



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

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

Indirizzi in Allegato

IL DIRETTORE GENERALE



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

U.prot DVA - 2014 - 0033467 del 17/10/2014

Pratica N.

Prof. Mittente:

OGGETTO: **DETERMINA DIRETTORIALE**

[ID_VIP: 2769] - Procedura ex art. 169, D.Lgs 163/2006 e ss.mm.ii.
Varianti. Autostrada SA - RC. Lavori di ammodernamento ed
adeguamento al tipo 1/a Norme CNR/80 dal km 139+000 al km
148+000". Macrolotto 3 parte 1°.

La Società Anas S.p.A., con nota prot. CDG-0076879-P del 06/06/2014, acquisita al prot. DVA-2014-0019811 del 19/06/2014, ha trasmesso la documentazione inerente il Progetto Esecutivo in oggetto indicato, ai fini dell'avvio della procedura ai sensi dell'ex art. 169, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. Varianti.

Il progetto nel suo complesso, riguarda la tratta autostradale compresa tra il km 139+000 (subito a sud dello svincolo di Lauria Nord) ed il km 148+000 (poco prima dell'imbocco della Galleria Fossino) dell'Autostrada Salerno - Reggio Calabria. Il tracciato in progetto si sviluppa per una lunghezza di circa 9,650 km, sostanzialmente in variante prevedendo un'alternanza di gallerie e viadotti: 3 gallerie naturali (Serra Rotonda, Sardina II e Costa del Monte), 1 galleria artificiale (Sardina I) e 4 viadotti (Caffaro, Piano della Menta, Campo del Galdo e Casale Civile). Il tratto centrale di circa 1,600 km interessa il sedime e le opere esistenti che saranno demolite e ricostruite per essere adeguate agli elementi geometrici e di ingombro trasversale previsti dal progetto. L'intervento prevede anche la dismissione del tracciato attuale dell'autostrada SA-RC con la demolizione dei viadotti e la riqualificazione del sedime attuale (tombatura e sistemazione ambientale delle trincee attuali).

Oggetto del presente provvedimento, è la proposta di variante dell'imbocco nord lato Salerno della galleria naturale Serra Rotonda, che è stata già oggetto di una modifica progettuale a causa della presenza di un movimento franoso del versante interessato. In dettaglio, dopo un breve

Ufficio Mittente: MATT-DVA-00
Funzionario responsabile: Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco
DVA-DVA-LO-05_2014-0089.DOC

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57225903 - Fax 06-57225994

tratto prevalentemente in trincea, la vecchia galleria esistente Serra Rotonda è sostituita da una galleria di sviluppo molto maggiore (L= 3774.8 m in carreggiata sud). L'imbocco nord è ubicato circa 440 m più a nord e 190 m più a est rispetto all'imbocco dell'esistente galleria; mentre lo sbocco sud è localizzato molto più a sud di quello attuale, poco prima del viadotto Caffaro. Il tracciato della galleria, si snoda sempre più ad est rispetto alla sede attuale e fra di esse è prevista una finestra di emergenza alla progr. 2+795.

Si rappresenta che la presente variante, sostituisce la precedente modifica riguardante le *rettifiche geometriche di tracciato*, conclusasi con parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale n.858 del 27/01/2012. Questo in ragione del fatto che, sebbene la citata variante abbia limitato l'evoluzione del movimento franoso, gli effetti dello stesso si sono risentiti nella porzione di versante non presidiata da opere di contenimento. Il Proponente ha quindi proposto la sistemazione delle aree di imbocco lato Salerno della galleria attraverso il prolungamento dei tratti in artificiale della galleria per una lunghezza di circa 70 metri, coincidente con il versante interessato dalle lesioni superficiali a seguito del movimento franoso.

Preso atto che il progetto denominato Autostrada SA - RC. Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a Norme CNR/80 dal km 139+000 al km 148+000". Macrolotto 3 parte 1°, è stato oggetto di:

- Valutazione di Impatto Ambientale sul Progetto Definitivo ai sensi dell'art. 6 della L.349/86 (attualmente D.Lgs 163/2006), dal km 139+000 (Svincolo di Lauria escluso) al km 185+000 (svincolo di Morano escluso), conclusasi con DEC/VIA/6920 del 23/01/2002, positivo con prescrizioni;
- Verifica di Attuazione - Fase 1 (rispondenza tra PD e PE e ottemperanza al quadro prescrittivo), ai sensi dell'ex art. 185 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i, dal km 139+000 al km 148+000 sul Progetto Esecutivo, conclusasi con Determina Direttoriale prot. DVA-2011-16298 del 06/07/2011, sulla base del parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale n.723 del 10/06/2011, positivo con prescrizioni;
- Procedura ai sensi dell'ex art. 169, del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. sulla Proposta di approvazione della Variante per rettifiche geometriche di tracciato e per l'ottemperanza alle prescrizioni espresse nel Parere n. 723 del 10/06/2011, conclusasi con parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale n.858 del 27/01/2012, parzialmente negativo (sulla variante cantierizzazione Viadotto Caffaro);
- Verifica di Attuazione - Fase 2 (monitoraggio ambientale), ai sensi dell'art. 185, comma 7 del D.Lgs 163/2006 e s.m.i., dal km 139+000 al km 148+000 sul Progetto Esecutivo, attualmente in corso.

