



# Il Ministro dell'Ambiente

## DI CONCERTO CON IL MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

**VISTO** l'art. 6, comma 2 e seguenti, della legge 8 luglio 1986, n.349;

**VISTO** il D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n.377;

**VISTO** il D.P.C.M. del 27 dicembre 1988, concernente "Norme tecniche per la redazione degli studi di impatto ambientale e la formulazione del giudizio di compatibilità di cui all'art. 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349, adottate ai sensi dell'art. 3 del D.P.C.M. del 10 agosto 1988, n. 377";

**VISTO** l'art. 18, comma 5, della legge 11 marzo 1988, n. 67; il D.P.C.M. del 2 febbraio 1989 costitutivo della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale e successive modifiche ed integrazioni; il decreto del Ministro dell'ambiente del 13 aprile 1989 concernente l'organizzazione ed il funzionamento della predetta Commissione; il D.P.C.M. del 25 marzo 1997 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

**VISTA** la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto da realizzarsi in Comune di Contursi, Postiglione e Sicignano degli Alburni ( SA ) presentata dall'Ente Nazionale per le Strade – Ufficio Speciale Infrastrutture con sede in Via Monzambano, 10 Roma in data 7 luglio 1999;

**VISTA** la documentazione integrativa trasmessa dalla stesso dall'Ente Nazionale per le Strade – Ufficio Speciale Infrastrutture in data 7 giugno 2000;

**CONSIDERATO** che la Regione Campania, pur sollecitata, non ha espresso parere sul progetto;

**VISTA** la nota n. ST/407/23859/99 del Ministero per i beni e le attività culturali del 4 ottobre 1999, pervenuta in data 18 ottobre 1999, con cui si esprime parere positivo con prescrizioni;

**VISTO** il parere n. 374 formulato in data 20 luglio 2000 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'Ente Nazionale per le Strade – Ufficio Speciale Infrastrutture;

**CONSIDERATO** che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante l'ammodernamento e l'adeguamento al tipo IB delle Norme C.N.R./80 del Lotto 4° dal km 47+800 al km 53+800;

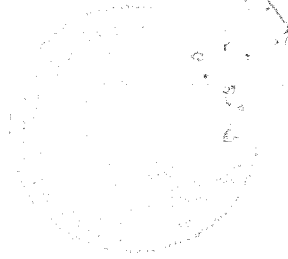
**osservato che:**

per quanto riguarda gli aspetti programmatici:

- l'intervento di riqualificazione funzionale della Salerno-Reggio Calabria si inserisce in un più ampio progetto di adeguamento infrastrutturale, finalizzato alla creazione di un collegamento stradale tra il Nord e Sud indispensabile sia sotto il profilo della programmazione comunitaria che

ANW

63 AR/A



sotto il profilo della sicurezza dell'esercizio dovuto all'inadeguatezza strutturale e funzionale del collegamento viario;

- dal punto di vista dell'incidentalità sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria dal 1985 ad oggi il numero di incidenti su base annua, rapportato allo sviluppo dell'infrastruttura, è sempre stato superiore a un incidente per chilometro. In particolare il lotto interessato dal progetto è caratterizzato, soprattutto nel primo tratto, da una forte componente di traffico di tipo strettamente urbano cui si sommano domande di mobilità pendolare e di lunga percorrenza. Considerando un arco temporale dal 1991 al 1996, nella tratta Salerno-Sicignano si rileva una incidentalità media annua per km pari a 2,9 eventi/km cui corrisponde, nel periodo considerato, un valore di 17,5 eventi/km.;

- sotto l'aspetto trasportistico le motivazioni dell'opera hanno indubbia validità dal punto di vista dei miglioramenti trasportistici e della sicurezza e rientra in un quadro complessivo di interventi coordinati relativi a tutta l'arteria della Salerno Reggio Calabria;

- il progetto risulta coerente con i seguenti piani: Piano Generale dei Trasporti, Piano Decennale ANAS, Piano Triennale ANAS. L'Autostrada Salerno-Reggio Calabria assume un ruolo strategico all'interno degli obiettivi comunitari. Infatti il Quadro Comunitario di Sostegno (Q.C.S.) 1994 -1999 tra gli itinerari europei ha attribuito il secondo posto di priorità all'adeguamento dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria assegnando un contributo comunitario di 77,5 MECU. Per quanto riguarda la pianificazione comunale il tratto in oggetto interessa i Comuni di Contursi, Postiglione e Sicignano degli Alburni. In base all'attraversamento della strada la destinazione d'uso degli strumenti urbanistici prevede per tutti i Comuni Zona Agricola "E";

