

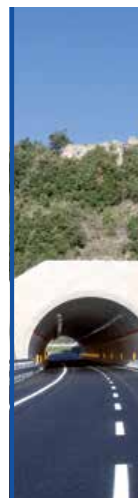
### *Il Progetto per l'implementazione di un Sistema di Gestione Ambientale*

ANAS ha avviato il progetto di implementazione di un Sistema di Gestione Ambientale (SGA) conforme alla norma UNI EN ISO 14001 con l'obiettivo di identificare, analizzare prevedere e controllare gli effetti ambientali delle proprie attività. Gli obiettivi del Progetto, oltre all'implementazione del SGA certificato (il perimetro copre la Direzione Generale e tutti gli Uffici Territoriali) ai sensi della norma ISO 14001, comprendono l'identificazione di procedure, compiti, responsabilità operative e di controllo, minimizzando il rischio di sanzioni penali per le funzioni apicali di ANAS in riferimento ai reati ambientali (ex. D.Lgs. 231 s.m.i.) e la costruzione di un sistema di gestione integrato con gli attuali SGQ e le procedure di sicurezza presenti in ANAS.

Nel corso del 2014 è stato deciso di conseguire la certificazione ai sensi della norma ISO 14001 della Direzione Generale del Compartimento per la Viabilità della Toscana. È stato costruito un sistema di gestione integrato con gli attuali SGQ e le procedure di sicurezza implementati in ANAS identificando le procedure, i compiti, le responsabilità operative e di controllo, minimizzando il rischio di sanzioni penali per le funzioni apicali di ANAS in riferimento ai reati ambientali (ex. D.Lgs. 231 s.m.i.).



■ S.S. 125 "Orientale Sarda" - Viadotto Arcu Sa Porta



RELAZIONE SULLA GESTIONE



185

BILANCIO INTEGRATO 2014



Nel corso del 2014 il Presidente ha approvato la nuova Politica Ambientale di ANAS ed è stata revisionata la documentazione di sistema.

#### POLITICA AMBIENTALE

ANAS S.p.A. considera lo sviluppo sostenibile un aspetto fondamentale delle proprie scelte di gestione della rete stradale ed autostradale attraverso la tutela del paesaggio e il territorio, la ricerca e l'innovazione verso nuove metodologie di progettazione, di lavorazione, di recupero di materiali e in generale di protezione dell'ambiente.

In un'ottica di sviluppo sostenibile tutti gli impatti devono essere attentamente, ANAS S.p.A. promuove l'adozione di criteri, linee guida e procedure dirette a ridurre gli impatti ambientali delle proprie attività attraverso:

- il **rispetto della normativa vigente** in materia ambientale, a livello comunitario, nazionale e locale, relativa ai propri ambiti di competenza;
- lo svolgimento di attività di **ricerca e sviluppo** e la definizione di linee guida e codici di comportamento finalizzati all'efficienza costruttiva ed alla riduzione degli impatti ambientali;
- il **rispetto, in fase di progettazione**, dei principi di protezione dell'ambiente e di uso responsabile delle risorse e la definizione di progetti che integrino opere di protezione e valorizzazione ambientale;
- lo svolgimento, **nella fase di realizzazione di nuove opere**, di attività di controllo e monitoraggio degli aspetti ambientali legati ai cantieri e l'ottimizzazione del consumo di materiali, materie prime e risorse naturali anche attraverso l'adozione di tecniche di riciclaggio del manto stradale e del materiale da costruzione;
- la riduzione e l'ottimizzazione, **in fase di esercizio**, dei consumi energetici attraverso il ricorso a sistemi di illuminazione stradale ad alta efficienza e l'uso di energie rinnovabili;
- l'adozione di metodologie e strumenti di "Green IT", per l'ottimizzazione dei Centri Elaborazione Dati (CED) e la riduzione dei consumi energetici;
- l'adozione delle più avanzate soluzioni per la riduzione dell'inquinamento acustico attraverso l'installazione di barriere antifoniche e l'utilizzo di asfalti fonoassorbenti;
- lo svolgimento della propria attività in base al principio dello **sviluppo sostenibile**, con riguardo all'ambiente ed al contesto sociale;
- il ricorso ad una **comunicazione trasparente** avente per oggetto l'impatto delle proprie attività sull'ambiente.

Inoltre, ANAS intende:

- continuare a promuovere politiche di "*green procurement*", integrando criteri ambientali in tutte le fasi del processo di acquisto di prodotti e servizi, come ad esempio: la dematerializzazione dei documenti di gara e l'uso della firma digitale nella stipula dei contratti, l'acquisto di prodotti/servizi che hanno un minore impatto sull'ambiente per il modo in cui sono realizzati;
- definire ed utilizzare indicatori di monitoraggio degli standard ambientali, al fine di fornire un quadro di riferimento che stabilisca e riesamini gli obiettivi e i traguardi ambientali presenti e futuri;
- formare e sensibilizzare i propri dipendenti sulle tematiche ambientali, attraverso iniziative dirette a diffondere i principi di sostenibilità ambientale a tutti i livelli organizzativi;
- comunicare agli *stakeholders* gli aspetti ambientali delle proprie attività anche attraverso l'aggiornamento e l'integrazione del Bilancio di Sostenibilità;
- ottimizzare la comprensione e la conoscenza di tutti gli aspetti della nostra performance ambientale, identificando soluzioni per migliorarla continuamente ed elaborando approcci sistematici che rendano più sostenibile la nostra attività;
- sviluppare iniziative di sensibilizzazione nei confronti dei propri dipendenti.

ANAS S.p.A. riconosce nel **miglioramento continuo** delle proprie performance ambientali l'ottenimento di significativi vantaggi e si impegna pertanto a perseguire una politica di continuo miglioramento, minimizzando, ove tecnicamente possibile ed economicamente sostenibile, ogni impatto negativo verso l'ambiente delle sue attività.

A tal fine ANAS ritiene che l'adozione e l'attuazione di un Sistema di Gestione Ambientale conforme alla norma internazionale EN UNI ISO 14001:2004, inizialmente per la Direzione Generale e per il Compartimento della Viabilità per la Toscana, garantirà il miglioramento della gestione degli aspetti ambientali connessi alle proprie attività.

Il Presidente  
Pietro Ciucci

GRING3.1>  
EN28

Nel corso dell'anno ANAS ha ricevuto e gestito tramite l'U.R.P. (Ufficio Relazioni con il Pubblico): 1 richiesta di informazioni e 1 reclamo relativi a questioni legate ai sistemi di areazione nelle gallerie; 160 richieste di informazioni e 24 reclami relativi all'inquinamento acustico; 31 richieste di informazioni e 102 reclami relativi alla pulizia stradale. Inoltre nel corso del 2014 ANAS non ha ricevuto multe o sanzioni ambientali significative ed il totale degli importi pagati per multe relative al mancato rispetto di regolamenti e leggi in materia ambientale è stato inferiore a 50.000 €.

### 3.4.6.2 La compatibilità ambientale delle nuove opere

GRING3.1>  
1.2, EN11  
EN12, EN14

L'inserimento delle opere stradali nell'ambiente naturale e urbano genera un insieme di effetti (impatti ambientali) sul territorio, influenzando sui diversi sistemi ambientali e paesaggistici e alterando l'ecosistema dei luoghi attraversati. È tanto più evidente l'importanza delle attività di valutazione, contenimento e mitigazione dell'impatto sull'ecosistema se si considerano le strade e autostrade nelle zone protette.