Acquisito il parere della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS n. 1615 del 19/09/2014, trasmesso con nota prot. CTVA-2014-3387 del 03/10/2014 e acquisito agli atti con prot. DVA-2014-32161 del 07/10/2014 che, allegato, costituisce parte integrante del presente provvedimento.

Preso atto che la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS nel citato Parere n. 1615 del 19/09/2014 ha considerato e valutato che:

- *la soluzione prospettata in variante sotto il profilo dell'impatto ambientale comporta una sistemazione morfologica finale fundamentalmente uguale alla precedente quindi senza ripercussione alcuna sull'inserimento della nuova opera nel versante dal punto di vista ambientale;*
- *sotto il profilo dell'impatto globale dell'opera, la variante non comporta una modifica sostanziale, ne produce significativi impatti ambientali;*
- *[..] gli interventi previsti rientrano entro la fascia individuata nel progetto definitivo quale ambito localizzativo dell'opera.*

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 del comma 3, ex art. 169 del D.Lgs. 163/2006 e s.m.i. della Variante relativa agli "Interventi di Sistemazione Definitiva degli Imbocchi lato Salerno della Galleria Naturale Serra Rotonda. Progetto Autostrada SA - RC. Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a Norme CNR/80 dal km 139+000 al km 148+000". Macrolotto 3 parte 1^o", nel rispetto delle seguenti prescrizioni:

1. il Piano di Monitoraggio Ambientale e il 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) devono essere revisionati alla luce della nuova variante;
2. si dovrà anticipare per quanto possibile la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura e poste in essere in maniera integrata tenendo conto di tutte le valenze presenti sul territorio;
3. le terre e rocce di scavo destinate sia al riutilizzo per le attività di cantiere sia al riambientamento di siti oggetto di attività estrattive pregresse o in essere, dovranno essere caratterizzate secondo le modalità indicate al D.M. 161/2012;

4. il monitoraggio sia esteso al movimento franoso in atto del versante interessato per verificarne la stabilità e la eventuale evoluzione.

La Società Anas S.p.A. dovrà trasmettere la documentazione richiesta, in osservanza alle prescrizioni di cui ai Punti 1 e 4, entro 30 giorni dalla notifica della presente nota inviata via PEC.

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. Mariano Grillo)

Allegati: Parere CTVA n. 1615 del 19/09/2014, prot. DVA-2014-32161 del 07/10/2014

Elenco indirizzi

Anas S.p.A.

anas@postacert.stradeanas.it

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Struttura Tecnica di Missione

stm@pec.mit.gov.it

e p.c. Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e
del Turismo

Direzione Generale per la Qualità e la Tutela
del Paesaggio, l'Architettura e l'Arte
Contemporanee

mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it

Regione Basilicata

ambiente.territorio@cert.regione.basilicata.it

Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale VIA/VAS

CTVA@pec.minambiente.it



*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 - 0003387 del 03/10/2014

Pratica N.

Prof. Mittorolo:



Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E.prot DVA - 2014 - 0032161 del 07/10/2014

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

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede

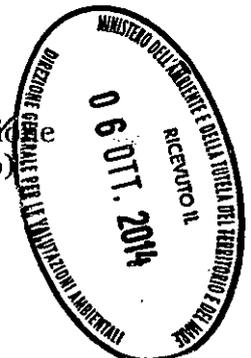


OGGETTO: I.D. VIP 2769 trasmissione parere n. 1615 CTVA del 19 settembre 2014. VIA Speciale Verifica Varianti - Autostrada SA - RC. Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a Norme CNR/80 dal km 139+000 al km 148+000". Macrolotto 3 parte 1°. Variante, proponente: Anas S.p.A.

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 19 settembre 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_2014-0258.DOC

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA E VAS
Il Segretario della Commissione



...statica composta
il n° 6... fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 03-10-2014

[Handwritten signature]

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

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

[Handwritten signature]

Parere n. 1615 del 19.9.14

[Handwritten signature]

Progetto:	Parere art. 169 comma 4 D.lgs. 163/06 + <i>Autostrada A3 Salerno – Reggio Calabria</i> “Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80, dal Km 139+000 al Km 148+000” - Macrolotto 3°- parte 1° - Variante
Proponente:	ANAS S.p.A. <i>[Handwritten signature]</i>

[Handwritten signature]

[Large handwritten signature]

DIREZIONE REGIONALE
SALERNO
SALERNO - REGGIO CALABRIA
LAVORI DI AMMODERNAMENTO ED ADEGUAMENTO
AL TIPO I/A DELLE NORME CNR/80, DAL KM 139+000 AL KM 148+000 -
MACROLOTTO 3 - PARTE 1 - VARIANTE

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la nota prot.n.CDG-0076879-P del 6/6/2014 con la quale la Società ANAS S.p.A. ha trasmesso gli elaborati progettuali per il progetto “*Autostrada Salerno - Reggio Calabria - Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo I/A delle norme CNR/80, dal Km 139+000 al Km 148+000 - Macrolotto 3 - parte 1 – Variante*” necessari all’espletamento delle verifiche per la proposta di variante relativa alla sistemazione degli imbocchi lato Salerno della galleria naturale Serra Rotonda.

