



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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE



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

U.prot DVA - 2014 - 0028709 del 10/09/2014

Pratica N.

Ref. Mittente:

e p.c.

Anas S.p.A.

anas@postacert.stradeanas.it

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Struttura Tecnica di Missione
stm@pec.mit.gov.it

Ministero dei Beni e delle
Attività Culturali e del Turismo
mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale VIA-VAS
ctva@pec.minambiente.it

OGGETTO: [ID_VIP:2678] Procedura ex art. 169, comma 4, del D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii. Varianti. A3 Autostrada SA-RC. Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80 dal km 173+900 al km 185+000 - 3° Macrolotto, parte 3°. DETERMINA DIRETTORIALE.

Con nota prot. CDG-0025392-P del 24/02/2014, acquisita agli atti con prot. DVA-2014-5711 del 04/03/2014, la Società Anas S.p.A. ha trasmesso la documentazione progettuale inerente la variante al progetto in oggetto indicato, per l'avvio della procedura ai sensi dell'articolo 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006.

Si rammenta che sul progetto in questione sono state svolte le seguenti procedure:

- Valutazione di Impatto Ambientale sul progetto definitivo "Autostrada Salerno - Reggio Calabria, Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80 del tratto compreso tra il km 139+000 (svincolo di Lauria escluso) ed il km 185+000 (svincolo di Morano escluso)", conclusasi con decreto del Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio di concerto con il Ministero per i Beni e Attività Culturali n. DEC/VIA/6920 del 23/01/2002 con il quale è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni;
- Verifica di Ottemperanza relativa al Progetto Esecutivo "Macrolotto 3, parte 3 dal km 173+900 al km 185+000 dell' Autostrada Salerno - Reggio Calabria", conclusasi con il parere positivo con prescrizioni della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale n.418 del 29/01/2010 e successiva Determina Direttoriale del 13/07/2010, prot. DVA-2010-17366;

Ufficio Mittente: Sezione L.O. - Problematiche Territoriali e OO.AA.
Funziario responsabile: digianfrancesco.carlo@minambiente.it - tel. 06.57225931
DVA-2VA-LO-06_2014-0133.DOC

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57223001 - Fax 06-57223040

e-mail: dva@minambiente.it

e-mail PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

- Verifica dell'Attuazione, ai sensi dell'art. 185, comma 7, relativa al progetto esecutivo "Macrolotto 3, parte 3 dal km 173+900 al km 185+000 dell'Autostrada Salerno - Reggio Calabria - Progetto costruttivo degli adeguamenti ambientali", conclusasi con il parere positivo con prescrizioni della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale n.1272 del 21/06/2013 e successiva Determina Direttoriale del 10/09/2013, prot. DVA-2013-20587.

Il tratto dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria, oggetto di ammodernamento, compreso nel Macrolotto n°3, ha una lunghezza complessiva di circa 46 km, estendendosi dal km. 139,000 al km 185,000 dell'attuale Autostrada A3 ed è suddiviso in 3 parti, la parte 1a dal km. 139,000 al km. 148,00, la parte 2a dal km 148,000 al km 173,900 e la parte 3a, di lunghezza 10.541,00 m, che si sviluppa dal km 173,900, poco prima dello svincolo di Campotenese al km 185,000 dello svincolo di Morano Calabro (escluso).

La Variante, oggetto della presente Determina, nasce dalle mutate condizioni al contorno che hanno condizionato la realizzazione delle opere già dalla fase di cantierizzazione e riguarda l'affinamento, il perfezionamento, l'integrazione e/o la rivisitazione degli interventi già previsti nel Progetto Esecutivo.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS con nota prot. CTVA-2014-2890 del 20/08/2014, acquisita agli atti con prot. DVA-2014-27298 del 21/08/2014, ha trasmesso il proprio parere n. 1593 del 01 agosto 2014 che, allegato, costituisce parte integrante del presente provvedimento.

Preso atto che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS nei citato parere n. 1593 del 01 agosto 2014, ha considerato e valutato che:

- *Per quanto riguarda le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs. n. 163/2006, la variante proposta non assume rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comporta sostanziali modificazioni rispetto al progetto esecutivo.*
- *Da un punto di vista ambientale è migliorativa in relazione alla realizzazione dell'inserimento in un'area delicata e di pregio come il Parco Naturale del Pollino, con la previsione del recupero morfologico e rinaturalizzazione sia delle aree oggetto dei lavori attuali che delle aree residuali e degradate relative ai tempi di prima realizzazione dell'Autostrada, provvedendo inoltre ad un intervento di recupero della viabilità interna all'area del Parco.*
- *Il bilancio complessivo delle materie, conseguente alle varianti, comporta un delta nullo, presentando, a fronte di una previsione di P.E. di circa 470.000 mc da conferire ad Aree di Miglioramento Ambientale (A.M.A.), un aumento a circa 860.000 mc, evitando così, come previsto in P.E, per il conferimento dei materiali non inquinanti in esubero, l'utilizzo della ex Cava ubicata in località Rotonda (PZ) posta ad una distanza di circa 25 Km. (Con la presente variante ambientale c'è un sostanziale bilanciamento tra l'aumento delle quantità da conferire e la diminuzione della distanza di conferimento).*

- *Il PMA predisposto ed attuato in seno al progetto di ammodernamento ed adeguamento del Macrolotto 3° Parte 3° è coerente con le prescrizioni al DEC/VIA N.6920/2002 del MATTM, aderente alle attività necessarie alla realizzazione della presente Variante ai sensi dell'art.169, comma 6 del D.Lgs. 163 del 2 aprile 2006, in quanto le attività previste nell'intervento in oggetto verranno espletate nelle aree individuate nello Studio di impatto ambientale e rese operative nella Cantierizzazione di cui al Progetto Esecutivo approvato.*

Sulla base degli esiti istruttori della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS riportati nel sopra citato parere, si

DETERMINA

La sussistenza delle condizioni per l'approvazione da parte del Soggetto Aggiudicatore, ai sensi dell'art. 169 del D.lgs. 163/2006, delle Varianti al progetto "Autostrada Salerno-Reggio Calabria - Progettazione ed esecuzione dei lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80, Macrolotto 3, parte 3 dal km 173+900 al km 185+000 - Progetto costruttivo adeguamenti ambientali" nel rispetto della seguente prescrizione:

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

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

IL DIRETTORE GENERALE
(Dott.  Grillo)

Allegati: Pare CTVA n. 1593 del 01 agosto 2014, prot. DVA-2014-27298 del 21/08/2014



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

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2014 - 0002890 del 20/08/2014

Pratica N.