Di seguito sono riportati i chilometri di strade gestite da ANAS che attraversano le aree protette o aree ad elevata biodiversità:

- 1.586 km in aree protette EUAP<sup>8</sup>
- 44 km in zone umide di importanza internazionale (Ramsar)
- 1.681 km in siti di importanza comunitaria (SIC)
- 1.807 km in zone di protezione speciale (ZPS).

I quattro elenchi elaborati hanno delle aree di sovrapposizione, in quanto può capitare che una certa area territoriale risulti appartenente a più di una tipologia delle quattro elencate. Tuttavia, al fine di evitare di calcolare più volte tratte stradali risultate da ciascuna intersezione, è stata affinata la metodologia di calcolo, pertanto il totale dell'estensione stradale in attraversamento o immediata vicinanza ad aree protette è pari a 3.604 Km.

#### METODOLOGIA DI CALCOLO DELL'ESTENSIONE DELLA RETE ANAS IN AREE PROTETTE

Come nella sezione di Sostenibilità dei Bilanci Integrati precedenti, la base dati naturalistica utilizzata è stata quella messa a disposizione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, relativa ai Parchi nazionali, ai parchi regionali ed ai principali parchi naturali e fluviali. Nel 2014 è stato perfezionato il modello di calcolo consentendo un'analisi territoriale più raffinata che ha consentito di eliminare le possibili sovrapposizioni di aree tra le seguenti cartografie digitali utilizzate per le elaborazioni:

- **Grafo stradale ANAS:** rete stradale in gestione ANAS presente nella banca dati Catasto Strade
- **Siti protetti - Elenco ufficiale aree protette - EUAP** - Pubblicato sul sito del Portale Cartografico Nazionale a cura del Ministero dell'Ambiente
- **Siti protetti - Rete Natura 2000 - Siti di Importanza Comunitaria (SIC)** - Pubblicato sul sito del Portale Cartografico Nazionale a cura del Ministero dell'Ambiente
- **Siti protetti - Rete Natura 2000 - Zone di Protezione Speciale (ZPS)** - Pubblicato sul sito del Portale Cartografico Nazionale a cura del Ministero dell'Ambiente
- **Siti protetti - Zone umide di importanza internazionale (Ramsar)** - Pubblicato sul sito del Portale Cartografico Nazionale a cura del Ministero dell'Ambiente

Si specifica infine che nel calcolo, le tratte a doppia carreggiata sono state considerate separatamente.

La tematica ambientale viene presa in considerazione in tutte le attività di ANAS: dalla fase di progettazione dell'opera stradale, a quelle di costruzione, gestione ed esercizio, ed infine alla fase di ricerca di soluzioni efficaci ed in-

8 • Elenco Ufficiale Aree Naturali Protette, istituito in base alla Legge 394/91, considera le seguenti aree: Parchi Nazionali (PNZ), Aree Naturali Marine Protette (MAR), Parchi Naturali Statali marini (PNZ\_m), Riserve Naturali Statali (RNS), Parchi e Riserve Naturali Regionali (PNR - RNR), Parchi Naturali sommersi (GAPN), Altre Aree Naturali Protette (AAPN).

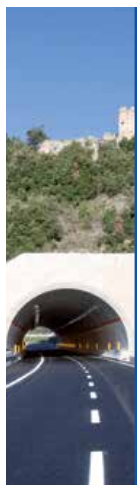


RELAZIONE SULLA GESTIONE



187

BILANCIO INTEGRATO 2014



novative. Il presente capitolo è sviluppato sulla base di tale considerazione, tracciando le modalità di gestione degli aspetti ambientali nelle diverse attività di ANAS.

### *La progettazione e lo studio di fattibilità*

ANAS gestisce il ciclo completo delle attività di progettazione e di controllo per le nuove opere stradali, a partire dallo studio di fattibilità, attraverso i vari livelli progettuali (preliminare, definitivo, esecutivo) sino alla fase di appalto per la realizzazione delle opere. In fase di progettazione sono redatti gli studi di impatto ambientale in conformità alle disposizioni di Legge nazionali e regionali per valutare gli impatti significativi degli interventi sull'ambiente e sul patrimonio culturale.

L'elevato grado di compatibilità ambientale delle opere progettate deriva non soltanto da una progettazione attenta all'ambiente, ma anche dallo svolgimento di un'attività propedeutica alla progettazione stessa: lo Studio di Fattibilità. In ANAS è presente il Servizio Pianificazione Trasportistica, un ufficio dedicato agli Studi di Fattibilità delle opere e preposto alle analisi di carattere trasportistico, ambientale e territoriale ed alle successive valutazioni sociali ed economiche (analisi costi-benefici) legate alla realizzazione di un'infrastruttura stradale, in linea con il nuovo Regolamento dei lavori Pubblici<sup>9</sup>.

Lo Studio di Fattibilità rappresenta una delle fasi progettuali dove è maggiore l'attenzione all'analisi dei possibili effetti sull'ambiente e sul territorio associati alla realizzazione di una determinata infrastruttura stradale ed ha l'obiettivo di fornire al "decisore", anche tramite strumenti quali l'analisi costi-benefici o l'analisi multi-criteri, gli elementi quali-quantitativi necessari per la scelta della soluzione ottimale. Tale fase di studio oltre che fornire i requisiti dell'infrastruttura, è volta anche ad individuare le opportunità di sviluppo territoriale e locale che sono potenzialmente conseguenti la realizzazione o l'ammodernamento della rete infrastrutturale stradale.

### **Caratterizzazione di terre e rocce da scavo - un approccio sostenibile**

ANAS nell'ottica di andare oltre il rispetto normativo e adottare un approccio proattivo, ha scelto di inserire in modo sistematico la caratterizzazione di terre e rocce da scavo all'interno della propria attività di progettazione. La legislazione ambientale ha assunto in questi ultimi anni una sempre maggiore attenzione verso criteri progettuali virtuosi, piuttosto che meri controlli di singoli elementi di componenti ambientali.

In particolare alcune questioni ambientali come la corretta gestione delle risorse, la sostenibilità e la tutela della biodiversità, hanno assunto maggiore importanza in seno al processo politico, tanto da costituire elementi importanti all'interno dei processi di valutazione e decisionali. La commissione Europea fin dalla comunicazione del 22 settembre 2006 dal titolo "Strategia tematica per la protezione del suolo" e successivamente nella "Tabella di marcia per un uso efficiente delle risorse in Europa" (settembre 2011), fino all'ultima conferenza delle Nazioni Unite sullo sviluppo sostenibile (Rio de Janeiro - giugno 2012), ha sottolineato l'importanza economica e sociale di una corretta pianificazione territoriale e di uno sviluppo sostenibile per invertire le condizioni di degrado ambientale.

La stessa attenzione normativa si registra nel campo della corretta gestione delle risorse sempre con particolare riferimento ad uno sviluppo sostenibile dove "terre e rocce da scavo" con determinate caratteristiche, devono essere considerate risorsa e non rifiuto. (DM 161/2012).

La scelta operata da ANAS, quindi, si inserisce in un processo di costruzione di un **nuovo modello progettuale** dove risulta necessario dare un contributo alla **sostenibilità ambientale**, che è possibile attuare anche attraverso la corretta gestione delle risorse ambientali.