PRESO ATTO che l’opera in questione è stata sottoposta alla procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell’art.6 della Legge n.349/1986 e conclusa con esito positivo con il decreto VIA n. DEC/VIA/6920 in data 26/01/2002;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 concernente “*Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale*” e dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n.128 recante “*Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell’articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69*”;

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

VISTO il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” ed in particolare gli articoli che regolano le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 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 Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 “*Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l’emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile*” ed in particolare l’art. 7 che modifica l’art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

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;

R

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;

VISTA la documentazione esaminata che si compone degli elaborati progettuali forniti dalla Società ANAS S.p.A. in data 06/06/2014 con nota prot.n. CDG-0076879-P che di seguito si elencano:

- Sistemazione finale imbocco nord\266D-P00-GA01-STR-PL02-A.DWF
- Sistemazione finale imbocco nord\266E-P00-GA01-STR-SZ10-A.DWF
- Sistemazione finale imbocco nord\266F-P00-GA01-STR-RE09-A.PDF
- Sistemazione finale imbocco nord\266G-P00-GA01-STR-DT01-A.DWF

PRESO ATTO che la DVA con nota prot.n.DVA-2014-0021003 del 26/06/2014, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVA) con prot.n.CTVA-2014-002258 in data 30/06/2012 ha trasmesso alla CTVA, per i seguiti di competenza, la documentazione sopracitata ai fini dell'avvio della procedura di verifica di esclusione, ai sensi dell'art. 169, comma 4, del D.Lgs.n.163/2006 e s.m.i.;

RILEVATO che con il proprio parere n.723 del 10/06/2011 la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS riportava 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 adeguato secondo quanto espresso dal parere n 522 della CTVA.*

È verificata pertanto l'ottemperanza del Progetto Decreto di Compatibilità Ambientale, nonché la variazioni introdotte, alle seguenti condizioni:

1. *Si dovrà anticipare per quanto possibile la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura e poste in essere in maniera integrata tenendo conto di tutte le valenze presenti sul territorio.*
2. *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" che dovranno essere considerate anche in merito alla fase di progettazione esecutiva delle opere e degli impianti.*
3. *Le terre e rocce di scavo destinate sia al riutilizzo per le attività di cantiere sia al riambientamento di siti oggetto di attività estrattive pregresse o in essere dovranno essere caratterizzate secondo quanto previsto dall'art 186 del D.lgs.152/06 e s.m.i.*

A large number of handwritten signatures and initials are present at the bottom of the page, including names like 'Esch', 'M', 'S', 'G', 'F', 'P', 'A', 'B', 'C', 'D', 'E', 'F', 'G', 'H', 'I', 'L', 'M', 'N', 'O', 'P', 'Q', 'R', 'S', 'T', 'U', 'V', 'W', 'X', 'Y', 'Z'.

A series of vertical handwritten notes and initials on the right margin, including 'M', 'S', 'G', 'F', 'P', 'A', 'B', 'C', 'D', 'E', 'F', 'G', 'H', 'I', 'L', 'M', 'N', 'O', 'P', 'Q', 'R', 'S', 'T', 'U', 'V', 'W', 'X', 'Y', 'Z'.

4. *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).*

5. *Integrare il progetto di monitoraggio ambientale secondo quanto previsto nel parere n522 della CTVA ed estendere le misure in tutte le aree interessate dai depositi di materiali.*

6. *Concentrare le fasi di realizzazione del sito di deposito di Laino Borgo nel periodo autunnale e/o invernale evitando, per quanto possibile, qualsiasi tipo di intervento nelle stagioni primaverile e estiva durante le quali la maggior parte delle componenti faunistiche è impegnata nelle attività riproduttive.*

7. *La soluzione progettuale in viadotto adottata per risolvere le criticità nell'area PIP di Caldo - Casale Civile dovrà essere prolungata verso sud fino garantire la permeabilità idraulica al reticolo di alimentazione dell'inghiottitoio presente.*

8. *Contestualmente alla messa in esercizio del nuovo tracciato dovrà essere realizzata la nuova stazione di servizio e avviata la prevista dismissione e rimozione del tratto di rilevato nella Piana di Caldo”;*

ESPRIME LE SEGUENTI VALUTAZIONI

1. Richiami Sintetici sull'Opera

Il progetto riguarda la tratta autostradale compresa tra il km 139+000 (subito a sud dello svincolo di Lauria Nord) ed il km 148+000 (poco prima dell'imbocco della Galleria Fossino) dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria.

Il tracciato in progetto si sviluppa per circa 9,650 km sostanzialmente in variante rispetto alla sede attuale prevedendo un'alternanza di gallerie e viadotti. Sono presenti 3 gallerie naturali (Serra Rotonda, Sardina II e Costa del Monte), 1 galleria artificiale (Sardina I) e 4 viadotti (Caffaro, Piano della Menta, Campo del Galdo e Casale Civile).

Il tratto centrale di circa 1,600 km interessa il sedime e le opere esistenti che saranno demolite e ricostruite per essere adeguate agli elementi geometrici e di ingombro trasversale previsti dal progetto.

L'intervento prevede anche la dismissione del tracciato attuale dell'autostrada SA-RC con la demolizione dei viadotti e la riqualificazione del sedime attuale (tombatura e sistemazione ambientale delle trincee attuali).

La piattaforma stradale prevista in progetto è conforme alla sezione tipo 1/a delle norme CNR/80.

La sezione risulta quindi caratterizzata da un intervallo di velocità compreso tra i $110\text{km/h} < V \leq 140\text{km/h}$, suddivisa in due carreggiate, (Nord dir. Salerno e Sud dir. Reggio Calabria).