Ref. Mittente:



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

E.prot DVA - 2014 - 0027298 del 21/08/2014

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede

OGGETTO: I.D. VIP 2678 trasmissione parere n. 1593 CTVA del 1 agosto 2014. VIA Speciale Variante ex. Art. 169 Dlgs n. 163/2006 - Autostrada Salerno-Reggio Calabria-Progettazione ed esecuzione dei lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80, dal Km 139+000 al Km 148+000 - Macrolotto 3°-parte 3°. Dal Km 173+900 al Km 185+00. Progetto costruttivo adeguamenti ambientali, proponente ANAS S.p.A.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 1 agosto 2014.

Si saluta.



Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campilongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2014-0230.DOC

La Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

VISTA la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;

VISTO il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. che nella Parte II, Titolo III, Capo IV “*Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi*” regola la progettazione, l’approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell’articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l’art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell’organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS ed i successivi decreti integrativi;

VISTA la nota prot.n.CDG-00225392-P del 24/02/2014 con la quale la Società ANAS S.p.A. ha presentato istanza ai sensi dell’art. 169 del D.Lgs. n. 163/2006 relativamente al suddetto progetto costruttivo di adeguamenti ambientali relativo al macrolotto 3, parte 3 dal km 173+900 al km 185+000 dell’Autostrada Salerno - Reggio Calabria;

PRESO ATTO che la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali in data 10/03/2014 con nota DVA-2014-16447, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (Commissione) con prot.n.CTVA-2014-1154 del 03/04/2014 ha trasmesso, ai fini dell’avvio delle attività istruttorie di competenza ai sensi dell’art. 169 del D.Lgs. n. 163/2006, la suddetta documentazione progettuale;

CONSIDERATO che con nota CTVA/2014/2059 del 16/06/2014 la Commissione ha comunicato alla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali che l’esame del progetto costruttivo di adeguamenti ambientali relativo al macrolotto 3, parte 3 dal km 173+900 al km 185+000 dell’Autostrada Salerno - Reggio Calabria, non poteva essere effettuato ai sensi dell’art. 169 del D.lgs. n. 163/2006, bensì dovesse instruirsi all’interno della verifica di attuazione ai sensi dell’art. 185 commi 6 e 7 del D.lgs. n. 163/2006;

PRESO ATTO che la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali in data 17/07/2014 con nota DVA-2014-23743, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (Commissione) con prot.n.CTVA-2014-2570 del 17/07/2014 ha ritenuto, relativamente al progetto costruttivo di adeguamenti ambientali relativo al macrolotto 3, parte 3 dal km 173+900 al km 185+000 dell’Autostrada Salerno - Reggio Calabria, che: “*il procedimento amministrativo a cui riferirsi per l’espressione del parere di codesta Commissione è quello afferente all’istanza formulata dal soggetto proponente ai sensi dell’art. 169, comma 4, del D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii. — Verifica Varianti*”;

CONSIDERATO che l’Autostrada Salerno Reggio Calabria è inserita con la Delibera CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 “*Legge obiettivo: 1 Programma delle infrastrutture strategiche*” e s.m.i. tra gli interventi strategici e di preminente interesse nazionale;

VISTO :

- il decreto del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio di concerto con il Ministero per i Beni e Attività Culturali n. DEC/VIA/6920 del 23/01/2002 con il quale è stato espresso giudizio positivo con prescrizioni sulla compatibilità ambientale del progetto definitivo “*Autostrada Salerno - Reggio Calabria, Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80 del tratto compres-*

so tre il km 139+000 (svincolo di Lauria escluso) ed il km 185+000 (svincolo di Morano escluso);

- il parere della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale n.418 del 29/01/2010 con il quale è stata compiuta la verifica di ottemperanza relativa al Progetto Esecutivo Macrolotto 3, parte 3 dal km 173+900 al km 185+000 dell'Autostrada Salerno - Reggio Calabria
- il parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale- VIA e VAS n.1272 del 21/06/2013 con il quale è stata compiuta la verifica ai sensi dell'art. 185 comma 7 ai fini della verifica e del controllo dei lavori per il "Macrolotto 3, parte 3 dal km 173+900 al km 185+000 dell'Autostrada Salerno - Reggio Calabria- Progetto costruttivo degli adeguamenti ambientali";

ESAMINATA la documentazione progettuale che si compone dai seguenti elaborati:

- Elaborati generali;
 - o Relazioni Tecnico Illustrative
 - o Geologia e Geotecnica
 - o Corografia e uso del suolo
- Valloni : Ripristino Vegetazionale erbaceo, arboreo e arbustivo;
- Interventi di Ing. Naturalistica per protezione Pile e Spalle in Alveo;
- Sistemazione Imbocchi Gallerie;
- Protezione Versanti Rocciosi con Interventi di Ing. Naturalistica;
- Recupero Ambientale di aree degradate pregresse;

CONSIDERATO che :

- l'oggetto del presente parere è la verifica ai sensi dell'art.185, commi 6 e 7 del D.Lgs. Nello specifico, il macrolotto 3 parte 3" rientra nell'ambito del generale intervento di ammodernamento e adeguamento dell'autostrada SA-RC, inserito nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche e di preminente interesse nazionale, di cui alla Delibera CIPE 21.12.2001 n. 121, nella tratta compresa tra il km 173+900 e il km 185+000 dell'autostrada SA-RC. Le caratteristiche geometriche della nuova piattaforma autostradale risultano conformi al tipo I/A delle Norme C.N.R./80 (sezione a 2+2 corsie con corsia di emergenza). L'intervento, di sviluppo complessivo di circa 11 km, è localizzato nella Regione Calabria e ricade all'interno del territorio del Comune di Morano Calabro, in Provincia di Cosenza.
- il progetto del Macrolotto 3, parte 3^a dal km 173+900 al km 185+000 dell'Autostrada Salerno - Reggio Calabria è stato sottoposto a procedura di V.I.A. con esito positivo (DEC/VIA /6920 del 23/01/2002) ed è stato autorizzato con procedimento DICOTER n. 2592 del 05/04/2002.
- il progetto esecutivo, redatto dall'Appaltatore, è stato approvato in data 08/02/2010, con la procedura di Verifica di Ottemperanza del Ministero dell' Ambiente con prot.DVA-2010-0017366 del 13/07/2010 e del Ministero per i Beni e le Attività Culturali con prot. DG.PBAAC/34.19.04/19779 del 20/06/2010.
- in data 10/12/2009, ai sensi dell'art.185, comma 7, è stata avviata la procedura di Verifica dell'Attuazione.