GRING3.1>  
EN26

RELAZIONE SULLA GESTIONE



188

BILANCIO INTEGRATO 2014

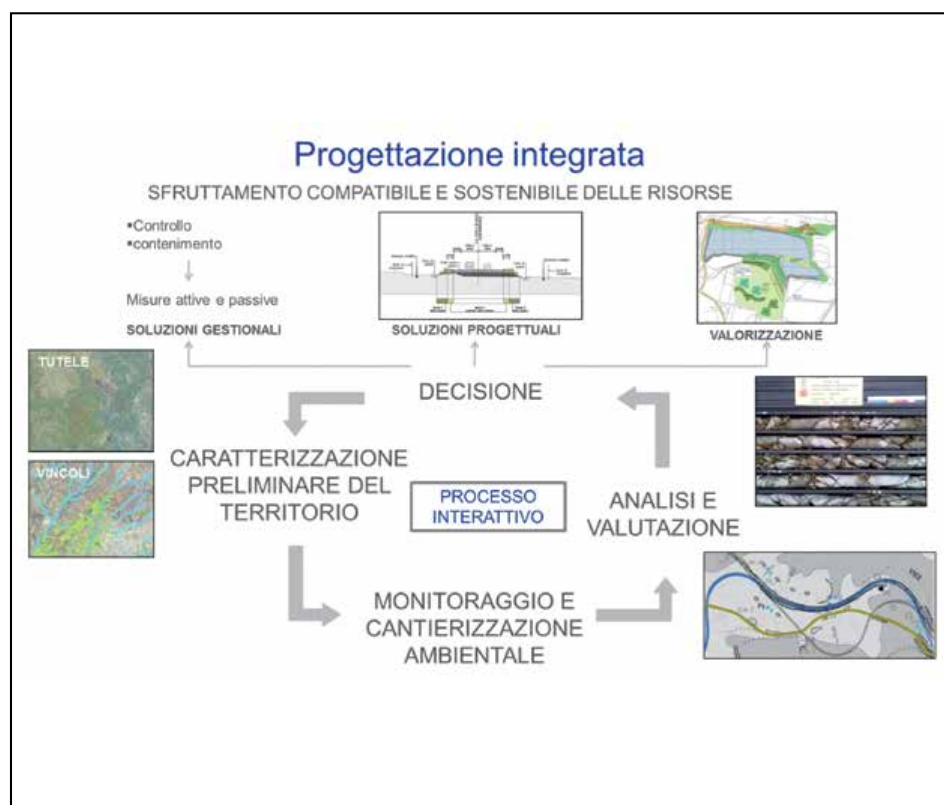
<sup>9</sup> • D.P.R. 5/10/10 n.207

ANAS, in quest'ottica, ha scelto di caratterizzare in modo sistematico le terre e rocce da scavo derivanti dalle lavorazioni stradali, in modo da:

- consentire il miglior uso delle risorse naturali riducendo al minimo il prelievo, le movimentazioni e il consumo durante le fasi di realizzazione dell'opera;
- prevenire la produzione di rifiuti;
- tutelare il territorio e i sistemi ambientali.

La caratterizzazione ambientale si inserisce, quindi, nel processo di **progettazione integrata** che opportunamente utilizzata consente di avere uno strumento più adeguato per:

- interfacciare nel modo più organico e meno conflittuale possibile la progettazione delle Opere Pubbliche con il quadro di programmazione e pianificazione esistente;
- promuovere il progetto territoriale integrato stesso come contributo alla programmazione/pianificazione.



La gestione delle terre e rocce, per le quali è necessario assicurare determinate caratteristiche chimico-fisiche, si traduce nella gestione di una **risorsa** disponibile per un **riutilizzo**.

Sempre nella fase di progettazione, quindi, ANAS effettua:

- una attenta e corretta pianificazione delle fasi di cantierizzazione;
- la rigorosa caratterizzazione dei materiali;
- una accurata analisi territoriale.



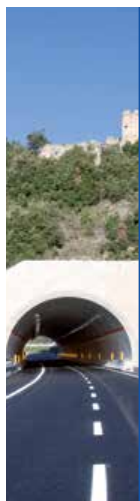


Figura 1 - Scavo di pozzetti esplorativi per il prelievo di campioni di terre per caratterizzazione ambientale



Figura 2 - Preparazione del campione in campo per l'esecuzione delle indagini chimico-fisiche



Figura 3 - Realizzazione di sondaggi per prelievo di campioni in profondità

RELAZIONE SULLA GESTIONE



190

BILANCIO INTEGRATO 2014

L'approccio conoscitivo del territorio interessato dalla realizzazione dell'infrastruttura, garantisce ancora una volta la tutela ormai imprescindibile da attuare, riducendo al minimo l'uso delle risorse naturali e conseguentemente anche la loro movimentazione durante la realizzazione dell'opera, prevenendo in modo drastico la produzione di rifiuti da conferire a discarica, tramite il riutilizzo di materiale idoneo sia alla diretta realizzazione dell'opera stessa che per impiego in ripristini ambientali.

Inoltre questo approccio si rileva di fondamentale utilità anche quando, in fase di progettazione, si identifica la presenza di materiali contaminati. Questo, infatti, consente di individuare e quantificare eventuali passività ambientali con la gestione delle relative procedure amministrative in materie di bonifica e ripristino ambientale ai sensi della legislazione nazionale vigente in materia (D.Lgs. 152/2006), prima dell'apertura dei cantieri.

I principali progetti in cui ANAS ha effettuato la caratterizzazione di terre e rocce sono:

Progetti stradali

- Progetto Esecutivo per interventi per la messa in sicurezza della S.S.106 Jonica esistente tra il km 219+000 e il km 278+000 2° stralcio completamento - LF1 dal km 229+800 al km 321+300 - (Isola Cr, Crotone e Mirto C.) e LF2 - dal km 272+150 al km 321+100 - (Melissa, Ciro', Ciro' M. Crucoli);
- Progetto Definitivo S.S. 1 Nuova Aurelia - Viabilità di accesso all'hub portuale di Savona: Svincolo di Margonara;
- Progetto Preliminare S.S. 675 del tratto terminale del collegamento del porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte per il completamento dell'Asse Viario est-ovest (Civitavecchia-Ancona);

- Progetto Preliminare S.S. 291 “della Nurra” lavori di costruzione del 1° lotto da Alghero ad Olmedo, in località bivio cantoniera di Rudas;
- Progetto Definitivo S.S. 131 adeguamento e messa in sicurezza dal km 108+300 al km 209+500;

Progetti Definitivi per Aree di Servizio

- “Villa San Giovanni Est” al km 432+180 Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria
- “Galdo Est” al km 147+600 Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria
- “Galdo Ovest” al km 147+600 Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria
- “Costa Gaia Nord” al km 47+050 Autostrada A29 Palermo-Mazzara del Vallo
- “Costa Gaia Sud” al km 47+050 Autostrada A29 Palermo-Mazzara del Vallo
- “Scillato Nord” al km 55+500 Autostrada A19 Palermo-Catania.

Per garantire un adeguato sviluppo nell'utilizzo delle terre e rocce come risorsa, ANAS si sta attivando per essere parte di un consorzio atto ad evidenziare i principali obiettivi e le relative strategie unitamente a tutti gli stakeholder (Enti di controllo, PP.AA., Imprese di costruzioni e associazioni di categorie) per la definizione di un anagrafe nazionale di terre e rocce.

Attualmente ANAS segnala, sul proprio portale, le quantità ed i cantieri in cui rende disponibile le terre e rocce derivanti dalle proprie attività di realizzazione e potenzialmente riutilizzabili nel circuito costruttivo.