La sezione tipo è costituita da:

- un margine interno di larghezza minima 4.00m , composta da uno spartitraffico centrale di larghezza minima 2.60m, delimitato da una doppia barriera laterale, con interposta un ricoprimento in terra vegetale e da due banchine laterali di larghezza minima 0.70m.
- due corsie per carreggiata da 3.75m, adibite alla marcia normale e al sorpasso;

- corsia di emergenza di larghezza pari a 3.00m

La soluzione adottata costituisce una variante totale rispetto all'esistente in tutto il tratto che va dal termine dello svincolo di Lauria Nord (inizio intervento) fino all'imbocco della galleria artificiale "Sardina I". Viceversa, il tratto successivo fino all'abitato di Casale Civile, è caratterizzato da un adeguamento in sede, di tipo prevalentemente planimetrico, del tracciato esistente, infine, per il tratto conclusivo, per questioni di geometria stradale e di lunghezza di tracciato ma soprattutto per il minore impatto generato da un tracciato che occupa il fondo valle e non taglia a metà la valle come succede attualmente, il tracciato ritorna in variante.

In dettaglio, dopo un breve tratto prevalentemente in trincea, la vecchia galleria esistente "Serra Rotonda" è stata sostituita da una galleria di sviluppo molto maggiore (L= 3774.8 m in carreggiata Sud). L'imbocco Nord è ubicato circa 440 m più a nord e 190 m più a est rispetto all'imbocco dell'esistente galleria mentre lo sbocco Sud è localizzato molto più a sud di quello attuale, poco prima del viadotto Caffaro. Il tracciato della galleria si snoda sempre più ad est rispetto alla sede attuale e fra di esse è prevista una finestra di emergenza alla progr. 2+795.

Nel tratto successivo, subito dopo lo sbocco dalla galleria "Serra Rotonda", è previsto il nuovo viadotto "Caffaro", più a monte di quello esistente e con una lunghezza di poco inferiore ai 400 m.

Il tracciato prosegue in carreggiata nord con un tratto in trincea profonda dove sono previste pareti chiodate, mentre in carreggiata sud si ritorna sull'attuale sede autostradale.

Proseguendo verso Sud entrambe le carreggiate ritornano sull'attuale sede autostradale, ed è prevista la nuova galleria artificiale Sardina I, di 211 m circa, conseguente alla demolizione di quella esistente.

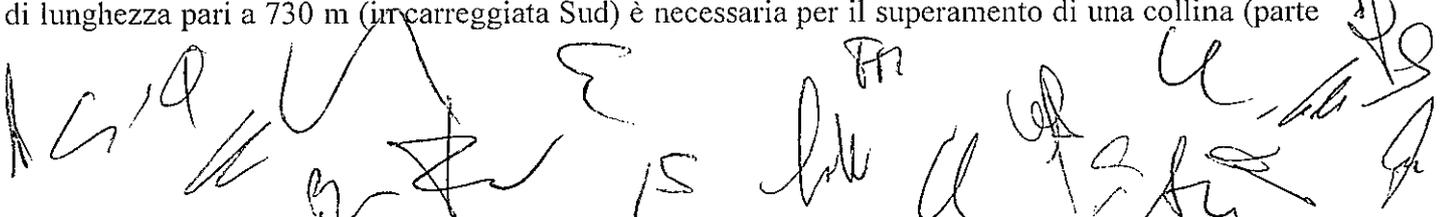
Allo sbocco della galleria, per circa 315 m, si prosegue in sede con sezione caratterizzata da trincea lato carreggiata Nord e da rilevato lato carreggiata Sud fino al nuovo viadotto "Piano della Menta" che sostituisce quello esistente per un'estensione di 191 m.

Dopo un breve tratto di circa 90 m in trincea/rilevato è prevista la nuova galleria naturale "Sardina II" con la carreggiata sud che ripercorre il tracciato dell'esistente mentre la Nord si allontana rispetto alla canna esistente verso est per addolcirne il raggio planimetrico. Al termine della galleria si rimane ancora in sede per altri 320 mt, ampliando però la carreggiata verso monte per non interferire con le numerose abitazioni presenti a lato del ciglio di valle. In tale tratto è prevista la realizzazione di una viabilità secondaria per ristabilire l'accesso ad alcuni fabbricati di monte la cui viabilità esistente di accesso viene occupata dalla nuova sede autostradale.

Il nuovo tracciato prosegue quindi, distaccandosi gradualmente dalla sede esistente, con un viadotto per una lunghezza di circa 650 mt, che scavalca la SS 19 e successivamente ospita le corsie di accelerazione e decelerazione del nuovo svincolo di Lauria sud. Il nuovo tracciato si porta in questo modo a ridosso dei versanti ovest della valle.

Al termine del viadotto il tracciato continua con un importante rilevato (h media di 8,5 m) per circa 460 m fino al nuovo viadotto "Casale Civile" di lunghezza pari a 204,023 m introdotto per garantire permeabilità agli accessi dell'abitato di Casale Civile.

Superato il viadotto la sede stradale continua per circa 560 m in rilevato, con un'altezza decrescente da 8 a 3 m fino all'imbocco dell'ultima galleria. La galleria naturale "Costa del Monte" di lunghezza pari a 730 m (in carreggiata Sud) è necessaria per il superamento di una collina (parte



terminale di un versante montuoso). Anche in questo nella parte terminale la sezione della galleria risulta allargata per ospitare le corsie di accelerazione e decelerazione della nuova area di servizio.