- il Piano Paesistico della Regione Campania, non interessa il tratto in questione. Per quanto riguarda le aree sottoposte a vincolo, sull'area insiste il vincolo ex L.1497/39 in riferimento all'Oasi di protezione di Serre e quello idrogeologico. Il limite di tale vincolo corre affiancato alla linea ferroviaria Napoli-Taranto ed interessa tutta la superficie a sud del fiume Tanagro e della ferrovia stessa. Il tracciato interessa inoltre per un breve tratto il Sito di Importanza Comunitaria "Tanagro" proposto per l'inserimento della rete Natura 2000, di cui al DPR 8/9/1997 n. 357 e pubblicato sulla G.U. - Supplemento Ordinario n°65 del 22 aprile 2000. Non risultano presenti, invece, aree interessate a presenze archeologiche;

- gli investimenti previsti sono pari a circa 220 miliardi di cui circa 170 miliardi per lavori e 50 miliardi per somme a disposizione, sono previste inoltre 3% per opere di mitigazione degli impatti. Il tempo di realizzazione dell'opera è previsto in 3 anni;

per quanto riguarda gli aspetti progettuali:

- il progetto consiste nell'ampliamento e nel miglioramento funzionale dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria dal km 47.800 al km 53+800. Tale tratto comprende il lotto 4° ed ha una lunghezza complessiva di km 6,000 circa. La sezione della strada è del tipo 1b delle vigenti norme CNR (tre corsie per senso di marcia e la corsia di emergenza per ognuna delle due carreggiate). La larghezza complessiva della sezione stradale risulta di 32,00 m, con una velocità di progetto pari a 110-140 km/h;

- il progetto prevede le seguenti opere d'arte:

- Viadotto S. Angelo lungo 73,75 m (carreggiata Sud) e lungo 175 m (carreggiata Nord)
- Ponte sul Fiume Tanagro, lungo 450 m;
- Viadotto Molino, lungo 162 m.
- Galleria S. Angelo 1° lunga 844,50 m;
- Galleria S. Angelo 2° lunga 722 m;

GB  
AP



# Il Ministro dell' Ambiente

- Galleria S. Angelo Nord, lunga 597,50 m;