■ Mezzi ANAS



RELAZIONE SULLA GESTIONE



191

BILANCIO INTEGRATO 2014



#### QUADERNO AIPCR "PIANIFICAZIONE E STRUMENTI DI SUPPORTO ALLE DECISIONI"

Nell'ambito del "Convegno Nazionale Stradale AIPCR" tenutosi a Roma il 27/28 novembre 2014 e organizzato dall'Associazione Mondiale della Strada - AIPCR - Comitato Nazionale Italiano, tra i vari contributi tecnici esposti, è stato presentato il Quaderno "Pianificazione e strumenti di Supporto alle decisioni" redatto dal Comitato Tecnico relativo alla Performance delle Amministrazioni di Trasporto Stradali che rientrano nell'ambito più generale del Tema Strategico inerente la Gestione e performance delle Amministrazioni di trasporto.

I temi affrontati riguardano principalmente due temi strettamente correlati: l'evoluzione della missione e della struttura delle Amministrazioni stradali e la valutazione delle performance delle Amministrazioni stradali.

L'analisi dell'evoluzione della missione e della struttura delle Amministrazioni stradali ha evidenziato recenti cambiamenti in alcuni Paesi ove si assiste all'integrazione, in un unico Soggetto, delle Amministrazioni stradali e di quelle preposte alla gestione di altri modi di trasporto (ferrovie, porti, trasporto pubblico locale).

Questa recente evoluzione, nei Paesi in cui si è attuata, è stata dettata dalla consapevolezza che una pianificazione ed un coordinamento unitario dei vari modi di trasporto, unitamente ad una pianificazione 'multi-modale', possono avere notevoli riscontri in termini di contrazione della spesa pubblica e miglioramento dei servizi resi agli utenti/cittadini.

La necessità di orientare la pianificazione dei trasporti e della mobilità nella direzione della multi-modalità trova conferma anche negli indirizzi dettati dalla Comunità Europea, dove si afferma che una politica dei trasporti competitiva e sostenibile passa necessariamente per la multi-modalità e quindi attraverso la pianificazione integrata.

L'attenzione del comitato tecnico si è quindi focalizzata su come si possa pervenire in Italia ad una pianificazione e progettazione integrata della mobilità delle persone e delle merci che sia di supporto alla decisione delle autorità nazionali e locali.

Dall'analisi della situazione italiana è emerso che la pianificazione delle infrastrutture di trasporto e la scelta degli interventi infrastrutturali ove allocare le risorse, richiede una maggiore attenzione alla cosiddetta fase propedeutica alla progettazione e quindi alla fase dello studio di fattibilità con relative analisi di scenari alternativi di mobilità.

Tali scenari infrastrutturali devono essere multimodali e cioè tali da considerare gli effetti sinergici che si ottengono mettendo a sistema i diversi modi di trasporto.

Nel quaderno si è anche accennato al tema della cosiddetta 'partecipazione', per la individuazione delle esigenze espresse dai territori, che rappresenta un altro step da contemplare durante la fase propedeutica alle decisioni.

Ad un'accurata valutazione ex-ante delle opere e degli investimenti pubblici relativi ai trasporti che abbia un approccio multimodale, deve corrispondere una valutazione ex-post che consenta di verificare la bontà o meno delle previsioni effettuate nella fase propedeutica.

La cultura della valutazione ex-post è ancora troppo poco diffusa nel nostro Paese, ma si ritiene sia indispensabile diffonderla e metterla a regime poiché ad essa sono strettamente correlati il tema delle performance e della trasparenza. Le valutazioni ex-post consentono infatti di dare contezza alla collettività e agli 'stakeholder' dell'efficacia di interventi ed opere realizzate con investimenti pubblici.

Passando al tema delle performance delle Amministrazioni stradali e di trasporto e del sistema di misurazione delle stesse, l'analisi effettuata ha evidenziato la sempre maggiore enfasi al miglioramento della qualità degli indicatori di performance e all'impegno che le Amministrazioni preposte alla gestione dei trasporti e delle strade devono approfondire per comunicare in maniera chiara e trasparente i risultati raggiunti.

Nell'ambito del Comitato tecnico nazionale, l'attenzione si è incentrata sul tema della performance delle Amministrazioni pubbliche e su come può essere efficacemente misurata la capacità del soggetto pubblico di creare valore per il cittadino con le risorse rese disponibili dalla comunità, ossia come misurare i risultati perseguiti mediante l'azione pubblica.

A tal fine è stata approfonditamente analizzata la normativa nazionale in materia di parametri e modelli di riferimento per la misurazione e valutazione della performance.

#### Il risparmio energetico in fase di progettazione

In fase di progettazione vengono adottate soluzioni impiantistiche che concorrono alla riduzione del consumo energetico in fase di esercizio. Tali scelte progettuali sono state già recepite nei capitolati tecnici ai fini di una corretta realizzazione. Le principali soluzioni adottate per il contenimento dei consumi consistono in sistemi di regolazione

del flusso delle lampade all'interno delle gallerie stradali e all'esterno a servizio degli svincoli, nell'utilizzo di lampade ad alta efficienza luminosa (Sodio ad alta pressione, LED), in sistemi centralizzati per l'ottimizzazione degli impianti di ventilazione meccanica delle gallerie e nell'utilizzo di segnaletica a messaggio variabile con sorgenti luminose a LED.

### La valutazione d'impatto ambientale

GRING3.1->  
S01, S09  
S010

La procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) è basata sul principio dell'azione preventiva, per cui il migliore approccio per la realizzazione di un'opera consiste nel prevenire gli impatti negativi legati alla realizzazione del progetto anziché combatterne successivamente gli effetti. La VIA è dunque concepita per dare informazioni in merito alle conseguenze ambientali di un'azione prima che la decisione venga adottata, e si configura come una procedura tecnico-amministrativa volta alla formulazione di un giudizio di ammissibilità sugli effetti stessi sull'ambiente globale, inteso come l'insieme delle attività umane e delle risorse naturali.

In linea con quanto previsto dalla legislazione vigente, le VIA per le opere di cui ANAS è stazione appaltante individuano gli impatti significativi delle infrastrutture stradali sulla popolazione, sui diversi comparti ambientali, sulla biodiversità, sul clima e sul paesaggio, incluse le aree protette o ad elevata biodiversità esterne alle aree protette. Le VIA esaminano inoltre le strategie individuate per mitigare tali impatti.