Il tratto successivo prevede la realizzazione di un rilevato alla quota della piattaforma stradale su cui verrà posizionata una doppia area di servizio, raggiungibile da entrambe le carreggiate tramite quattro rampe, due delle quali attraversano il rilevato autostradale con sottopassi scatolari.

Dal termine del tratto in galleria la livelletta risale, con una pendenza di circa il 2%, per raccordarsi alla sede autostradale esistente. Il tratto conclusivo ricalca la sede dell'autostrada attuale e l'intervento in oggetto termina circa 80 m prima dall'imbocco nord della galleria del Fossino.

Il progetto esecutivo, redatto dal Contraente Generale è stato approvato in data 28/12/2010 e la procedura di verifica di ottemperanza al citato provvedimento di compatibilità ambientale è stata esitata dal Ministero dell'Ambiente con prot. DVA-2011-0016298 del 07/07/2011 e dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali con prot. DG.PBAAC/34.19.04/21177 del 28/06/2011

2. Contenuti della Variante

Motivazioni e finalità della Proposta di Variante

In premessa, si rappresenta che l'opera di attacco dell'imbocco nord della galleria Serra Rotonda è già stata oggetto di una modifica rispetto al progetto, a causa della presenza di un movimento franoso del versante interessato.

Con parere CTVA n°858 del 27/01/2012 (*Autostrada A3 Salerno – Reggio Calabria “Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo I/A delle norme CNR/80, dal Km 139+000 al Km 148+000” - Macrolotto 3°- parte 1° - Proposta di approvazione della Variante per rettifiche geometriche di tracciato e per l'ottemperanza alle prescrizioni espresse nel Parere n. 723 del 19/06/2011*) la Commissione Tecnica VIA VAS, ha espresso parere ai sensi dell'art. 169, comma 4 del D.lgs. 163/2006 per quanto riguarda gli aspetti ambientali di competenza. La variante di cui al parere n°858 del 27/01/2012 prevedeva la sostituzione della prevista berlinese di micropali dapprima con una opera di sostegno in pali di grande diametro e, successivamente, con due ulteriori paratie di pali, disposte parallelamente ai due margini della carreggiata nord per l'esecuzione dello scavo a foro cieco secondo il sistema “top – down. Tale soluzione tecnica, finalizzata a limitare gli alleggerimenti al piede del versante, ha richiesto una lieve traslazione verso valle dell'asse della carreggiata con contestuale allungamento della galleria esterna in entrambe le carreggiate.

Sebbene i suddetti interventi abbiano limitato l'evoluzione del movimento franoso, gli effetti dello stesso si sono risentiti nella porzione di versante non presidiata da opere di contenimento. A fronte di ciò, il Contraente Generale ha definito una proposta risolutiva di sistemazione delle aree di imbocco lato Salerno della galleria attraverso alcuni interventi di completamento.

Nello specifico, è stato contemplato il prolungamento dei tratti in artificiale della galleria (con impegno della metodologia di scavo “top down”) per una lunghezza di circa 70 metri, coincidente con lo sviluppo della porzione di versante interessata dalle lesioni superficiali registrate a seguito del movimento franoso.

Tale soluzione, che sostanzialmente interessa il completamento delle opere di ripristino e rimodellamento, consentirà sia la sistemazione della pendice che grava sulle aree di imbocco, sia la globale riduzione degli effetti dei movimenti di versante endemici della zona interessata dalle opere

autostradali. Permetterà, inoltre di conferire al versante un aspetto simile a quello della soluzione di progetto, già favorevolmente istruita dalla Commissione Tecnica VIA VAS, senza particolari differenze rispetto all'inserimento ambientale nel contesto morfologico di versante.

Con la presente Perizia Tecnica di Variante n. 2, invece, vengono proposti degli interventi di completamento relativi alla sistemazione finale dell'imbocco lato Salerno della galleria Serra Rotonda, che di seguito si elencano:

1. canna nord - prolungamento del metodo di scavo in "top-down" (che prevede la realizzazione di doppia fila di pali diam. 1200 mm e arco puntone prima dell'esecuzione degli scavi) tra le progressive pk 0+231.73 e pk 0+257.40;

2. canna sud - prolungamento degli scavi per la realizzazione della galleria artificiale fino alla progressiva pk 0+211.35 con esecuzione, in fase definitiva, di pali di fondazione al di sotto dell'arco rovescio della galleria artificiale fino alla pk 0+228.10 circa;