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

1. RICHIAMI SINTETICI SULL'OPERA

Il tratto dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria, oggetto di ammodernamento, compreso nel Macrolotto n°3, ha una lunghezza complessiva di circa 46 km, estendendosi dal km. 139,000 al km 185,000 dell'attuale Autostrada A3 ed è suddiviso in 3 parti, la parte 1^a dal km. 139,000 al km. 148,00, la parte 2^a dal km 148,000 al km 173,900 e la parte 3^a, di lunghezza 10.541,00 m, che si sviluppa dal km 173,900, poco prima dello svincolo di Campotenese al km 185,000 dello svincolo di Morano Calabro (escluso).

Le caratteristiche fondamentali dell'asse principale, rispondono a quelle previste dalle Norme C.N.R. 78/80, per la tipologia stradale I/A, per la quale l'intervallo di velocità di progetto è compreso tra i 110-140 Km/h; la piattaforma stradale è costituita da due carreggiate, ciascuna con due corsie di marcia di 3,75 m, da un corsia di emergenza larga 3,00 m e da una banchina in sinistra da 0,70 m.

Rispetto al Progetto Definitivo a base di gara, onde ottemperare alle prescrizioni e raccomandazioni sia del

decreto VIA 6920 che della Conferenza di servizi, sono state introdotte due ottimizzazioni di tracciato, localizzate in zona Campotenese ed in zona Cerreta, successivamente descritte.

Le caratteristiche generali del tracciato sono :

Caratteristiche progettuali	
Lunghezza (carreggiata dir. SA-RC)	10.519,77 m
Velocità di progetto	110-140 km/h
Raggio min. orizzontale	770 m
Raggio min. verticale concavo	15.000 m
Raggio min. verticale convesso	8.000 m
Pendenza max. (tratti nuova sede)	3,75 %
Caratteristiche della carreggiata	
- 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
Larghezza totale Carreggiata	25,00 m
Opere d'arte principali	
N. viadotti	15
Lunghezza tot. viadotti (carreggiata sud)	2.211,25 m
N. gallerie naturali	5
Lunghezza tot. gallerie naturali (carreggiata sud)	2.695,92 m

A partire dall'inizio del lotto lo sviluppo planimetrico della nuova infrastruttura, risulta prossimo al tracciato esistente, con uno spostamento laterale massimo di circa 40 m in corrispondenza dell'imbocco sud della galleria Campotenese. 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 degli attuali.

L'imbocco nord della galleria Ospedaletto è anch'esso traslato verso nord all'esterno dei fornici attuali, così da renderlo 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 conseguito trasladando l'asse verso valle, in corrispondenza degli alti muri di placcaggio esistenti tra le progressive 3+280 e 3+450, che rimangono inalterati; tale operazione comporta 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 del lotto, in misura sostanzialmente centrata sul preesistente. In tutto questo tratto, caratterizzato da un andamento pressoché rettilineo con poche curve di ampio raggio (1500 m) e minimo sviluppo angolare, la progettazione è stata indirizzata alla minimizzazione dell'impatto visuale sia delle opere esistenti sia dei loro adeguamenti geometrici e funzionali.

Il viadotto Mazzancollo scavalca un vallone piuttosto inciso, e pur essendo complanare a quello esistente ha un andamento planimetrico molto differente, dovuto alla necessità di aumentare i raggi delle curve ai valori di $R = 900$ m. per la carreggiata Nord e $R = 850$ m. per la carreggiata Sud. Le pile centrali sono previste posizionate in corrispondenza della linea di compluvio, così da consentire la realizzazione di un impalcato a

trave continua a tre luci, sostenuto da sole due pile al posto delle quattro attuali.

Successivamente, in corrispondenza dell'uscita del viadotto Rago, dove è attualmente presente una curva con raggio di soli 650 m, in sede progettuale si è deciso per un incrementato della stessa sino al valore di 1000 m tale da allontanare la carreggiata nord dalla parete rocciosa, tra le progressive 6+500 e 6+650, per non intaccare il muro di controripa esistente, per poi proseguire sulla sede attuale fino all'imbocco nord della galleria Cerreta Sud, al cui interno dopo circa 150 m, ci si allontana nuovamente dal tracciato attuale uscendo a sud ad oltre 150 m di distanza dai fori esistenti.

Per la pista dir. SA-RC si è 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 all'andamento attuale dell'autostrada, sempre con l'adozione di curve con raggi non inferiori ai 1000 m, fino a reimmettersi in sede in corrispondenza dell'imbocco nord della galleria Colloredo, fino, all'uscita sud della galleria Cerreta traslata verso nord di circa 30 m rispetto al progetto definitivo, ai nuovi viadotti Caballa integralmente impostati in curva. La geometria utilizzata ha permesso di prevedere l'inserimento dell'intervista tra i viadotti Caballa e Bosco del Monaco, dove l'ottimizzazione piano altimetrica dei tracciati ha consentito l'eliminazione della galleria artificiale originariamente prevista in progetto, 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 forni 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 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, viadotto che, sulla carreggiata sud presenta una larghezza di 17 m, per accogliere il primo tratto dell'uscita dello svincolo di Morano Calabro.

Nel progetto attuale è stato, inoltre, rivisto lo svincolo di Campotenese, alla progressiva 0+520 dell'asse sud, in sostituzione dell'omonimo interscambio con la viabilità ordinaria, posto nel lotto precedente, come ipotizzato nel progetto definitivo; lo spostamento è dovuto alla 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 con clotoidi (sviluppo stradale dei rami dello svincolo di circa 2000 m. totali).