PROGETTI IN FASE AUTORIZZATIVA AL 31-12-2014			
Progetto	Livello di progetto <sup>10</sup>	Procedura autorizzativa	Data inizio procedura
<b>FASE di SCOPING (ART. 21 D.Lgs. 152/06 e s.m.i.)</b>			
Tratto terminale del collegamento del Porto di Civitavecchia con il nodo intermodale di Orte per il completamento dell'Asse Viario Est-Ovest (Civitavecchia-Ancona)	P	Scoping	11/03/2014
<b>PROCEDURA VIA E LOCALIZZAZIONE SU PROGETTI PRELIMINARI (ART. 165-183-184-185 D.Lgs. 163/06)</b>			
Variante Sud dell'Aquila - lotti A, B e C	P	VIA regionale	14/02/2014
Raccordo Salerno-Avellino - Conferimento di caratteristiche autostradali compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7 Bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'A16 Tratto 1: dallo svincolo di Salerno all'intersezione A3-Raccordo per Avellino. Stralcio 1 Tratto 2: dall'intersezione A30 - Raccordo per Avellino allo svincolo di Solofra Tratto 3: Galleria Montepergola Tratto 4: dallo sbocco Galleria Montepergola alla A16 (svincolo di Avellino Est). Stralcio 2	P	VIA	09/05/2008
<b>PROCEDURA VIA SU PROGETTI DEFINITIVI (ARTT. 23-24-25-26 D.Lgs. 152/06 e s.m.i.)</b>			
S.S. 340 "Regina" - "Variante alla Tremezzina"	D	VIA regionale	31/10/2014
S.S. 9 "Emilia" - Tangenziale nord di Reggio Emilia	D	VIA	07/08/2014
S.S. 1 Aurelia - Viabilità di accesso all'hub portuale di Savona - Svincolo di Margonara	D	VIA regionale	26/03/2014
S.S. 79 Direttrice Terni-Rieti - Tratto iniziale: dalla galleria Montelungo al confine regionale	D	VIA regionale	30/10/2013
S.S. 32 - S.P. 299 "Tangenziale di Novara" Completamento e ottimizzazione della Torino-Milano Lotto 0 e Lotto 1	D	Verifica Conformità Urbanistica D.P.R. 383/1994 s.m.i.	31/07/2013

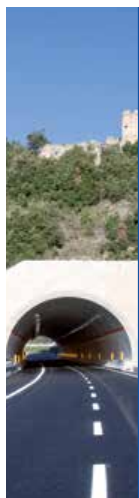
10 • P = Preliminare; D = Definitivo, E = Esecutivo

RELAZIONE SULLA GESTIONE



193

BILANCIO INTEGRATO 2014



RELAZIONE SULLA GESTIONE



194

BILANCIO INTEGRATO 2014

Progetto	Livello di progetto <sup>10</sup>	Procedura autorizzativa	Data inizio procedura
<b>PROCEDURA VIA SU PROGETTI PRELIMINARI o DEFINITIVI (ART. 167 D.Lgs. 163/06 e s.m.i.)</b>			
Sistema Tangenziale di Lucca Viabilità Est di Lucca comprendente i collegamenti tra Ponte Moriano e i caselli dell'A11 del Frizzone e di Lucca Est	P	VIA	25/02/2013
S.S. 172 "dei Trulli" Tronco Martina Franca-Taranto	D	VIA regionale	17/01/2012
Accessibilità Valtellina: S.S. 38 "dello Stelvio" Lotto IV - Nodo di Tirano - tratta A (svincolo di Biancone-svincolo La Ganda) e tratta B (svincolo La Ganda-Campone in Tirano)	D	VIA regionale	01/12/2010
<b>PROCEDURA VIA e VERIFICA DI OTTEMPERANZA SU PROGETTI DEFINITIVI o ESECUTIVI (ART. 167 comma 7-185 D.Lgs. 163/06 e s.m.i.)</b>			
S.S. 106 "Jonica" Megalotto 3 dall'innesto con la S.S. 534 (km 365+150) a Roseto Capo Spulico (km 400+000)	D	VIA	06/02/2014
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Ammodernamento del Tronco I - tratto 6 - lotto 3 Nuovo svincolo di Padula Buonabitacolo al km 103+200	D	VIA	13/12/2013
S.S. 685 "delle Tre Valli Umbre" - Spoleto-Acquasparta 1° stralcio Madonna di Baiano-Fiorenzuola	D	Verifica di Ottemperanza	28/09/2012
<b>VERIFICA DI OTTEMPERANZA SU PROGETTI DEFINITIVI (ART. 28 D.Lgs. 152/06 e s.m.i.)</b>			
Autostrada Grande Raccordo Anulare di Roma Intervento realizzazione corsie complanari al GRA tra Via Casilina e lo svincolo di Tor Bella Monaca	D	Verifica di Ottemperanza	19/09/2014
S.S. 131 "Carlo Felice" - da Monastir (CA) km 23+300 a Sanluri km 47+000 da realizzarsi nei comuni di Monastir, Nuraminis, Serrenti, Furtel, Samassi e Sanluri (CA)	D	Verifica di Ottemperanza	06/06/2013
Sassari-Olbia Lotto 3	E	Verifica di Ottemperanza	18/12/2013
Sassari-Olbia Lotto 4	E	Verifica di Ottemperanza	27/03/2014
Sassari-Olbia Lotto 5	E	Verifica di Ottemperanza	18/12/2013
Sassari-Olbia Lotto 6	E	Verifica di Ottemperanza	4/12/2013

ANAS è inoltre impegnata a verificare la compatibilità ambientale delle nuove opere, qualora esse siano frutto di progettazioni redatte dagli aggiudicatari di appalti integrati e contraenti generali nonché a fornire supporto tecnico-specialistico per le perizie di variante che si rendano necessarie in corso di esecuzione.



■ S.S. 28 "del Colle di Nava" - Viadotto Arroscia

PROCEDURE DI VERIFICA IN CORSO AL 31-12-2014			
Progetto	Livello di progetto	Procedura autorizzativa	Data inizio procedura
<b>VERIFICA DI OTTEMPERANZA SU PROGETTI ESECUTIVI (D.Lgs. 152/06 e s.m.i.)</b>			
S.S. 96 "Barese" Tronco fine della variante di Toritto-Modugno compresa la variante di Palo del Colle	E	Verifica di Ottemperanza	18/01/2013
S.S. 96 "Barese" Gravina Bari - Stralcio II dal km 84+154 (fine variante di Altamura) al km 99+040 (innesto con il I stralcio)	E	Verifica di Ottemperanza	09/04/2013
S.S. 268 "del Vesuvio" - 3. tronco compreso lo svincolo di Angri	E	Verifica di Ottemperanza	04/04/2013
<b>VERIFICA DI ATTUAZIONE (ART. 185 commi 6 e 7 D.Lgs. 163/06) VARIANTI (art.169 D.Lgs. 163/06)</b>			
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 2 dal km 108+800 (Viadotto Calore) al km 139+000 (svincolo di Lauria Nord incluso)	E	Verifica di Attuazione	14/12/2007
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 2 dal km 108+800 (Viadotto Calore) al km 139+000 (sv. Di Lauria Nord incluso) Variante per l'utilizzo di nuovi siti di deposito per terre e rocce da scavo, Cava Detta (Comune di Montesano sulla Marcellana - SA)	E	Variante ai sensi art.169 D.Lgs. 163/09	24/04/2013
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 3 - Parte I dal km 139+000 al km 148+000	E	Verifica di Attuazione	30/08/2011
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 3 - Parte I dal km 139+000 al km 148+000 Variante imbocchi galleria Serra Rotonda	E	Variante ai sensi art.169 D.Lgs. 163/09	18/06/2014
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 3 - Parte 1 dal km 139+000 al km 148+000 Imbocchi Galleria Sardina II	E	Variante ai sensi art.169 D.Lgs. 163/09	14/02/2014
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 3 - Parte 2 dal km 153+400 al km 173+900	E	Verifica di Attuazione	07/08/2013
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 3 - Parte 2 dal km 153+400 al km 173+900 Variante relativa a modifiche planoaltimetriche, adeguamenti del progetto di cantierizzazione e omogeneizzazione delle tipologie di viadotti	E	Variante ai sensi art.169 D.Lgs. 163/09	23/10/2013
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Messa in sicurezza tra il km 148+000 (imbocco galleria Fossino) al km 153+400 (Svincolo Laino Borgo)	E	Verifica di Attuazione	17/09/2013
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 3 - Parte 3 dal km 173+900 al km 185+000	E	Verifica di Attuazione	3/11/2011
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 3 - Parte 3 dal km 173+900 al km 185+000 Progetto costruttivo adeguamenti ambientali	E	Variante ai sensi art.169 D.Lgs. 163/09	24/02/2014
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 4b dal km 286+000 (svincolo di Altilia Grimaldi escluso) al km 304+200 (svincolo di Falerna incluso)	E	Verifica di Attuazione	19/12/2007
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 4b dal km 286+000 (sv. Di Altilia Grimaldi escluso) al km 304+200 (sv. Di Falerna incluso) Variante deposito definitivo per terre e rocce in esubero	E	Variante ai sensi art.169 D.Lgs. 163/09	29/05/2013
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 5 dal km 393+000 (svincolo di Gioia Tauro escluso) al km 423+300 (svincolo di Scilla escluso)	E	Verifica di Attuazione	22/11/2005