- il progetto prevede inoltre la dismissione di alcuni tratti dell'attuale sede stradale: il primo dei due tratti va dal km 49+200 al km 50+150 per la variante della "galleria S. Angelo" e l'altro dal km 50+500 al km 51+00 per la "variante del viadotto Tanagro". In entrambe le situazioni nello studio di impatto ambientale sono previsti interventi mirati alla ricostituzione e/o al restauro degli ambienti naturali prima della costruzione dell'autostrada;
  - è previsto un cantiere di circa 17.000 m<sup>2</sup> situato in un'area interclusa tra lo svincolo di Sicignano e la strada Provinciale del Bivio di Sicignano. Il materiale proveniente dagli scavi e pari a circa 1.100.000 m<sup>3</sup> di cui circa 700.000 m<sup>3</sup> potrà essere riutilizzato previo trattamento a calce. Il materiale necessario per la realizzazione dei rilevati è di circa 234.000 m<sup>3</sup> e la quota di circa 460.000 m<sup>3</sup> verrà accantonata e potrà essere utilizzata per il recupero ambientale di cave o in alternativa per la costruzione di altri lotti., mentre circa 476.000 m<sup>3</sup> dovranno essere conferiti in discarica. Le aree individuate come discarica, con una capacità ricettiva di circa 450.000 m<sup>3</sup> sono ubicate all'inizio ed alla fine del lotto;
  - il flusso indotto dalle attività di cantiere sarà di circa 29 veicoli/h nella fase iniziale di scavo delle trincee e delle gallerie. Successivamente con l'inizio dell'attività di costruzione dei rilevati ci sarà un periodo di sovrapposizione con un flusso di circa 51 veicoli/h. Le strade interessate dalla attività di cantiere sono la S.S. Basentana, la Provinciale Bivio Sicignano e altre strade interpoderali. Come pista di cantiere verrà utilizzata anche la stessa autostrada;
  - nel tratto in oggetto i flussi stimati sono pari a un TGM di circa 50.341 veicoli per carreggiata scenario attuale (anno 1999). Per quanto riguarda la previsione dei traffici futuri lo studio ha proposto un modello strutturale della domanda di mobilità che consente di effettuare proiezioni sulla domanda futura dei flussi tenendo conto dei rapporti che intercorrono tra la mobilità stessa e le cause che la producono. Nello scenario (anno 2010) i flussi stimati risultano essere pari a un TGM di circa 59.000 veicoli e al 2030 i flussi di traffico stimati sono pari a una TGM di circa 79.000 veicoli. Per quanto riguarda il livello di servizio offerto all'utente in tale tratto risulta essere basso ( F ) e quindi caratterizzato da un'elevata densità veicolare con notevole condizionamento reciproco tra utenti. L'intervento di riqualificazione previsto garantirà livelli di servizio del tipo B (fino al 2005) e successivamente livelli di servizio C (fino al 2030). Tali livelli di servizio determinano condizioni operative di esercizio che:
    - assicurano migliori condizioni di sicurezza per gli utenti;
    - determinano notevoli ritorni in termini di benefici sia diretti che indiretti;
    - restituiscono all'infrastruttura la valenza di collegamento territoriale in una zona a ridosso di aree industriali (Salerno, Eboli) di notevole valenza in termini di generazione di traffico;
  - il progetto prevede vari interventi di mitigazione: opere a verde (in corrispondenza di rilevati, trincee, aree di cantiere, aree intercluse, gallerie artificiali), barriere vegetali antirumore, ripristino dei tratti dismessi mediante un rimodellamento morfologico, vasche di trattamento per le acque di piattaforma;
- per quanto riguarda gli aspetti ambientali:
- il territorio interessato dall'opera è quello dell'alta Valle del Sele, caratterizzato da una orografia eterogenea con attraversamenti di terreni a volte pianeggianti ed a volte fortemente pendenti interessato da boschi e pascoli e da una interessante fauna. L'area, caratterizzata dal Fiume Tanagro, si può suddividere in due ambiti:
    - il primo (dall'inizio del lotto fino al ponte sul Tanagro) è interessato dalla vegetazione del Bosco S. Angelo (Querce, Olmi, Frassini ) sia a nord che a sud dell'autostrada;

*Handwritten signatures and initials:*  
 MW  
 G. S. P. R.