1.1. Le Motivazioni della Variante

La Variante oggetto del presente procedimento nasce, per come meglio descritto nel seguito, dalle mutate condizioni al contorno e dalla conseguente inapplicabilità, in corso d'opera, di alcune soluzioni previste in PE; tale accertamento, eseguito anche durante la visita della Commissione del MATTM nel giugno 2012, rende non completamente attuabili le pregresse prescrizioni al PD del DEV/VIA n.6920/2002 del MATTM, emessi dal gruppo istruttore in sede di verifica del PE e durante la fase di Verifica di Ottemperanza.

Le Determine MATTM (DVA-213_0020587 del 10/09/2013) e MIBAC (U.prot 27525 del 21/10/2013), con allegato il parere n. 1272 del 21/06/2013 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS, hanno sostanzialmente sancito l'ottemperanza alle Condizioni n.1 e n.2 del Decreto VIA, subordinandolo al rispetto di n. 2 prescrizioni relative al ripristino degli imbocchi delle nuove Gallerie e al ripristino vegetazionale delle aree degradate dai precedenti interventi di realizzazione della sede autostradale.

Infatti, a partire dalle soluzioni del Progetto Esecutivo Approvato, la suddetta Variante, resa necessaria dalle mutate condizioni al contorno che hanno condizionato la realizzazione delle opere già dalla fase di cantierizzazione (livello di stabilità delle aree diverso da quello previsto in progetto, differenti tecnologie di intervento a minore impatto, tutela del regime idraulico dei torrenti, maggiore tutela del territorio, migliore inserimento ambientale dell'infrastruttura, ecc) riguarda l'affinamento, il perfezionamento, l'integrazione e/o la rivisitazione degli interventi già previsti in PE che si ricapitolano in :

1. Interventi di ripristino valloni nelle aree di cantierizzazione relative ai sotto-viadotti mediante la ricostituzione vegetazionale erbacea, arborea e arbustiva.

Per questi interventi è stata anche ridefinita una più idonea ricostruzione dei suoli e della fitocenosi, con l'impiego di specie vegetali più adatte alle condizioni climatiche e pedologiche della zona di intervento, evitando possibili inquinamenti del materiale genetico, impiegando specie autoctone.

2. Sistemazioni idrauliche dei torrenti mediante ripristino naturale del fondo alveo e conseguenti interventi di ingegneria naturalistica a protezione delle opere strutturali in alveo, nonché sistemazioni idrauliche in prossimità delle piste di accessibilità al Parco del Pollino.

Tali sistemazioni hanno comportato una ridefinizione degli interventi in modo da preservare il più possibile, la suggestività ambientale delle incisioni torrentizie attraversate e la officiosità idraulica, anche durante la fase di demolizione e ricostruzione delle opere d'arte; per la sistemazione finale delle aree interessate dalla realizzazione dei viadotti è stata prevista una più efficace ricostruzione morfologica delle porzioni di versante incise durante i lavori e una più naturale sistemazione idraulica dei torrenti, anche con la necessità di preservare le parti di struttura interferenti con l'onda di piena dei torrenti sulla base del raggio idraulico corrispondente a $Tr=200$ anni. Nell'ambito di dette sistemazioni idrauliche si è posta attenzione alla viabilità preesistente, in parte utilizzata come viabilità di cantiere, prevedendo il recupero finale della rete viaria montana presente, sovente contigua all'infrastruttura autostradale, che sarà utilizzata come pista di penetrazione al versante meridionale del Massiccio del Pollino, sia per scopi turistico-ricreativi, sia per il raggiungimento delle captazioni e della rete irrigua presente ed, infine, per scopi anti-incendio delle vaste aree boschive presenti;

3. Rinaturalizzazione di versanti rocciosi in prossimità degli imbocchi delle gallerie e ricognizione fotografica atta al rilievo dello stato fisico dei luoghi.

Per tali interventi è stato previsto il ritombamento delle gallerie artificiali, con inclinazioni compatibili con i parametri geotecnici dei terreni impiegati oltre al ripristino vegetazionale erbaceo mediante idrosemina. In particolare per gli Imbocchi delle gallerie Campotenese lato SA, Galleria Ospedaletto e Galleria Cerreta sui lati RC, verrà garantito il completo ripristino morfologico originario dei versanti mediante terre rinforzate, o soluzioni analoghe, oltre al completo ripristino vegetazionale.

4. Interventi di ingegneria naturalistica per il recupero vegetazionale, atti alla protezione dei versanti rocciosi adiacenti alla sede autostradale.

Si tratta perlopiù di alcune situazioni puntuali che, per via delle diverse condizioni geologiche e di stabilità rinvenute durante i lavori, hanno reso necessaria l'applicazione di più consistenti interventi di consolidamento e rinforzo corticale e, pertanto, per via del maggiore impatto derivato, sono state previste delle azioni di mitigazione ambientale più consone alla situazione realmente scaturita;

5. Interventi di ripristino vegetazionale delle aree degradate dai precedenti interventi di realizzazione della sede autostradale.

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

In relazione alle proposte progettuali relative ai punti 1), 2) e, parzialmente, 4), sono confermate le soluzioni già trasmesse nelle precedenti fasi di verifica, fornendo in questa fase una integrazione progettuale con l'inserimento di soluzioni tecniche e di ingegneria naturalistica atte a recepire le prescrizioni introdotte dalla suddetta Determina del MATTM. Nell'ambito del punto 5), infine, si conferma la soluzione relativa all'area 1 (Svincolo di Campotenese) con il recupero dell'Area provvisoria posta nei pressi dell'imbocco lato SA della Galleria Campotenese stessa, mentre per le successive aree :

- Area 2 (presso il Viadotto Povella).
- Area 3 (presso il Viadotto Mazzancollo);
- Area 4 (presso il Viadotto Pantano del Salice);
- Area 5 (a monte del Viadotto Uscieri)
- Area 6 (scarpata in roccia situata prima della Piana di Campotenese)

sono state effettuate le integrazioni progettuali di cui in premessa.