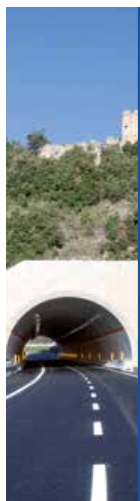


RELAZIONE SULLA GESTIONE



195

BILANCIO INTEGRATO 2014



## RELAZIONE SULLA GESTIONE



196

BILANCIO INTEGRATO 2014

Progetto	Livello di progetto	Procedura autorizzativa	Data inizio procedura
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 5 dal km 393+500 (svincolo di Gioia Tauro escluso) al km 423+300 (svincolo di Scilla escluso) Metodologie di demolizione dei viadotti Costaviola, Carola, Favagrega e Vardaru della vecchia autostrada da dismettere e rinaturalizzare	E	Variante ai sensi art.169 D.Lgs. 163/09	07/08/2014
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 5 dal km 393+500 (svincolo di Gioia Tauro escluso) al km 423+300 (svincolo di Scilla escluso) Interventi di ripristino ambientale dei valloni Sfalassà, Praialonga e Favazzina, interessati dalla cantierizzazione	E	Variante ai sensi art.169 D.Lgs. 163/09	18/06/2013
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 5 dal km 393+500 (svincolo di Gioia Tauro escluso) al km 423+300 (svincolo di Scilla escluso) Interventi di ripristino ambientale dei valloni Gazziano, Canalello, Consta Mancusi, Condoleo e Scirò, interessati dalla cantierizzazione	E	Variante ai sensi art.169 D.Lgs. 163/09	07/09/2012
Autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria Macrolotto 6 dal km 423+300 (svincolo di Scilla incluso) al km 442+900	E	Verifica di Attuazione	01/08/2008
S.S. 106 "Jonica" Megalotto 1 Tratto Palizzi-Caulonia Lotti 6-7-8 compreso lo svincolo di Marina di Gioiosa Jonica	E	Verifica di Attuazione	1/12/2009
S.S. 106 "Jonica" Megalotto 2 dallo svincolo di Squillace allo svincolo di Simeri Crichi e lavori di prolungamento della S.S. 280 "dei Due Mari"	E	Verifica di Attuazione	1/08/2008
S.S. 106 "Jonica" Megalotto 2 dallo svincolo di Squillace allo svincolo di Simeri Crichi e lavori di prolungamento della S.S. 280 "dei Due Mari" Variante alla nuova S.S. 280 in corrispondenza dello svincolo Università	E	Variante ai sensi art.169 D.Lgs. 163/08	16/10/2013
S.S. 106 "Jonica" Megalotto 4 adeguamento della S.S. 534 come raccordo tra l'Autostrada A3 (svincolo di Firmo) e la S.S. 106 (svincolo di Sibari)	E	Verifica di Attuazione	06/02/2014
S.S. 106 "Jonica" Megalotto 4 adeguamento della S.S. 534 come raccordo tra l'Autostrada A3 (svincolo di Firmo) e la S.S. 106 (svincolo di Sibari) Variazioni al Progetto Esecutivo	E	Variante ai sensi art.169 D.Lgs. 163/08	12/06/2014
S.S. 106 "Jonica" Variante di Nova Siri Tronco 9 dal km 414+080 al km 419+300 ex lotti 1-2-3-4	E	Verifica di Attuazione	30/08/2011
Variante esterna alla città di Lecce dall'innesto S.S. 613 all'innesto alla S.S. 16 Completamento funzionale con adeguamento alla sezione III CNR	E	Verifica di Attuazione	01/08/2008
Itinerario Agrigento/Caltanissetta/A19 S.S. 640 "di Porto Empedocle" Tratto 1 dal km 9+800 al km 44+400	E	Verifica di Attuazione	28/01/2009
Itinerario Agrigento/Caltanissetta/A19 S.S. 640 "di Porto Empedocle" Tratto 1 dal km 9+800 al km 44+400 Variazione dei siti di cava per la formazione di rilevati stradali	E	Variante ai sensi art.169 D.Lgs. 163/08	21/02/2013
Itinerario Agrigento/Caltanissetta/A19 S.S. 640 "di Porto Empedocle" Tratto 2 dal km 44+400 al km 74+300 (svincolo A19)	E	Verifica di Attuazione	12/01/2012

Progetto	Livello di progetto	Procedura autorizzativa	Data inizio procedura
Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19 S.S. 640 "di Porto Empedocle" Tratto 2 dal km 44+400 al km 74+300 (svincolo A19) Variazione del piano di cantierizzazione. Impianto calcestruzzi in località Cannemaschi comune di Canicatti	E	Variante ai sensi art.169 D.Lgs. 163/08	21/01/2015
Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19 S.S. 640 "di Porto Empedocle" Tratto 2 dal km 44+400 al km 74+300 (svincolo A19) Variazione sezione di scavo GN Caltanissetta e impianti fotovoltaici	E	Variante ai sensi art.169 D.Lgs. 163/08	03/10/2013
Itinerario Palermo-Agrigento Tratto Palermo-Lercara Friddi 2° lotto funzionale dal km 14+400 (km 0 Lotto 2) compreso il tratto di raccordo rotondella Bolognetta, al km 48+000 (km 33,6 Lotto 2-Sv. Manganaro incluso) compresi i raccordi con le attuali S.S. 189 e S.S. 121	E	Verifica di Attuazione	30/09/2013
Accessibilità Valtellina: S.S. 38 "dello Stelvio" Variante di Morbegno Lotto I Stralcio I - dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio	E	Verifica di Attuazione	01/06/2009
E78-Grosseto-Fano Tratto Grosseto-Siena (S.S. 223 "di Paganico") dal km 30+040 al km 41+600 lotti 5,6,7,8	E	Verifica di Attuazione	26/07/2012
E78-Grosseto-Fano Tratto Grosseto-Siena (S.S. 223 "di Paganico") dal km 30+040 al km 41+600 lotti 5,6,7,8 53+400 Variante al Viadotto Casal di Pari	E	Variante ai sensi art.169 D.Lgs. 163/08	03/10/2013
E78-Grosseto-Fano Tratto Grosseto-Siena (S.S. 223 "di Paganico") dal km 30+040 al km 41+600 lotti 5,6,7,8 53+400 Variante Viadotti Monti, Potatine ed Impostine	E	Variante ai sensi art.169 D.Lgs. 163/08	03/10/2013
E78-Grosseto-Fano Tratto Grosseto-Siena (S.S. 223 "di Paganico") dal km 30+040 al km 41+600 lotti 5,6,7,8 53+400 Variante al Piano di Cantierizzazione	E	Variante ai sensi art.169 D.Lgs. 163/08	03/10/2013
E78-Grosseto-Fano Tratto Grosseto-Siena (S.S. 223 "di Paganico") dal km 30+040 al km 41+600 lotti 5,6,7,8 53+400 Variante di sostituzione dei muri in terra rinforzata	E	Variante ai sensi art.169 D.Lgs. 163/08	03/10/2013