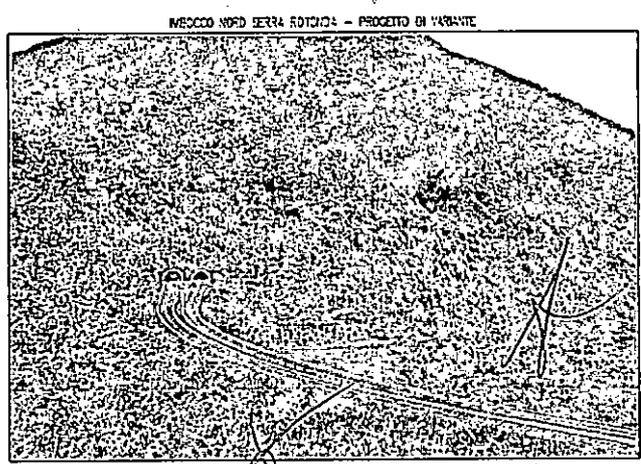
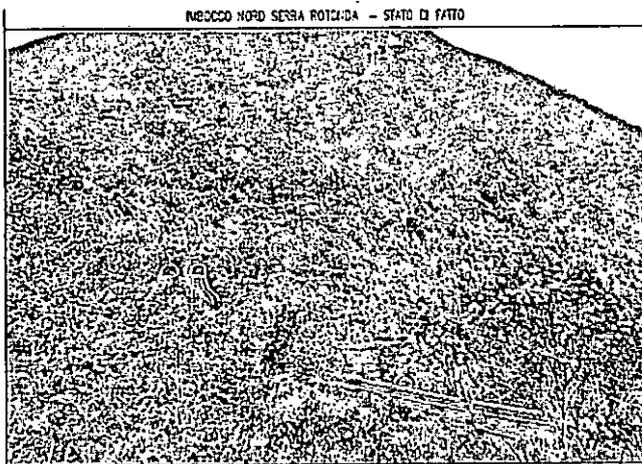
3. canna nord - in corrispondenza degli scavi relativi alla realizzazione del portale di imbocco, tra le pk 0+231.73 e pk 212.65, è prevista l'esecuzione di una paratia di pali in c.a. di diametro diam. 1200 mm posti ad interasse 1.40m. In fase definitiva, è prevista inoltre, la realizzazione di pali di fondazione al di sotto dell'arco rovescio in corrispondenza del portale di imbocco della galleria artificiale, tra le pk 0+212.65 e pk 0+231.73;

4. opere definitive: i rivestimenti definitivi sono costituiti da due gallerie a sezione policentrica nella sagoma di intradosso, mentre in estradosso i piedritti sono caratterizzati da pareti verticali che si raccordano, a mezzo di ulteriori piani inclinati, alla calotta anch'essa a sezione curva.

Lo sviluppo della galleria artificiale viene a coincidere con quello delle lesioni superficiali del terreno registrate a seguito del movimento franoso. Nella fattispecie si registra un allungamento dei tratti in galleria artificiale della galleria per una lunghezza di circa 70 m.

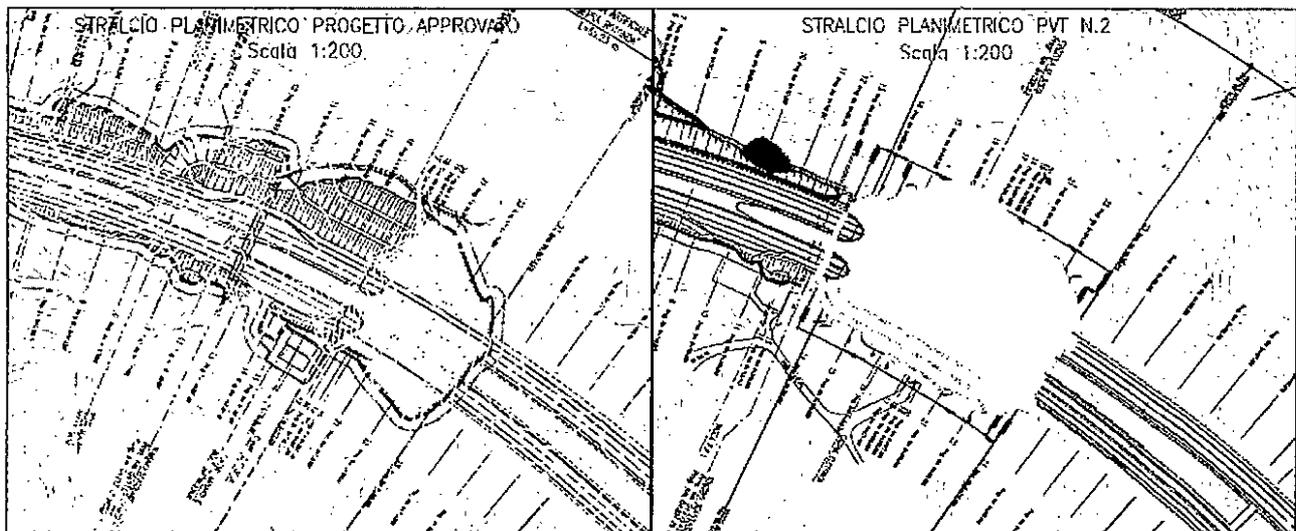
La sistemazione morfologica finale risulta fondamentalmente uguale alla precedente, quindi senza ripercussione alcuna sull'inserimento della nuova opera nel versante dal punto ambientale.

La modifica in questione garantisce dei miglioramenti sia per quanto riguarda l'aspetto geologico-geotecnico che per quanto concerne il bilancio complessivo dei movimenti di materia.



Handwritten notes and signatures at the bottom of the page, including the name 'M. Scher' and other illegible scribbles.

Vertical handwritten notes on the right margin, including the name 'M. Scher' and other illegible scribbles.



3. Valutazioni

La soluzione prospettata in variante sotto il profilo dell'impatto ambientale comporta una sistemazione morfologica finale fondamentalmente uguale alla precedente quindi senza ripercussione alcuna sull'inserimento della nuova opera nel versante dal punto di vista ambientale.