1.2. Interventi previsti

A valle delle motivazioni e inquadramento generale delle Varianti proposte, ed entrando nel merito delle singole motivazioni, si ricorda che le originarie prescrizioni Condizione N.1 dell'Ottemperanza (Punti 1 e 2 di cui in premessa) prevedevano :

- *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 scegliere con particolare attenzione alla rinaturazione del nuovo profilo del Torrente Romania (dal Parere N.418 del 29/01/2010);*

Nel verbale del 20 giugno 2012, relativamente alla Condizione N.1 dell'Ottemperanza, il gruppo istruttore ravvisa tutta una serie di criticità sulle lavorazioni di cantierizzazione dei viadotti, per come evidenziato nell'estratto del verbale:

- *"... La cantierizzazione per l'esecuzione della demolizione e ricostruzione dei viadotti, prevede la realizzazione di opere provvisoriale, a carattere temporaneo e di breve durata e comunque tali da non comportare impatti irreversibili infatti appena non più necessarie verranno ripristinati i luoghi allo stato ex ante.*

La realizzazione dei nuovi viadotti presenta delle criticità relativamente agli impatti delle aree di lavorazione sui corsi d'acqua nonché sulle soluzioni progettuali adottate per le sistemazioni idrauliche che non sono in linea con le indicazioni del giudizio di compatibilità ambientale e della successiva verifica di ottemperanza.

Si condivide di richiedere una variante progettuale ai sensi dell'art.169 del D.lgs.163/06 e s.m.i., "Varianti (art.4-quater, d.lgs. n.190/2002, inserito dal d.lgs. n.189/2005)", in quanto al fine di assicurare il mantenimento e la salvaguardia delle condizioni naturali degli alvei e delle sponde è necessario riconfigurare le attività di cantierizzazione e le sistemazioni idrauliche finali..."

In pratica, il tracciato autostradale prevede il rifacimento ex novo dei viadotti, di cui la maggior parte in sostituzione dei vecchi viadotti e la realizzazione di nuove opere totalmente in variante rispetto al vecchio tracciato (con l'unica eccezione del Viadotto Rago per il quale è previsto un intervento conservativo del vecchio viadotto con il mantenimento in toto della struttura originaria), operazione che ha reso necessaria una cantierizzazione più invasiva rispetto a quanto descritto in PE e prescritto dal MATTM nelle diverse fasi di intervento; tali variazioni sono dipese dalle seguenti motivazioni, non prevedibili in fase progettuale:

- *Condizioni geologiche e litotecniche peggiori dei litotipi superficiali di copertura, rispetto a quanto prospettato nel PE, con conseguente minore livello di stabilità. Per far fronte a tale condizione imprevista, durante gli scavi necessari all'esecuzione dei piazzali, delle piste, delle spalle e delle pile dei viadotti, è stato necessario eseguire delle riprofilature più blande, tali da garantire una maggiore stabilità delle coltri di copertura superficiale, causando, di conseguenza, maggiori impatti verso il paesaggio, sovente di eccezionale pregio naturalistico, e verso la fitocenosi presente.*
- *Necessità di spazi adeguati alla tecnologia costruttiva intrapresa; le aree sottese ai viadotti, quasi sempre coincidenti con le aste torrentizie, hanno reso necessario lo scavo per creare i piazzali di lavoro, ricoprendo la parte di torrente a cavallo dell'opera, per una fascia di sicurezza adeguata, con materiale naturale incontaminato proveniente dagli scavi eseguiti nel cantiere stesso e garantendo comunque il deflusso delle acque torrentizie mediante la posa di tubazione in cls di dimensioni adeguate al regime idraulico del torrente stesso. La realizzazione dei piazzali ha permesso :*
 - *In fase di cantierizzazione: alloggiamento dei baraccamenti e dei servizi igienici a servizio del personale, ricovero mezzi ed attrezzature oltre allo stoccaggio delle materie prime;*
 - *In fase di demolizione: il ritombamento ha assunto la funzione di cuscinetto di protezione nei confronti dell'impatto causati dalla caduta di detriti, talora da altezze notevoli;*
 - *In fase di costruzione: oltre a garantire lo stoccaggio delle materie prime, soprattutto per la realizzazione delle opere in elevazione, il piazzale è stato utilizzato sia per il montaggio in posto delle travi, nei casi in cui il varo è avvenuto per sollevamento, e per il varo vero e proprio, garantendo spazi di manovra adeguati.*

Inoltre, relativamente alla Condizione N.2 dell'Ottemperanza, si cita :

“... PAESAGGIO

- *Durante la fase di monitoraggio ante opera, oltre a caratterizzare nel dettaglio gli elementi distintivi della componente paesaggio si sono condotte le analisi per la componente stato fisico dei luoghi con particolare riguardo alle aree di cantierizzazione e viabilità di tutta l'area interessata dall'intervento in progetto, con l'individuazione delle zone sensibili (aree di pregio ambientale e naturalistico individuate dalla pianificazione territoriale, aree soggette a regimi di salvaguardia, aree di interesse archeologico, etc.) e/o potenzialmente sensibili che ricadono nell'ambito d'influenza dell'intervento, dei suoi impianti di cantiere e viabilità interessata in genere.*

Sulla scorta delle analisi condotte e dei dati acquisiti sono in corso di avanzata definizione progettuale gli interventi di ripristino delle aree oggetto di cantierizzazione, dei tratti autostradali dismessi, dei depositi di materiale e il ripristino degli ambiti già compromessi dalla realizzazione della vecchia infrastruttura.”.

Si evince la necessità di una Variante Ambientale per la soluzione delle questioni su esposte per porre rimedio ad una serie di impatti puntuali, derivanti sia dalle lavorazioni in corso che dai precedenti lavori di realizzazione della vecchia autostrada; tenendo presente che l'arteria autostradale è posta lungo il versante meridionale dell'allineamento montuoso Serra Dolcedorme-Monte Pollino-Serra del Prete, facenti parte del Massiccio del Pollino e ricadenti in Area Parco, gli impatti creati o pregressi a danno delle aree in questione e del loro notevole pregio ambientale, necessitano di una soluzione cogente, richiesta più volte anche negli elaborati del SIA, che restituisca l'originario valore ambientale alle aree coinvolte.