- il secondo (dal ponte sul Fiume Tanagro fino allo svincolo di Sicignano) è caratterizzato da piccoli nuclei abitativi riconducibili alla località di Piano di San Vito i cui fondi annessi sono prevalentemente destinati alle colture arboree-arbustive;
- il suolo è in gran parte utilizzato a seminativi con colture specializzate localizzate inframmezzato da visibili segni di naturalità dati alla vegetazione igrofila lungo i corsi d'acqua;
- il tracciato incontra per lo più formazioni "strutturalmente complesse" di tipo argilloso-marnoso ad eccezione degli attraversamenti delle piane alluvionali del Sele e del Tanagro. Nel tratto in esame il corso d'acqua principale interessato è il Fiume Tanagro che presenta una portata variabile e raccoglie lungo tutto il percorso studiato le acque dei torrenti e di numerosi fossi. Le acque risultano bene ossigenate e possono considerarsi di buona qualità biologica. Gli altri corsi d'acqua presenti, fra cui il Torrente dei Corsi, hanno regime tipicamente torrentizio. Le sorgenti presenti nella zona ( Sorgente Sagaria, Acqua della Regina, Sauchiello e Mortelle) caratterizzate da modeste portate principalmente utilizzate in agricoltura, non interferiscono con il progetto stradale e si trovano per lo più in terreni alluvionali. Per quanto riguardano le interferenze tra l'asse autostradale in progetto ed il reticolo idrografico, queste sono circoscritte a situazioni puntuali. Alla progressiva km 4,150 circa il tracciato attraversa con il Viadotto S. Angelo un piccolo affluente del Tanagro. Il Viadotto Tanagro previsto alla progressiva km 6,400 non interferirà con le piene ordinarie. L'attraversamento del Torrente dei Corsi è assicurato dal Viadotto Molino alla progressiva km 8,800. In tutte le situazioni in cui il tracciato incontra fossi o piccole incisioni, il deflusso delle acque è assicurato mediante tombini idraulici;
- il tratto di autostrada in oggetto attraversa per buona parte terreni per lo più argilloso-marnosi, mentre gli ultimi due chilometri di tracciato sono interessati da una formazione sabbiosa con livelli marnosi e lenti travertinoidi;
- il territorio interessato dal tracciato ricade nella fascia vegetazionale dei boschi misti e querceti. Tra le tipologie vegetazionali di maggiore pregio troviamo il bosco di S. Angelo ed il bosco igrofilo sulle sponde del Tanagro e la cui specie dominante è il Salice bianco. E' possibile osservare lungo il tracciato altri lembi boschivi più o meno omogenei costituiti da: Pioppo nero e bianco, Orniello, Cerro, Farnetto, Roverella, Salice bianco, Olmo campestre, Acero, Albero di Giuda, Ligustro, Rosa selvatica. Tali lembi boschivi sono separati dal manto stradale da una fascia dove la vegetazione è prevalentemente erbacea con entità banali tipiche degli incolti e dei campi abbandonati. Le stesse specie erbacee si rinvengono sulle scarpate, negli incolti ed ai margini dei coltivi. Si segnala l'Assenzio napoletano, specie endemica dell'Italia centro-meridionale. Tra le coltivazioni presenti troviamo: oliveti, frutteti e grano. Frequente è la Robinia che ha soppiantato talora la vegetazione originaria. Fra le specie animali osservate sono citate: la Ghiandaia, il Balestruccio, il Passero, la Lucertola: Risulta poi abbastanza probabile la presenza di: Pettiroso, Poiana, Cornacchia grigia, Merlo, Tortora, Topo, Volpe. Da segnalare la presenza vicino al Sele, della rara ed interessante Lontra (*Lutra lutra*);
- lo studio acustico è stato impostato nello studio di impatto ambientale attraverso una caratterizzazione dello stato acustico ante operam e post operam utilizzando il modello di simulazione MIRA della Soc. Autostrade assumendo un TGM di 40.000 riferiti all'anno 1999 ed un TGM di 50.000 riferiti all'orizzonte temporale 2004. Al fine di verificare, nonché calibrare il modello utilizzato sulla realtà territoriale ed emissiva esistente, si sono utilizzate le misure fonometriche. I limiti di riferimento presi in considerazione dallo studio, nel periodo diurno e in quello notturno sono rispettivamente 70 dB(A) e 60 dB(A) riferiti alla tabella "Limiti Transitori" (DPCM 1 marzo 1991) con eccezione delle aree particolarmente protette, in cui si sono assunti come limiti quelli indicati per la Classe I 50 dB(A) e 40 dB(A). Lo studio ha poi individuato i

mw  
 AS AR



# Il Ministro dell'Ambiente

recettori all'interno di una fascia di 500 m a cavallo dell'infrastruttura. I recettori interessati dall'infrastruttura sono ubicati tra le progressive km 6+750 e 8+300 ed a una distanza che varia dai 30 m ai 230 m:

Valori di Leq ante operam in dB(A)

Punto	Livello equivalente in dB(A)	
	Periodo diurno	Periodo notturno
km6+750 nord	53.8	48.6
km6+750 sud	72.6	67.4
km7+100	57.8	52.6
km7+300 nord	49.2	44.0
km7+300 sud	48.0	42.8
km7+450 nord	63.5	58.3
km7+450 sud	66.5	61.3
km7+600	66.3	61.1
km7+900	57.4	52.2
km7+850	59.5	54.3
km8+000	65.2	60.0
km8+300	59.1	53.8

Valori di Leq post operam in dB(A)

Punto	Livello equivalente in dB(A)		Post Mitigazioni
	Periodo diurno	Periodo notturno	
km6+750 nord	61.3	56.1	
km6+750 sud	57.3	52.1	
km7+100	61.3	56.1	
km7+300 nord	50.5	45.5	
km7+300 sud	49.7	44.5	
km7+450 nord	64.8	58.6	
km7+450 sud	69.6	64.4	65.2 e 60.0
km7+600	69.6	64.2	65.0 e 59.8
km7+900	58.7	53.5	
km7+850	62.7	57.5	
km8+000	64.9	59.7	
km8+300	60.0	54.8	

ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - S

*kmw*

- i livelli sonori riportati, sono relativi al secondo piano fuori terra, che è rappresentativo delle condizioni più sfavorevoli per la maggior parte dei recettori;

*CB APR*

- per gli interventi di mitigazione lo studio prevede l'inserimento di 270 m di barriera vegetale di altezza di circa 2 m posta alla sommità della trincea;

**valutato che:**

- l'adeguamento a tre corsie per ogni senso di marcia del tratto di Autostrada Salerno-Reggio Calabria si inserisce nell'adeguamento complessivo dalla SA-RC e permette quindi di rispondere ad una domanda di mobilità in espansione con migliori livelli di funzionalità e sicurezza di quelli attuali caratterizzati da fenomeni di congestione;
- il progetto prevede nei tratti a maggiore pericolosità per l'andamento sinuoso della strada, rettificazioni in galleria che migliorano gli aspetti viabilistici e consentono alcuni recuperi ambientali mediante la ricomposizione morfologica dei tratti autostradali dismessi (circa km 1+500). Vanno citati in particolare i tratti in corrispondenza del viadotto sul Fiume Tanagro e in corrispondenza del Sito di Importanza Comunitaria " Fiume Tanagro";
- per i tratti dismessi il progetto prevede ai fini compensativi una sistemazione a verde mediante una ricomposizione morfologica dei luoghi, in base all'uso prevalente del suolo nonché interventi di riqualificazione o rivegetazione anche in funzione agricola, naturalistica e paesaggistica;
- per quanto riguarda la sicurezza sulla strada si segnala di evitare il passaggio diretto dalla sezione adeguata alla massima larghezza all'attuale sezione non adeguata, nonché progettare in ogni caso con attenzione i raccordi fra sezioni di diversa larghezza;
- tutta l'area interessata dall'intervento è caratterizzata da bassi rilievi con lineamenti lievemente collinari e ripide scarpate, e da vaste aree di notevole valore paesaggistico e ambientale interrotte in alcuni tratti dalle trincee dell'Autostrada. Le aree più sensibili e di maggior pregio sono quelle del bosco ripariale del Tanagro e dei lembi boschivi situati all'altezza della Oasi di Serre, nonché l'area interessata dal Sito di Importanza Comunitaria " Fiume Tanagro"(proposto per l'inserimento della rete Natura 2000, di cui al DPR 8/9/1997 n.357 e pubblicato sulla G.U. – Supplemento Ordinario n°65 del 22 aprile 2000). In particolare il SIC ha come elementi di pregio il bosco ceduo e pertanto ricostituire la continuità territoriale ed ecologica interrotta dalla piattaforma autostradale è un elemento centrale. A tal fine anche per migliorare l'inserimento paesaggistico dell'opera, si ritengono utili in alcuni tratti delle modifiche progettuali quali la realizzazione di una galleria naturale in sostituzione di un tratto esistente e la realizzazione di una galleria artificiale in sostituzione di una trincea. Tali modifiche non comportano la valutazione di impatti aggiuntivi in quanto ricadenti nell'area esaminata nello studio;
- l'opera in progetto determinerà principalmente un maggiore ingombro territoriale, con ulteriore occupazione di suolo a prevalente destinazione agricola, ed una sottrazione della vegetazione (in parte compensata dai trapianti e reimpianti vegetazionali). Le aree più sensibili sono le aree protette e la vegetazione lungo i fossi;
- dal punto di vista faunistico, non si ritiene rilevante l'incremento dell'effetto barriera già prodotto dal tracciato esistente né si ritiene probabile un consistente incremento della mortalità da investimento. Tali effetti sono contenuti ed in parte eliminati dalla presenza di tratti in galleria e in viadotto. Il mantenimento dei ponti e tombini esistenti contribuisce a contenere gli impatti derivanti dalla frammentazione di habitat e popolazioni animali;
- dal punto di vista della qualità dell'aria relativamente agli scenari di traffico simulati nel SIA, risulta in generale che le concentrazioni di monossido di carbonio, biossido di azoto e particolato totale sospeso calcolate tramite CALINE<sub>2</sub>, rimangono al di sotto dei limiti normativi sia per gli scenari ante operam che per gli scenari post operam. Non vengono riportate invece considerazioni relative alle concentrazioni di benzene, PM<sub>10</sub> ed IPA;