RELAZIONE SULLA GESTIONE

GRING3.1>  
EN30**La Mitigazione e la Compensazione**

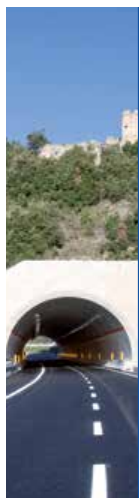
La Mitigazione Ambientale prevede la realizzazione di opere volte a ridurre l'impatto ambientale residuo, come ad esempio interventi per l'abbattimento del rumore, per il contenimento degli inquinanti nell'aria e per la creazione di fasce di vegetazione intorno all'infrastruttura. Le opere che vanno a compensare gli impatti residui non mitigabili determinati dall'infrastruttura sull'ambiente, come ad esempio, il rimboschimento in aree contigue a zone disboscate o la rinaturalizzazione di superfici nel territorio interessato dall'opera sono definite opere di Compensazione Ambientale.

Alcune delle tipologie di opere di inserimento ambientale più comunemente utilizzate nella progettazione di infrastrutture stradali, da considerarsi come opere complementari rispetto a quanto già stabilito in fase di definizione dell'intervento (individuazione del corridoio e scelte relative alle tipologie di corpo stradale - gallerie viadotti - rilevati), sono:

- interventi di sistemazione a verde e di ingegneria naturalistica delle pertinenze stradali, delle opere d'arte e degli imbocchi delle gallerie;

197

BILANCIO INTEGRATO 2014



- mitigazione del rumore attraverso l'utilizzo di asfalto fonoassorbente, barriere acustiche e dune antirumore;
- riduzione inquinamento dell'aria mediante barriere vegetali antipolvere;
- mantenimento della connettività tramite ecodotti e sottopassi faunistici;
- trattamento delle acque di piattaforma con vasche di trattamento degli sversamenti accidentali e delle acque di prima pioggia.

Con l'evoluzione degli standard ambientali e della corrispondente legislazione, i requisiti ambientali sono diventati sempre più stringenti nel corso degli ultimi anni. Le nuove opere includono ormai in modo sistematico interventi di mitigazione e compensazione ambientale, che assumono una rilevanza non trascurabile anche in termini monetari. Si tratta in genere di interventi relativi a: barriere antirumore, opere a verde, passaggi faunistici, dune antirumore, rimodellamento morfologico e vasche di prima pioggia.

Tra le attività in corso, si ritiene significativo riportare gli importi relativi alle opere di mitigazione e compensazione ambientale per gli interventi avviati all'appalto nel corso del 2014.

Importi in €/milioni

IMPORTI MITIGAZIONI AMBIENTALI BANDI PUBBLICATI NEL 2014			
DESCRIZIONE INTERVENTO	Base d'appalto	Mitigazioni ambientali	%
Completamento tangenziale di Vicenza, I stralcio I tronco	5.941	767	16%
Completamento e ottimizzazione della Torino-Milano. Interconnessione tra le S.S. 32 e la S.P. 299 - Tangenziale di Novara - Lotti 0 e 1	6.199	195	2%
Variente alla S.S. 45 di "Val Trebbia". Comuni di Torrighia e Monteburno dal Km 31+500 (Costafontana) al Km 35+600 (Monteburno) - 1° Lotto Funzionale	4.664	8	0%
S.S. 64 "Porrettana" - Nodo ferroviario di Casalecchio di Reno - Stralcio Nord	1.078	180	1%
Adeguamento tratto Acquasanta Terme-Trisungo Lotto 1° - Stralcio 2° dal km 151+000 al km 153+780	9.876	248	2%
Tratto Gubbio-Umbertide - 2° lotto: Mocaiana-Umbertide. 1° Stralcio da Mocaiana a Pietralunga	483	44	0%
Lavori di realizzazione della Direttrice Terni-Rieti-Tratto laziale dalla Galleria Montelungo al confine regionale	6.413	20	1%
Nuova S.S.125 Orientale Sarda-Tronco Tertenia San Priamo - Lotto 1° - Stralcio 1°	2.222	153	3%
Lavori di ammodernamento e di adeguamento nel tratto compreso tra il km 23+885 ed il km 32+412. Intervento di completamento.	5.859	98	2%
<b>TOTALE</b>		<b>1.713,0</b>	

RELAZIONE SULLA GESTIONE



198

### La costruzione e la gestione ambientale dei cantieri

In tutti i contratti stipulati da ANAS sono inserite clausole standard che esplicitano i comportamenti richiesti ai fornitori/contraenti con riferimento alla normativa ambientale vigente. Nei capitolati speciali di appalto sono poi inserite le prescrizioni previste dalla VIA; per quanto riguarda più in generale i capitolati e i criteri di selezione, ANAS si attiene a quanto espressamente previsto dalla normativa.

Anche nel 2014, come già avvenuto nel 2013, sono stati inseriti nei capitolati speciali d'appalto per lavori e servizi quattro specifici articoli che disciplinano gli aspetti legati alla gestione ambientale dei cantieri. In particolare, per i progetti al di sopra della soglia di 50 €/milioni, è previsto l'obbligo per l'esecutore dei lavori di:

- predisporre e rispettare un Manuale di Gestione Ambientale dei cantieri;
- gestione dei rifiuti ed obblighi in materia di inquinamento ambientale;
- adempimenti ed oneri in materia di scarichi industriali, rifiuti tossici e nocivi;

BILANCIO INTEGRATO 2014

- essere in possesso di un Sistema di Gestione Ambientale conforme ai criteri dello standard ISO 14001 o del regolamento EMAS;
- eseguire tutte le attività previste nel Progetto di Monitoraggio Ambientale;
- nominare un Responsabile Ambientale.

### Il monitoraggio

La realizzazione di un'opera può richiedere due tipi principali di monitoraggio, ovvero il monitoraggio sullo stato dei lavori e il monitoraggio ambientale:

- il primo consiste nell'attuare controlli diretti ed indiretti volti a valutare lo stato di avanzamento delle attività, conducendo visite ispettive per analizzare l'andamento delle attività;
- il monitoraggio ambientale ha l'obiettivo di valutare gli impatti ambientali associati alla realizzazione di un'opera, questa tipologia di monitoraggio richiede la realizzazione di periodiche analisi a campione sulle diverse matrici ambientali per misurare di parametri biologici, chimici e fisici.

La raccolta e l'analisi dei dati che avviene nel corso delle fasi antecedenti alla costruzione e durante la realizzazione dell'opera ha lo scopo di rilevare prontamente eventuali situazioni non previste e/o criticità ambientali, di attuare tempestivamente le necessarie azioni correttive e di verificare l'efficacia delle misure di mitigazione; quella che avviene a seguito della realizzazione dell'infrastruttura ha l'obiettivo di verificare gli impatti ambientali intervenuti per effetto della realizzazione dell'opera; di accertare la reale efficacia dei provvedimenti posti in essere per garantire la mitigazione degli impatti sull'ambiente naturale ed antropico e di indicare eventuali necessità di ulteriori misure per il contenimento degli effetti non previsti.