1.2.1. Interventi di Rinaturalizzazione - Punto 3

Imbocchi SA e RC della Galleria Campotenesese - riguarda la riqualificazione mediante ritombamento anche con utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica e la successiva ricostituzione della serie vegetazionale;

Imbocchi SA e RC della Galleria Cerreta e versante di raccordo con le vecchie gallerie - riguarda il recupero e la riqualificazione ambientale sia dell'imbocco della Galleria Cerreta, in variante, che dell'intero versante di raccordo con le vecchie gallerie da dismettere, poste a circa 250m. Infatti, tale settore è stato interessato da tutto un sistema di piste di cantiere e piazzali di lavoro, a servizio sia della Galleria Cerreta che del contiguo ed imponente Viadotto Caballa;

Imbocchi SA e RC della Galleria Ospedaletto - riguarda la riqualificazione mediante ritombamento anche con utilizzo di tecniche di ingegneria naturalistica e la successiva ricostituzione della serie vegetazionale;

1.2.2. Interventi di Rinaturalizzazione - Punto 4

WBS 17 Opera di sostegno - riguarda il rinforzo corticale e la rinaturalizzazione mediante biostuoia della parte del versante posto tra la spalla B del Viadotto Pollino e l'imponente muro di contenimento realizzato per la vecchia autostrada (Carr. SA p.k.03+170 e 03+175 c.ca);

WBS 34 Opera di sostegno - riguarda il rinforzo corticale e la rinaturalizzazione mediante biostuoia della scarpata stradale della carreggiata RC, del tratto autostradale in trincea compreso tra il Viadotto Colli Lunghi ed il Viadotto Mazzancollo (Carr. RC p.k.04+530 e 04+660 c.ca);

WBS 45 Opera di sostegno - riguarda sia il rinforzo corticale della scarpata stradale posta subito dopo l'uscita della Galleria Cerreta, Carreggiata SA, che la messa in sicurezza del versante mediante la realizzazione di barriere paramassi (Carr. SA p.k.06+370 e 06+830 c.ca);

WBS 39n Opera di sostegno - si tratta del rinforzo corticale della scarpata in roccia posta lungo la Carreggiata SA, allo sbocco della Galleria Campotenesese, scaturita dagli interventi di preparazione dell'imbocco Sa della galleria (Carr. SA p.k.00+970 e 01+170 c.ca);

WBS 39a e 40a Opera di sostegno - riguarda il rinforzo corticale e la rinaturalizzazione dell'imbocco SA della Galleria Cillarese (Carr. SA p.k.04+900 e 04+920 c.ca);

1.2.3. Interventi di Rinaturalizzazione - Punto 5

La riqualificazione ambientale delle situazioni di degrado che derivano dai lavori della vecchia autostrada, riguarderà le seguenti aree (Punto 5 di cui in premessa):

- Area 2** (presso il Viadotto Povella) – si tratta della riqualificazione ambientale del taglio esercitato al piede del versante confinante con la vecchia sede autostradale, utilizzato all'epoca della costruzione negli anni '60, probabilmente per collocare gli impianti di calcestruzzo.
- Area 3** (presso il Viadotto Mazzancollo) – si tratta della riqualificazione ambientale del taglio di una parte del versante tra lo sbocco della Galleria Cillarese e il Viadotto Mazzancollo, probabilmente utilizzato in passato come cava per inerti;
- Area 4** (presso il Viadotto Pantano del Salice) – riguarda il recupero di parte del versante utilizzato come area di cantiere della Galleria Cerreta e del Viadotto Pantano del Salice;
- Area 5** (immediatamente a monte del Viadotto Uscieri) – si tratta di una vecchia cava di prestito per l'estrazione d'inerti relativa alla vecchia autostrada. L'area, in totale abbandono, è stata interessata da una progressiva azione di degrado, soprattutto da parte degli agenti meteorici, che ne hanno causato situazioni puntuali di dissesto di massa (frane che coinvolgono il vecchio fronte di cava) e predisposto il bacino ad un'intensa e diffusa azione erosiva che ha riversato lungo le aste torrentizie sottese notevoli quantità di detriti, riducendo l'efficienza idraulica dei torrenti stessi.
- Area 6** Si tratta dell'imponente scarpata in roccia realizzata per ricavare il sedime della vecchia sede autostradale, prima di giungere nella Piana di Campotenese. In base al nuovo tracciato, tale tratto è stato completamente by-passato dalla variante, costituita dalla nuova Galleria Campotenese. Oltre alla scarpata, gli interventi riguarderanno anche la dismissione del vecchio tracciato stradale, del tratto compreso tra l'imbocco SA della Galleria Ospedaletto e l'imbocco RC della Galleria Campotenese.

Per tutte le aree elencate precedentemente saranno predisposti interventi atti al recupero delle condizioni originarie e il rinverdimento mediante idrosemina.

1.3. Iter Tecnico-Amministrativo pregresso per l'Ottenimento dei Pareri

Il progetto di ammodernamento gode delle relative autorizzazioni, rilasciate dai ministeri competenti, per il quale si riportano i rispettivi dispositivi:

- DICOTER n° 2592 del 05/04/2002 del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti;
- DEC/VIA n° 6920 del 23/01/2002 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;
- DVA-2010-0017366 del 13/07/2010 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Mare;
- DG/PBAAC/S04/34.19.04/19779/2010 del 20/06/2010 del Ministero Beni e Attività Culturali;

I lavori di ammodernamento di cui all'oggetto, sono inseriti tra le priorità della Legge Obiettivo n° 443 del 2001, per il quale è stata istituita la Commissione Speciale VIA, che ha la funzione della Verifica di Ottemperanza del Decreto VIA n° 6920 del 23/01/2002, in fase di esecuzione dei lavori, con un'apposita nomina di una commissione tecnica, che per i lavori in oggetto è stata individuata nel CTVA-2009-0004708 del 16/12/2009 "Nomina del Gruppo Istruttore del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Mare".

Ai sensi del D.lgs 163/2006 è stato predisposto, in seno al Progetto Esecutivo, il Progetto di Monitoraggio Ambientale, il quale prevede, che durante l'esecuzione dei lavori, siano svolte le seguenti attività: analisi sullo stato di qualità delle acque, sia profonde che superficiali, dei suoli, delle emissioni in atmosfera, delle emissioni di rumore, dello stato di conservazione della vegetazione, della fauna e del paesaggio. Tali attività consentono di mantenere un alto livello di tutela ambientale, nel rispetto delle risorse naturali, del paesaggio naturale circostante anche ai fini degli interventi necessari per le mitigazioni ambientali della costruenda opera infrastrutturale e dei ripristini ambientali in conseguenza della dismissione del vecchio tracciato autostradale.