MW  
AR



# Il Ministro dell' Ambiente

- per quanto riguarda l'inquinamento acustico i limiti di riferimento presi in considerazione dallo studio, nel periodo diurno e in quello notturno sono rispettivamente 70 dB(A) e 60 dB(A) riferiti alla tabella "Limiti Transitori" (DPCM 1 marzo 1991). I recettori interessati dall'infrastruttura sono ubicati tra le progressive km 6+750 e 8+300 ad una distanza che varia dai 30 m a 230 m. e sono costituiti da pochi edifici sparsi. Complessivamente in condizioni ante operam si hanno dei valori di Leq che variano da un massimo di 72.6 dB(A) diurno e 67.4 dB(A) notturno per un solo edificio a un minimo di 48 dB(A) diurno e 42.8 dB(A) notturno. Nella situazione post operam si avranno dei valori che vanno da un massimo di 69.6 dB(A) diurno e 64.4 dB(A) notturno per due edifici ad un minimo di 49.7 dB(A) diurno e 44.5 dB(A) notturno. Nel SIA è previsto un solo intervento di protezione acustica in località Piano di San Vito al km 7+370 - 7+640 (mediante l'inserimento di una barriera vegetativa) risultato poi non necessario a seguito della prescrizione relativa alla realizzazione in tale tratto di una galleria artificiale;
- in fase di cantiere sono prevedibili impatti temporanei significativi a carico della componente idrica superficiale e sotterranea, del suolo e del sottosuolo. Durante le operazioni di cantiere dovranno pertanto essere adottati tutti gli accorgimenti tecnici e le cautele necessarie al fine di evitare o contenere gli impatti. Lo Studio di Impatto Ambientale prevede l'adozione di vasche di accumulo e sedimentazione o solo barriere rimovibili installate a ridosso delle aree di cantiere;
- in fase di costruzione gli impatti maggiori sono legati all'esecuzione delle opere di fondazione profonda. L'attività di costruzione delle gallerie e degli scavi per la realizzazione delle trincee potrebbe alterare la circolazione sotterranea delle acque provocando un drenaggio della falda o occludendo meccanicamente i passaggi dell'acquifero. Durante la realizzazione dei viadotti è possibile la dispersione di acque miste a cemento o fango che potrebbero alterare le caratteristiche delle acque superficiali e di falda. Pertanto dovranno essere utilizzati materiali e tecniche che non compromettano la qualità delle acque. I lavori di scavo per la realizzazione di trincee, di imbocchi di galleria o tratti in mezzacosta interessano in alcuni tratti terreni instabili che potrebbero causare movimenti di massa. Lo Studio di Impatto Ambientale prevede pertanto il consolidamento delle pareti dello scavo, drenaggi delle acque di falda e raccolta delle acque superficiali;

**CONSIDERATO** che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dell'opera proposta;

**CONSIDERATO** il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/23859/99 del 4 ottobre 1999, pervenuto in data 18 ottobre 1999, con cui si esprime parere favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

*La Soprintendenza Archeologica di Salerno, Avellino e Benevento, con nota prot. n. 11134/15Z dell'11 agosto 1999, qui pervenuta in data 31 agosto 1999 con prot. n. ST/407/20700/99, ha comunicato che i lavori previsti, pur non interessando aree sottoposte a vincolo archeologico ai sensi della L. 1089/39, interferiscono con un territorio ricco di preesistenze antiche di grande interesse quali la necropoli preromana sulla collina La serra e le tracce di centuriazione nel territorio di Sicignano degli Alburni. La medesima Soprintendenza ha pertanto richiesto, in via cautelativa e preventiva, che si effettuino le indagini preliminari lungo il tracciato di seguito elencate:*

- raccolta ed analisi bibliografica, fotogrammetrica e cartografica;

MM

AS AR

- ricognizione di superficie con raccolta sistematica dei reperti affioranti;
  - programma di indagini geoarcheologiche a mezzo di carotaggi o d'indagini a mezzo di georadar e/o gradiometro in aree prescelte sulla base dei risultati acquisiti;
- programma di esplorazione archeologica sulle aree accertate laddove non sarà possibile prevedere alcuna deviazione del tracciato;

- programma di restauro e di conservazione in situ delle eventuali presenze strutturali.