Sotto il profilo dell'impatto globale dell'opera, la variante non comporta una modifica sostanziale, ne produce significativi impatti ambientali.

Inoltre, gli interventi previsti rientrano entro la fascia individuata nel progetto definitivo quale ambito localizzativo dell'opera.

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME IL PARERE AI SENSI DELL'ART. 169, COMMA 4 DEL D.LGS. 163/2006 CHE PER QUANTO RIGUARDA GLI ASPETTI AMBIENTALI DI COMPETENZA :

sussistono le condizioni di cui al comma 3 dello stesso art. 169 perché sia approvata direttamente dal Soggetto Aggiudicatore la proposta di "Autostrada Salerno - Reggio Calabria - Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80, dal Km 139+000 al Km 148+ 000 - Macrolotto 3 - parte 1 - Variante" necessari all'espletamento delle verifiche per la proposta di variante relativa alla sistemazione degli imbocchi lato Salerno della galleria naturale Serra Rotonda,

con le seguenti condizioni:

- il Piano di Monitoraggio Ambientale e il 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) devono essere revisionati alla luce della nuova variante;
- Si dovrà anticipare per quanto possibile la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto al completamento dell'infrastruttura e poste in essere in maniera integrata tenendo conto di tutte le valenze presenti sul territorio;
- Le terre e rocce di scavo destinate sia al riutilizzo per le attività di cantiere sia al riambientamento di siti oggetto di attività estrattive pregresse o in essere dovranno essere caratterizzate secondo quanto previsto dalla normativa vigente.
- Il monitoraggio sia esteso al movimento franoso in atto del versante interessato per verificarne la stabilità e la eventuale evoluzione.

R

~~_____~~

STABILITÀ

16

1000

1

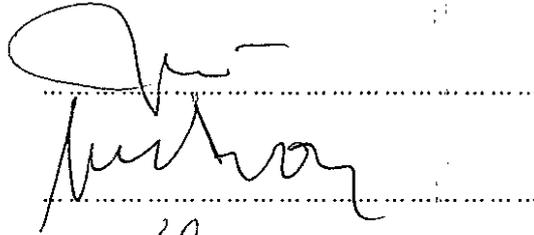
15

12

10

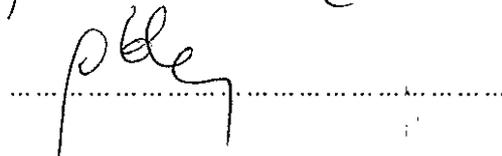
NW
 ME
 C
 IS
 cl
 a
 U
 FM
 a
 M
 P
 P

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

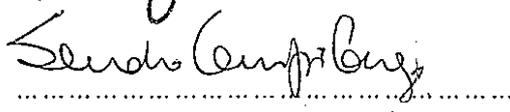
Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)



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



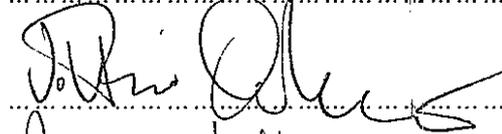
Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



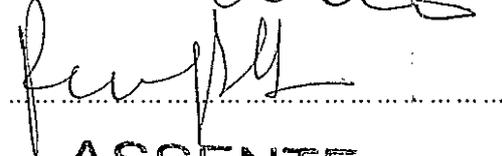
Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio



