li> <li>- che per i tratti da realizzare in trincea si prevedono scarpate a gradoni con rivestimento in terreno naturale e comunque con l'eschisione del cemento armato a vista;</li> <li>- per l'adeguamento della galleria sottostante il Convento di Colloredo, considerata la valenza monumentale e paesaggistica del sito, siano adottate tutte le misure atte ad assicurare la conservazione del complesso monumentale stesso; saranno altresì realizzati interventi che ne consentano una migliore fruibilità e da considerarsi come opera compensativa.</li> </ul>		<p>Soprintendenza con un preavviso di almeno 30 giorni.</p> <p>Si prevede l'uso di corpi illuminanti di massima efficienza energetica e la schermatura sia verso l'alto che verso le aree limitrofe.</p>	OTTEMPERATA
p	<p><b>OTTEMPERATA</b></p>		<p>Per i tratti dismessi il progetto esecutivo prevede la rimodellazione morfologica e gli interventi per l'inserimento paesaggistico dei luoghi in modo da ripristinare la qualità del paesaggio preesistente.</p> <p>Le scarpate delle trincee di nuova realizzazione sono tutte realizzate con finitura in terreno e vegetazione naturale. Tutte le opere di sostegno hanno paramenti finiti in pietra calcarea a faccia vista</p> <p>Per l'intervento progettuale del sito di Colloredo si rimanda alla prescrizione n. 4.</p>	OTTEMPERATA



DEMAT  
COP

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
E DEL TERRITORIO  
Commissione Tecnica  
Sottocommissione VIA e VAS  
Presidenza della Commissione



Cons. Giuseppe Caruso  
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Ing. Guido Monteforte Specchi  
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

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

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Prof. Gian Mario Baruchello

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Ing. Eugenio Bordonali

Dott. Gaetano Bordone

Dott. Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussoletti

Ing. Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Laura Cobello

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*  
ASSENTE

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*  
ASSENTE

(ASTENUTO) *[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*  
*[Handwritten signature]*



Prof. Ing. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Maurizio Croce

Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno

Ing. Chiara Di Mambro

Avv. Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

Ing. Graziano Falappa

Prof. Giuseppe Franco Ferrari

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

Dott. Andrea Lazzari

Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

Arch. Bortolo Mainardi

Prof. Mario Manassero

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

Carlo Collivignarelli

ASSENTE

Barbara Santa De Donno

Chiara Di Mambro

ASSENTE

Cesare Donnhauser

Graziano Falappa

ASSENTE

Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

Antonio Grimaldi

Andrea Lazzari

Sergio Lembo

Salvatore Lo Nardo

Bortolo Mainardi

Mario Manassero

Michele Mauceri

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Ing. Santina M...  
*[Signature]*



Avv. Rocco Panetta

*[Signature]*

ASSENTE

Arch. Eleni Papaleludi Melis

*[Signature]*

Ing. Mauro Patti

*[Signature]*

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

*[Signature]*

Dott. Vincenzo Ruggiero

*[Signature]*

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

ASSENTE

Dott. Franco Secchieri

*[Signature]*

Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Arch. Giuseppe Venturini

*[Signature]*

Ing. Roberto Viviani

MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione  
*[Signature]*

La presente copia fotostatica composta  
di N° 10 (dieci) fogli è conforme al  
suo originale.  
Roma, li 02/02/2010

La presente copia fotostatica composta  
da N. 10 fogli e' conforme al  
suo originale.  
Roma, li 22/06/2010 *[Signature]*



**MINISTERO DELL'AMBIENTE  
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**  
Commissione Tecnica di Verifica  
dell'Impegn. Ambientale - VIA e VAS  
Il Segretario della Commissione

*[Faint, illegible text, possibly a signature or stamp]*

*[Faint, illegible text, possibly a signature or stamp]*





*Ministero dell' Ambiente  
e 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 - Commissione Tecnica VIA - VAS

U. prot CTVA - 2010 - 0001917 del 16/06/2010



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e  
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E. prot DVA - 2010 - 0015691 del 18/06/2010

Direzione Generale per le Valutazioni  
Ambientali

SEDE



Pratica N. ....

Ref. Mittente: .....

**OGGETTO:** Chiarimenti in merito al parere della Commissione n. 418 del 29 gennaio 2010, inerente la Procedura di Verifica di Ottemperanza ex art. 185, comma 4, D. Lgs. n. 163/2006 - Progetto Esecutivo "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. ASR 20/07.

Rif. nota prot. DVA/2010/6053 del 02/03/2010  
(CTVA/2010/785 del 03/03/2010)

Con riferimento alla nota in oggetto con la quale codesta Direzione chiedeva dei chiarimenti in merito ai pareri della Commissione nn. 418 del 29 gennaio 2010 si comunica quanto di seguito riportato.

Nel corso della seduta del 25 maggio 2010 l'Assemblea Plenaria è stata informata che la condizione n. 7, riportata alla pagina 11 del succitato parere era formulata come di seguito riportato:

*"Si dovrà adottare entro dopo la consegna dei lavori e nel più breve tempo, un Sistema di Gestione Ambientale per le attività di cantiere secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Regolamento CE 761/2001 (EMAS)."*

L'Assemblea ha preso atto "della formulazione della condizione n.7 nel parere n. 418 del 29 gennaio 2010" ed ha dato "mandato al Presidente di comunicare alla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali che, per mero errore materiale è stata riportata la parola "dopo". Pertanto la condizione n. 7 è da intendersi formulata come di seguito riportata:



"Si dovrà adottare entro la consegna dei lavori e nel più breve tempo, un Sistema di Gestione Ambientale per le attività di cantiere secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al Regolamento CE 761/2001 (EMAS)." (...)"

IL PRESIDENTE

(Claudio De Rose)

La presente copia fotostatica composta da N. .... 2 ..... fogli e' conforme al suo originale.

Roma, li ..... 22/06/2010 .....