**La Soprintendenza per i Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici di Salerno e Avellino**, con nota n. 21333 del 3 agosto 1999, qui pervenuta in data 31 agosto 1999 ed assunta al protocollo con n. ST/101/20686/99, ha espresso in linea di massima parere favorevole, richiedendo, tuttavia:

- che sia prevista un'idonea riutilizzazione del tracciato dismesso, per la parte di percorrenza a cielo aperto sostituito dalle nuove gallerie "S. Angelo 1" e "S. Angelo 2", accompagnata da interventi di riqualificazione ambientale e paesaggistica;
- che, per quanto concerne la realizzazione del nuovo "Viadotto Tanagro", visto che tale viadotto si sovrappone ad uno esistente, vengano seguite le medesime indicazioni di cui al punto precedente, approfondendo lo studio di idonei sistemi di riqualificazione dell'area di attraversamento, con particolare riguardo alle opere di mitigazione dell'impatto ambientale e paesaggistico dell'intervento da realizzarsi.

Tali opere dovranno essere comprese anche nei piani di spesa.

L'analisi condotta con lo studio V.I.A. evidenzia che l'opera in progetto costituisce elemento di forte impatto paesaggistico, soprattutto per la realizzazione del nuovo viadotto di attraversamento del fiume Tanagro e la conseguente dismissione del viadotto preesistente, nonché di altri tratti del tracciato in oggetto; le opere di mitigazione, consistenti sostanzialmente in interventi di rinaturalizzazione sono sommariamente riassunte nelle tavole del documento S.I.A. in: demolizione dei tratti autostradali dismessi; rimodellamenti morfologici; rinaturalizzazione; predisposizione del terreno per uso agricolo; interventi di mitigazione dei rilevati e delle trincee. Per gli interventi su citati è prevista nell'elaborato R.01 – Relazione del progetto definitivo una spesa in proporzione molto contenuta rispetto a quanto indicato per l'importo totale delle somme a disposizione.

**preso atto che** non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della L. 349/86, per la richiesta di pronuncia sulla compatibilità ambientale dell'opera indicata;

**RITENUTO** di dover provvedere ai sensi e per gli effetti del comma quarto dell'art. 6 della legge 349/86, alla pronuncia di compatibilità ambientale dell'opera sopraindicata;

## E S P R I M E

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo all'ammodernamento ed adeguamento al tipo IB delle norme C.N.R./80 del Lotto 4° dal km 47+800 al km 53+800 da realizzarsi in Comune di Contursi, Postiglione e Sicignano degli Alburni (SA), presentato dall'Ente Nazionale per le Strade – Ufficio Speciale Infrastrutture **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) le perforazioni di rocce molto permeabili e in cui sia accertata la presenza delle falde idriche sotterranee di maggior interesse dovranno avvenire con impianti a secco o con uso di fanghi e additivi inerti. I getti in calcestruzzo in prossimità o sotto la superficie delle falde idriche sotterranee di maggiore interesse dovranno avvenire a seguito di preventivo intubamento ed

MW  
AS AR





# Il Ministro dell'Ambiente

isolamento del cavo al fine di evitare la dispersione in acqua del cemento e degli eventuali additivi;