Nella maggioranza dei casi l'onere dello svolgimento del monitoraggio ambientale è affidato al soggetto esecutore dei lavori (Contraente Generale / Impresa). A seconda dei risultati emersi dallo Studio di Impatto Ambientale, le componenti ambientali oggetto del monitoraggio possono essere differenti, anche se sostanzialmente incentrate sugli impatti dei lavori sulle matrici ambientali: atmosfera, ambiente idrico superficiale, ambiente idrico sotterraneo, suolo, vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi, paesaggio, rumore e vibrazioni.

PROGETTI CON MONITORAGGIO AMBIENTALE ATTIVO AL 31-12-2014		
Regione	Progetti	Fase
Lombardia	Accessibilità Valtellina: S.S. 38 "dello Stelvio" Variante di Morbegno Lotto 1 stralcio 1 dallo svincolo di Fuentes allo svincolo di Cosio Valtellino	Post Operam
Toscana	E78-Grosseto-Fano Tratto Grosseto-Siena (S.S. 223 "di Paganico") dal km 30+040 al km 41+600 lotti 5,6,7,8	In Opera
Lazio	S.S. 675 "Umbro-Laziale" Tratto Civitavecchia Viterbo - Tronco 3 Lotto 1 Stralcio A (Vetralla-Cinelli) compreso tra la S.S. 1/bis (km 21+500) e la S.P. Vetralla-Tuscania (km 5+800)	Post Operam
Lazio	S.S. 675 "Umbro-Laziale" Tratto Civitavecchia Viterbo - Tronco 3 Lotto 1 Stralcio B (Cinelli-Monteromano Est) dal km 86+000 della S.S. 1 "Aurelia" al km 21+500 della S.S. 1bis	Ante Operam
Campania	Autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km 47+800 al km 53+800 - Tronco 1-Tratto 5-Lotto 4	Post Operam
Campania / Basilicata	Autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km 108+800 (Viadotto Calore) al km 139+000 (svincolo di Lauria Nord incluso) Macrolotto 2	In Opera
Basilicata	Autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km 139+000 al km 148+000 Macrolotto 3-Parte I	In Opera
Calabria	Autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km 148+000 (imbocco Nord galleria Fossino) ed il km 153+400 (svincolo di Laino Borgo incluso)	In Opera

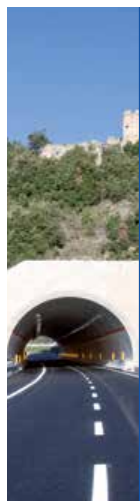


RELAZIONE SULLA GESTIONE



199

BILANCIO INTEGRATO 2014



RELAZIONE SULLA GESTIONE

Regione	Progetti	Fase
Calabria	Autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km 153+400 al km 173+900 Macrolotto 3 - Parte II	In Opera
Calabria	Autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km 173+900 al km 185+000 Macrolotto 3 - Parte III	Post Operam
Calabria	Autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km 294+600 (svicolo di Altìlia Grimaldi escluso) al km 304+200 (svicolo di Falerna incluso) Macrolotto 4b	Post Operam
Calabria	Autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km 393+500 (svicolo di Gioia Tauro escluso) al km 423+300 (svicolo di Scilla escluso) Macrolotto 5	In Opera
Calabria	Autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km 423+300 (svicolo di Scilla incluso) al km 442+900 (fine autostrada) Macrolotto 6	In Opera
Calabria	S.S. 106 "Jonica" - tratto Palizzi-Caulonia (ex lotti 6-7-8). Da Ardore a Marina di Gioiosa Jonica compreso lo svincolo di Marina di Gioiosa Jonica - Megalotto 1	Post Operam
Calabria	S.S. 106 "Jonica" dallo svincolo di Squillace allo svincolo di Simeri Cricchi e lavori di prolungamento della S.S. 280 "dei Due Mari" Megalotto 2	Post Operam
Basilicata / Calabria	S.S. 106 "Jonica" "Variante di Nova Siri" tronco 9 dal km 414+080 al km 419+300 ex lotti 1-2-3-4 nei Comuni di Nova Siri (MT) Rotondella (MT) e Rocca Imperiale (CS).	In Opera
Puglia	Variante esterna alla città di Lecce dall'innesto S.S. 613 all'innesto alla S.S. 16	Post Operam
Sardegna	S.S. 195 "Sulcitana" Tratto Cagliari-Pula - Lotti 1-3 e Opera connessa Sud	Ante Operam
Sardegna	Sassari-Olbia Lotto 0	Ante Operam
Sardegna	Sassari-Olbia Lotto 1	Ante Operam
Sardegna	Sassari-Olbia Lotto 3	Ante Operam
Sardegna	Sassari-Olbia Lotto 5	Ante Operam
Sardegna	Sassari-Olbia Lotto 8	Ante Operam
Sardegna	Sassari-Olbia Lotto 9	Ante Operam
Sicilia	Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19 S.S. 640 "di Porto Empedocle" Tratto 1 dal km 9+800 al km 44+400	In Opera
Sicilia	Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19 S.S. 640 "di Porto Empedocle" Tratto 2 dal km 44+400 al km 74+300 (svicolo A19)	In Opera
Sicilia	Itinerario Palermo-Agrigento Tratto Palermo-Lercara Friddi S.S. 121 2 lotto funzionale dal km 14+400 (km. 0,0 del Lotto 2) compreso il tratto di raccordo detta rotonda Bolognetta, al km 48+000 (km. 33,6 del Lotto 2 Sv. Manganaro incluso) compresi i raccordi con le attuali S.S. 189 e S.S. 121	In Opera



200

BILANCIO INTEGRATO 2014

Il monitoraggio ambientale nella fase di esecuzione è previsto per le grandi opere soggette alla procedura di VIA nazionale; in questi casi, con periodicità concordata con il Ministero dell'Ambiente, vengono prodotti dei report con l'evidenziazione di eventuali criticità rilevate. Le esperienze ad oggi condotte da ANAS nell'ambito della progettazione dei Piani di Monitoraggio Ambientale, hanno suggerito l'opportunità di formalizzare un modello dati standard da utilizzare per tutti gli interventi di realizzazione di nuove opere che, oltre a consentire economia ed efficacia di gestione del singolo monitoraggio, garantisce l'immediata intelligibilità delle informazioni da parte di tutti gli attori coinvolti nel processo ed il massimo riutilizzo dei dati acquisiti, sia per la caratterizzazione del territorio che per la progettazione dell'inserimento ambientale di altre infrastrutture. Il riuso delle misure ambientali e territoriali, peraltro, costituisce un significativo vantaggio per l'implementazione di analisi geostatistiche per la definizione dei range di variabilità naturale dei parametri o per la loro stima indiretta o predittiva. Lo studio eseguito ha portato alla definizione di un primo modello dati a valenza generale, ancorché di struttura complessa, a causa della ricchezza dei parametri di interesse, della loro correlazione, variabilità spaziale e temporale, qualità e diversa modalità di acquisizione. ANAS è l'unico Soggetto Proponente italiano che partecipa al Gruppo di Lavoro che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, insieme ad ISPRA, sta costituendo allo scopo di aggiornare le Linee Guida nazionali relative al monitoraggio ambientale delle opere soggette a VIA.