Ai sensi dell'art. 6 comma 4 della D.G.R Calabria del 04/11/2009 "Regolamento della Procedura di Valutazione di Incidenza", i lavori di che trattasi prevedono che la Valutazione d'Incidenza sia ricompresa nell'ambito della predetta procedura VIA, contemplata nel Decreto VIA n° 6920 del 23/01/2002, pertanto i lavori delle sistemazioni ambientali contenuti nella presente, sono già stati esaminati in ottemperanza della valutazione d'Incidenza inserita nel Decreto VIA.

Ai sensi dell'Allegato A "Misure di salvaguardia del Parco del Pollino del D.P.R. 15 novembre 1993 "Isti-

tuzione dell'Ente Parco Nazionale del Pollino" sono rispettate le norme in esso contenute per la realizzazione dell'opera infrastrutturale ed il recupero ambientale dei punti di degrado in margine all'autostrada, così come anche richiesto dallo stesso Ente nel Provvedimento n° 7593 del 07/08/2002 espresso in sede di Conferenza di Servizi del 03/04/2002.

Ai sensi della Legge Forestale R.D.L. 3267/23 e del Regolamento Forestale R.D. 1126/26 il Corpo Forestale dello Stato, Coordinamento Provinciale di Cosenza con nota 4670 del 02/04/2002, in sede di Conferenza di Servizi del 03/04/2002, ha espresso parere favorevole anche riguardo alle sistemazioni dei tratti autostradali dismessi.

1.4. La Documentazione Progettuale

La nuova proposta progettuale relativa agli adeguamenti ambientali è composta da una serie di relazioni e tavole sinottiche propedeutiche allo sviluppo vero e proprio degli interventi e riguarda i seguenti ambiti:

- L'inquadramento territoriale e urbanistico delle aree di intervento;
- La revisione dell'assetto geologico, geotecnico, morfologico, idrogeologico delle aree strettamente interessate dagli interventi, incluse le verifiche tecniche, in ottemperanza alla vigente normativa tecnica;
- La caratterizzazione idrologica e idraulica delle aste torrentizie interessate dagli interventi in variante, derivante in toto dal PE, incluso il recepimento delle indicazioni fornite dalle Norme Tecniche Attuative dell'Autorità di Bacino Regionale;
- L'assetto ambientale delle aree e il loro attuale utilizzo.

Per gli interventi veri e propri, oggetto di variante, oltre alla relazione illustrativa dove vengono descritti dettagliatamente le caratteristiche ed il dimensionamento di ogni intervento, sono state prodotte diverse tavole grafiche aventi le seguenti finalità:

- L'inquadramento territoriale dell'intervento;
- La cantierizzazione dell'opera e la definizione degli interventi propedeutici alla realizzazione dell'opera, inclusi anche gli interventi di demolizione;
- La ricostruzione morfologica delle aree, inclusi gli interventi di riqualificazione ambientale;
- La documentazione fotografica ante operam e in itinere ed inoltre, la foto simulazione a sistemazione avvenuta;

Inoltre, i nuovi interventi hanno anche portato alla revisione sia del Piano di Monitoraggio Ambientale e sia il Piano di Gestione delle Terre e Rocce da Scavo.

Si evidenzia infine, che dal punto di vista urbanistico, gli interventi previsti rientrano entro la fascia di 200m all'interno, quindi, del corridoio individuato nel progetto preliminare come ambito localizzativo dell'opera.

1.5. Valutazioni

Le opere previste nel Progetto Costruttivo Adeguamenti Ambientali ottemperano alle prescrizioni del MATTM, nel parere N.418 del 29/01/2010. Gli interventi rispondono, infatti, con efficacia alle finalità delle prescrizioni, tese a salvaguardare la naturalità dei corsi d'acqua, in quanto provvedono al recupero ambientale degli alvei e fasce ripariali dei corsi d'acqua attraversati che hanno subito degrado durante l'esecuzione dei lavori stessi.

Nel corso dell'attuazione, in data 21/06/2013 con il Parere 1272, espresso ai sensi dell'art.185, comma 7, Capo IV, Sezione II del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i. sul Progetto costruttivo degli adeguamenti ambientali completava sostanzialmente la fase della Verifica di Ottemperanza, subordinandola alla applicazioni di due prescrizioni :

1. *Per gli interventi di Rinaturalizzazione dei versanti rocciosi in prossimità degli imbocchi delle gallerie relativi alla Galleria Campotenese lato nord, Galleria Ospedaletto lato sud e Galleria Cerreta lato sud dovrà essere ripristinato il profilo morfologico originario dei versanti interessati dagli imbocchi delle gallerie utilizzando le tecniche dell'ingegneria naturalistica fino al ripristino completo della co-*

pertura vegetale.

2. Per tutti gli interventi di Ripristino vegetazionale delle aree degradate dai precedenti interventi di realizzazione della sede autostradale, il ripristino morfologico dovrà essere esteso all'intero fronte di scavo presente in corrispondenza della vecchia sede autostradale dismessa. Il ripristino dovrà prevedere i riempimenti con materiali di idonee caratteristiche e raggiungere la ricostituzione della copertura vegetale originaria.

Come richiesto, il progetto contempla la rinaturalizzazione delle aree del tracciato stradale dismesso, attraverso le tecniche dell'ingegneria naturalistica e in modo consono al contesto ambientale, con le rinaturalizzazioni riguardanti tutti gli ambiti degradati e la rivisitazione delle soluzioni relative agli imbocchi delle gallerie Campotenese (lato SA), Ospedaletto (lato RC) e Cerreta (lato RC) e per il tratto corrispondente al tratto autostradale dismesso e by-passato dalla variante, sostituito dalla nuova Galleria Campotenese.

Sono state infine recuperate le aree degradate risalenti al periodo di realizzazione della vecchia autostrada, come richiesto dalle prescrizioni a) e c) del Decreto N.6920/2002 del MATT, con lo scopo di risarcire il territorio dove si è sviluppato l'attuale progetto di ampliamento dell'autostrada, recuperando, vista la valenza naturalistica del contesto, le aree interessate e attualmente in stato di degrado, in considerazione del fatto che il tracciato autostradale risulta interno al perimetro del Parco Nazionale del Pollino.