- b) il progetto deve recepire integralmente le indicazioni contenute nello Studio di Impatto Ambientale e successive integrazioni relativamente alla realizzazione degli interventi di mitigazione ambientale, inserendo le relative voci nel capitolato speciale d'appalto. I progetti di sistemazione a verde e inserimento ambientale devono far riferimento al documento del Ministero dell'Ambiente "Linee Guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Settembre 1997;
- c) alla progressiva km. 51+200 dovrà essere realizzata una galleria artificiale di circa 250 m anziché la prevista trincea, prevedendo il ripristino della viabilità comunale di Macchettella al fine di ricomporre il territorio e mitigare l'impatto acustico sui fabbricati adiacenti. La copertura della stessa dovrà essere modellata secondo la morfologia del territorio circostante. La ricostituzione della vegetazione dovrà essere realizzata con specie arbustive e arboree autoctone in funzione della ricomposizione del paesaggio;
- d) al fine di tutelare l'area protetta (Sito di Importanza Comunitaria "Tanagro" proposto per l'inserimento nella rete Natura 2000, di cui al DPR 8/9/1997 n. 357 e pubblicato sulla G.U. - Supplemento Ordinario n°65 del 22 aprile 2000) dal km 48+000 al km 48+800 circa, in luogo del previsto tratto autostradale da adeguare (carreggiata nord), si dovrà realizzare una galleria naturale in affiancamento alla prevista galleria S. Angelo 1 Sud. Per il tratto dismesso dovrà essere prevista una completa rimodellazione morfologica e il ripristino della continuità biologica;
- e) ai fini della sicurezza, tenendo conto della discontinuità delle sezioni attuali e di progetto, deve essere evitato il passaggio diretto dalla sezione di progetto alla sezione del tratto successivo non ancora adeguato, progettando opportuni raccordi tra le sezioni di diversa larghezza;
- f) per quanto riguarda l'inquinamento acustico in fase di esercizio, si dovrà prevedere una specifica campagna di monitoraggio dell'inquinamento acustico in corrispondenza dei recettori individuati nello Studio di Impatto Ambientale, finalizzata ad individuare eventuali interventi di mitigazione. Il livello di abbattimento garantito dagli interventi dovrà essere coerente con i limiti derivanti dalla classificazione in zone ex art 3 del DPCM del 14 novembre 97 che il Comune dovrà adottare, e comunque tale da garantire quantomeno il rispetto dei valori limite di immissione previsti per le zone di tipo IV;
- g) per il controllo e mitigazione dell'inquinamento atmosferico, dovrà essere redatto ed attuato un programma di monitoraggio della qualità dell'aria ed in particolare di NO, NO<sub>2</sub>, CO PTS, PM<sub>10</sub>, benzo(a)pirene, benzene, nei tratti in prossimità dei recettori sensibili, le cui modalità dovranno essere concordate con le competenti autorità locali per la tutela della salute pubblica;
- h) al fine di ricostituire e incrementare il sistema di reti ecologiche e di corridoi vegetali che caratterizzano l'area, il progetto deve recepire le indicazioni contenute nelle integrazioni dello Studio di Impatto Ambientale trasmesse con nota del 5 giugno 2000 relativamente agli interventi di sistemazione a verde dei tratti di autostrada dismessi;
- i) al fine di consentire il riporto di terra vegetale e la miglior rivegetazione della scarpata stessa, dove le condizioni dei luoghi lo consentano e in assenza di fabbricati posti in adiacenza al corpo stradale, la pendenza delle scarpate in trincea va riportata ad una inclinazione di 35 °. In tutti gli altri casi ove sussistano impedimenti di natura tecnica e si debba adottare una pendenza maggiore, si dovrà ricorrere all'impiego di terre rinforzate verdi al piede della scarpata di inclinazione non superiore ai 60° con soprastante angolo di raccordo al ciglio della trincea di pendenza inferiore. Nel caso la morfologia non consenta l'uso di terre rinforzate e sulle scarpate in roccia non superiore ai 45° dovrà essere adottata la tecnica del rivestimento vegetativo con impiego di stuoie

organiche, reti metalliche con idrosemina e messa a dimora di arbusti previa creazione di piccole buche e ricoprimento di un modesto strato di terra vegetale (secondo le Linee Guida per capitoli speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde del Ministero dell'Ambiente, Settembre 1997). Sia le scarpate in trincea che le superfici in terra rinforzata e in rivestimento vegetativo dovranno essere inerbite e arbustate con impiego esclusivo di specie autoctone. I tratti dismessi e le scarpate in rilevato e quelle in trincea vanno ricoperti con spessori variabili di terreno vegetale che consentano la crescita della vegetazione. Nel caso di difficoltà di reperimento delle ingenti cubature, si potrà ricorrere a inerti di recupero a matrice terrosa e a frazione fine, opportunamente migliorati con l'uso di ammendanti, per migliorare le caratteristiche fisiche idrologiche ed organiche del terreno stesso;

D) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni individuate dal Ministero per i beni e le attività culturali riportate integralmente nelle premesse;

### DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'Ente Nazionale per le Strade – Ufficio Speciale Infrastrutture, al Ministero LL.PP. DICOTER ed alla Regione Campania, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 29 DIC. 2000

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITÀ CULTURALI



La presente copia fotostatica composta di N. 5..... fogli è conforme al suo originale

Roma, li 2.01.2001. W