Dott. Renzo Baldoni

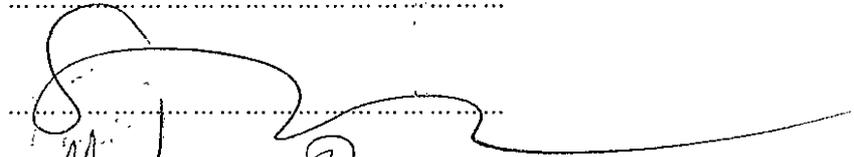


ASSENTE

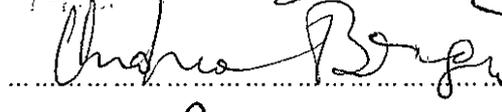
Avv. Filippo Bernocchi



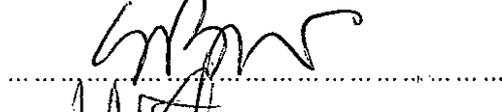
Ing. Stefano Bonino



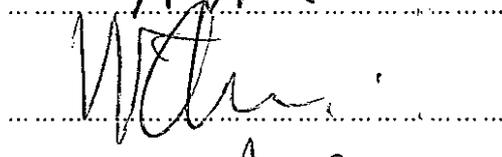
Dott. Andrea Borgia



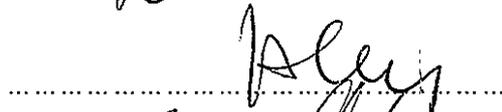
Ing. Silvio Bosetti



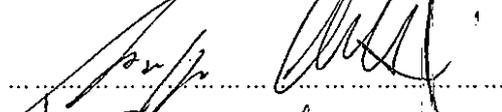
Ing. Stefano Calzolari



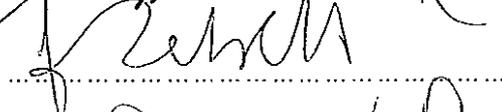
Ing. Antonio Castelgrande



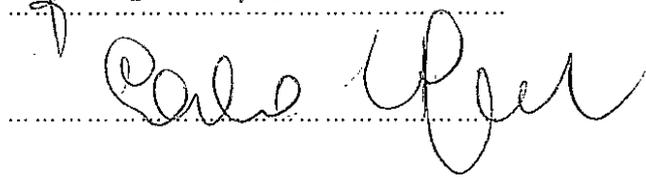
Arch. Giuseppe Chiriatti



Arch. Laura Cobello

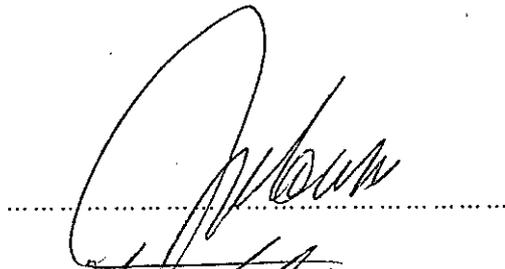


Prof. Carlo Collivignarelli

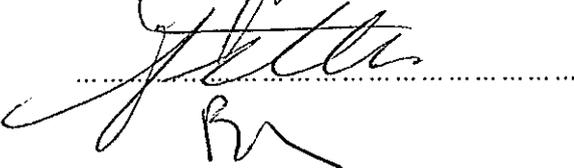


7/11/2014
11:12:14

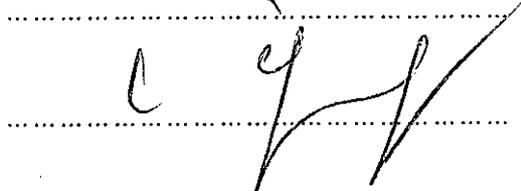
Dott. Siro Corezzi



Dott. Federico Crescenzi



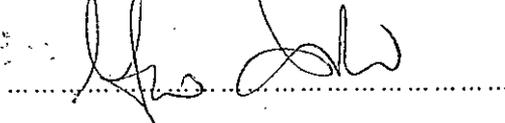
Prof.ssa Barbara Santa De Donno



Cons. Marco De Giorgi



Ing. Chiara Di Mambro



Ing. Francesco Di Mino

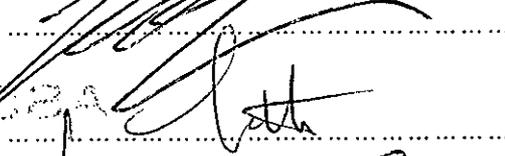
BTVA 908



Avv. Luca Di Raimondo

ASSENTE

Ing. Graziano Falappa



Arch. Antonio Gatto

BTVA 28A



Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

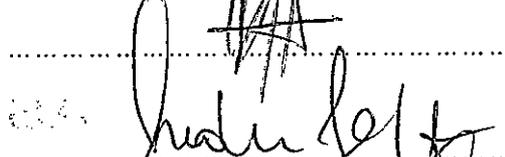
ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi

TINEL

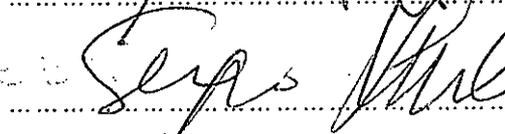


Ing. Despoina Karniadaki



Dott. Andrea Lazzari

BTVA 28A

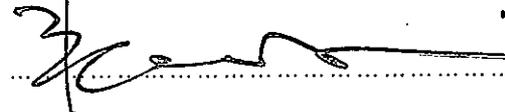


Arch. Sergio Lembo

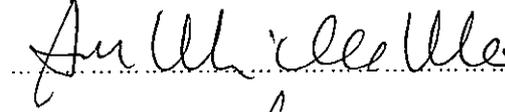
BTVA 28A



Arch. Salvatore Lo Nardo



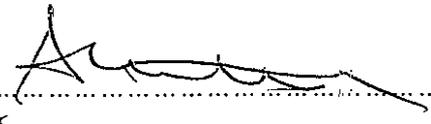
Arch. Bortolo Mainardi



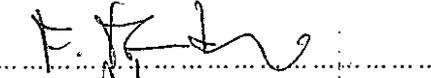
Avv. Michele Maureri



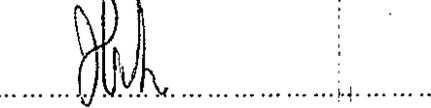
Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno



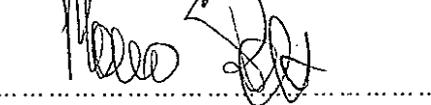
Ing. Santi Muscarà



Arch. Eleni Papaleludi Melis

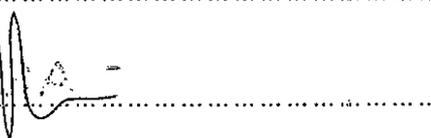


Ing. Mauro Patti



ASSENTE

Cons. Roberto Proietti



Dott. Vincenzo Ruggiero

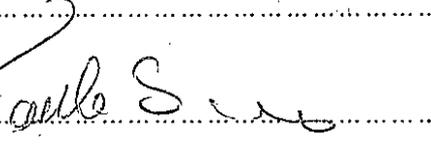


Dott. Vincenzo Sacco



ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

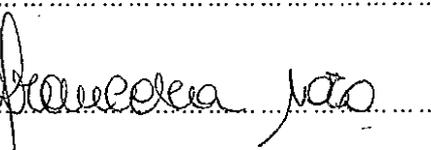


Dott. Paolo Saraceno



ASSENTE

Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro



ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana



ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