In definitiva si considera che :

- Per quanto riguarda le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs.n.163/2006, la variante proposta non assuma rilievo sotto l'aspetto localizzativo, né comporti sostanziali modificazioni rispetto al progetto esecutivo.
- Da un punto di vista ambientale sia migliorativa in relazione alla realizzazione dell'inserimento in un'area delicata e di pregio come il Parco Naturale del Pollino, con la previsione del recupero morfologico e rinaturalizzazione sia delle aree oggetto dei lavori attuali che delle aree residuali e degradate relative ai tempi di prima realizzazione dell'Autostrada, provvedendo inoltre ad un intervento di recupero della viabilità interna all'area del Parco.
- Il bilancio complessivo delle materie, conseguente alle varianti, comporta un delta nullo, presentando, a fronte di una previsione di P.E. di circa 470.000 mc da conferire ad Aree di Miglioramento Ambientale (A.M.A.), un aumento a circa 860.000 mc, evitando così, come previsto in P.E, per il conferimento dei materiali non inquinanti in esubero, l'utilizzo della ex Cava ubicata in località Rotonda (PZ) posta ad una distanza di circa 25 Km. (Con la presente variante ambientale c'è un sostanziale bilanciamento tra l'aumento delle quantità da conferire e la diminuzione della distanza di conferimento).
- Il PMA predisposto ed attuato in seno al progetto di ammodernamento ed adeguamento del Macrolotto 3° Parte 3° è coerente con le prescrizioni al DECVIA N.6920/2002 del MATT, aderente alle attività necessarie alla realizzazione della presente Variante ai sensi dell'art.169, comma 6 del D.Lgs. 163 del 2 aprile 2006, in quanto le attività previste nell'intervento in oggetto verranno espletate nelle aree individuate nello Studio di impatto ambientale e rese operative nella Cantierizzazione di cui al Progetto Esecutivo approvato.

**PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA
LA COMMISSIONE ESPRIME**

PARERE

che sussistono le condizioni di cui al comma 3 dell'art. 169 del D.Lgs.n.163/2006 perché la proposta di Variante relativa al progetto "Autostrada Salerno-Reggio Calabria - Progettazione ed esecuzione dei lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80, Macrolotto 3, parte 3 dal km 173+900 al km 185+000 - Progetto costruttivo adeguamenti ambientali" sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore dopo la verifica ed approvazione da parte del MIBAC (Parere n°27525 del 21.10.2013) a condizione che si provveda all'attuazione della seguente prescrizione:

- 1) Aggiornare il Piano di Gestione Terre, in relazione alle nuove destinazioni dei materiali di scavo, ai sensi e nel rispetto del DLgs 152/2006 e s.m.i..

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



ASSENTE

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

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

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

ASSENTE

Ing. Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

ASSENTE

Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Cons. Marco De Giorgi

Ing. Chiara Di Mambro

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

Prof. Antonio Grimaldi

Ing. Despoina Karniadaki

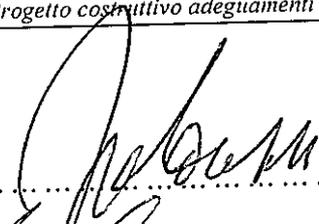
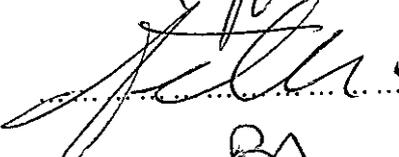
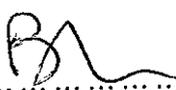
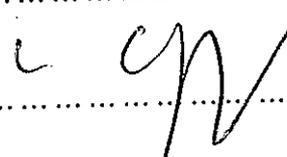
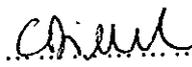
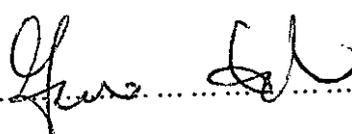
Dott. Andrea Lazzari

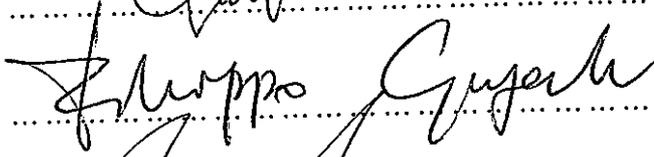
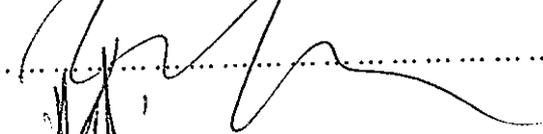
Arch. Sergio Lembo

Arch. Salvatore Lo Nardo

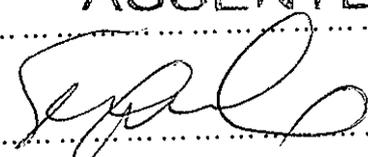
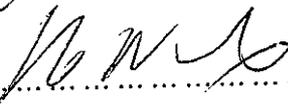
Arch. Bortolo Mainardi

Avv. Michele Mauceri


.....

.....

.....

.....

.....

.....
ASSENTE
.....

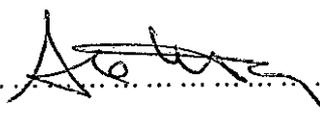

.....

.....

.....

.....
ASSENTE
.....


.....

.....

.....
ASSENTE
.....

Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno



Ing. Santi Muscarà



Arch. Eleni Papaleludi Melis



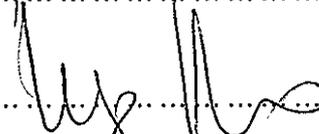
Ing. Mauro Patti



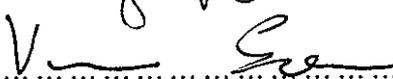
Cons. Roberto Proietti



Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco



ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

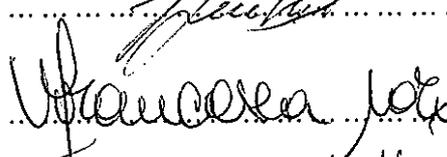


Dott. Paolo Saraceno

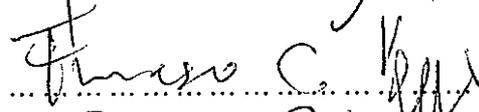
Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana



Ing. Roberto Viviani

