

**IL MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
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 15 maggio 2001 per il rinnovo della composizione della Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale;

VISTO il decreto n. 5723/VIA del 29 dicembre 2000 con cui si esprimeva parere interlocutorio negativo sul progetto;

VISTA la nuova domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto dei lavori di ammodernamento e di adeguamento al tipo Ia delle Norme C.N.R./80 del tratto compreso tra il km 53+800 ed il km 57+000 dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria da realizzarsi in Comune di Sicignano degli Alburni (SA) presentata dall'ANAS Ufficio per l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria con sede in via Monzambano 10, 00185 Roma, in data 14 marzo 2001;

VISTO che la Regione Campania, pur sollecitata, non ha ancora espresso il proprio parere in merito;

VISTA la nota n. ST/407/7185/2001 del Ministero per i beni e le attività culturali del 13 luglio 2001, pervenuta in data 16 luglio 2001, con cui si esprime parere positivo con prescrizioni;

VISTO il parere n. 426 formulato in data 12 luglio 2001, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS Ufficio per l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria;

CONSIDERATO che in detto parere la Commissione **ha preso atto** che la documentazione tecnica trasmessa consiste in un progetto riguardante il progetto dei lavori di ammodernamento e di adeguamento al tipo Ia delle Norme C.N.R./80 del tratto compreso tra il km 53+800 ed il km 57+000 dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria.

osservato che con Decreto VIA 5723 del 29/12/2000 è stato ritenuto che non vi fossero “*elementi sufficienti per valutare la compatibilità delle opere relative all'ammodernamento ed all'adeguamento al tipo Ia delle Norme C.N.R./80*”.

considerato che:

per quanto riguarda gli aspetti programmatici:

- il Quadro Comunitario di Sostegno (QCS 1994-1999) relativo allo sviluppo e adeguamento strutturale delle regioni ricadenti nelle aree dell' obiettivo 1, ha previsto un finanziamento per i lavori di adeguamento della Salerno-Reggio Calabria per complessivi 155 MECU, di cui il 50% a carico dell'ANAS. Infatti il QCS 94-99, tra gli itinerari europei, ha attribuito il secondo posto di priorità all'adeguamento dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria, fissando una cifra superiore alla media delle altre contribuzioni;
- il Piano Generale dei Trasporti ha stabilito le linee di sviluppo della rete stradale e autostradale ritenendo indispensabili gli interventi di potenziamento della autostrada Salerno-Reggio Calabria;
- il Piano decennale ANAS, in accordo alla Legge 531/82 prevede che una quota non inferiore al 40% sia destinata alla viabilità nei territori della ex Cassa per il Mezzogiorno;
- il Piano Paesistico della Regione Campania riguarda solo il territorio del Cilento interno e quello costiero e non dà indicazioni sull'area in cui ricade il tratto autostradale in questione. Gran parte dell'area in esame, in quanto coperta da boschi e foreste, è sottoposta al vincolo della legge 431/1985;
- il tratto in oggetto, nella parte che corre lungo il corso del fiume Tanagro, ricade nella Riserva Naturale FOCE SELE –TANAGRO (istituita dalla Regione Campania con L.R. 1° settembre 1993 n.33). Il perimetro dell'area della suddetta Riserva Naturale è coincidente con il vincolo della L.431/85. In parte le aree soggette al vincolo della L. 431 e rientranti nel perimetro della Riserva Naturale sono anche interessate da un sito Bioitaly; tale sito, che comprende i territori di tutti i comuni interessati dal progetto a meno di quello di Polla, è il n.103 denominato “*Fiume Tanagro tra Pertosa e Contursi*“. Su tutta l'area d'interesse insiste il vincolo idrogeologico (R.D.3267 del 30/12/23).
- lungo il tratto in esame non sono segnalate emergenze archeologiche, anche se sono segnalati siti di possibili rinvenimenti (la Soprintendenza Archeologica, nel precedente parere formulato riferito al tratto tra il km 53+600 e 76+000, aveva già ritenuto necessaria l'esecuzione di una ricognizione di superficie lungo il tracciato proposto e tale attività di analisi e valutazione preliminare del rischio archeologico è stata avviata). Il tratto compreso tra il Km 53+800 ed il Km 57+000 attraversa il territorio del comune di Sicignano e, a meno della zona produttiva artigianale di Sicignano (D2), interessata dalle rampe di svincolo, il tracciato di progetto attraversa zone di rispetto stradale (G3) e zona agricola (E).

per quanto riguarda la sicurezza:

- è necessario intervenire per un adeguamento dell'autostrada in quanto l'opzione zero mostra un livello di servizio dell'infrastruttura di tipo E, immediatamente prossimo alla congestione, per l'arco temporale 2005-2030. Gli scenari evolutivi della domanda di trasporto, considerando un arco temporale che va dal

2005 (anno di entrata in esercizio dell'infrastruttura) al 2030, assegnando i dati di traffico relativi agli scenari futuri alla nuova configurazione della Salerno-Reggio Calabria (sezione tipo 1A – CNR 1980) e fissando la velocità di percorrenza degli elementi planimetrici in funzione dell'abaco CNR 80, delineano un livello di servizio di tipo B per tutto l'arco temporale di riferimento. Il progetto propone standard geometrici di tracciamento più elevati rispetto all'esistente ed elimina radicalmente le situazioni di rischio mediante l'introduzione di una variante in galleria che prevede l'abbandono dell'attuale tracciato;

per quanto riguarda gli aspetti progettuali:

- il tratto avrà le caratteristiche geometriche e di sezione delle autostrade Tipo A del Codice della Strada con una velocità di progetto pari a 90÷140 Km./h. e piattaforma stradale caratterizzata da due corsie da m. 3.75 (più la banchina in sx da m. 0.70 e la corsia d'emergenza in dx da 3.00 m);
- il tracciato, nella nuova configurazione progettuale, abbandona la sede attuale in corrispondenza dello svincolo di Sicignano, spostandosi verso Sud con una curva di raggio di 2000 m e portandosi praticamente parallelo all'esistente. Attraversa la profonda incisione del fiume Tanagro nel punto più stretto e entra in galleria subito dopo l'attraversamento del corso d'acqua;
- la galleria sarà a canne separate: la carreggiata Sud, della lunghezza di circa 1250 m si raccorderà al vecchio tracciato prima del viadotto Curcio; la carreggiata Nord, della lunghezza di circa 915 m, si raccorderà alla attuale sede prima del viadotto Tempe;

saranno realizzati:

- due nuovi viadotti sul Tanagro, uno per la corsia Nord ed uno per la corsia Sud;
- un nuovo viadotto Tempe sulla carreggiata Nord;
- due nuovi viadotti Curcio, uno per la corsia Nord ed uno per la corsia Sud.

Sarà dismesso un tratto di autostrada di circa 1900 m per la carreggiata Nord e di circa 2200 m per la carreggiata Sud e saranno demoliti i vecchi viadotti Tanagro, Tempe e Curcio.

Lo svincolo di Sicignano è stato ridisegnato secondo le indicazioni del comune di Sicignano degli Alburni, riducendone l'ingombro a Nord e prevedendo di riattivare il raccordo con la viabilità provinciale a Sud;

relativamente alla fase di cantiere:

- già nel precedente studio di impatto ambientale relativo al tratto tra Sicignano e Polla era stato predisposto un piano di cantierizzazione organico per i tre lotti presi in esame ed erano stati individuati alcuni siti idonei per l'installazione dei cantieri;
- il cantiere principale del Lotto ora in esame sarà posizionato nelle vicinanze dello svincolo di Sicignano, tra la provinciale di collegamento alla Statale 19 e l'attuale autostrada, in un'area semipianeggiante, attualmente utilizzata per scopi agricoli con seminativi annuali. All'interno del Lotto questa è l'unica area idonea per essere adibita a cantiere in quanto quasi tutto l'intero tracciato si sviluppa a mezza costa oppure in galleria. La viabilità di servizio, sviluppata in gran parte lungo il nuovo asse autostradale, garantisce collegamenti rapidi per i mezzi di cantiere e nel contempo limita carichi pesanti aggiuntivi sulla viabilità statale e provinciale. Soltanto in prossimità dell'area dello svincolo di Sicignano sono da prevedersi interferenze con la viabilità esistente. Oltre al cantiere principale sono prevedibili piccole aree di cantiere in prossimità degli imbocchi delle gallerie. Le aree di cantiere saranno opportunamente delimitate ed attrezzate secondo quanto previsto dalla vigente normativa. Sono stati descritti tutti gli accorgimenti da adottare per la raccolta ed il trattamento:

- delle acque nere di cantiere;
 - delle acque provenienti dal lavaggio dei mezzi di trasporto e delle macchine operatrici;
 - delle acque provenienti dal lavaggio degli aggregati e dalla produzione di aggregati;
 - analizzando il bilancio dei materiali risulta che con la nuova soluzione progettuale proposta, nell'ambito di un bilancio complessivo del tratto compreso tra il km 53+600 e il km 76+000, il fabbisogno è soddisfatto dal materiale scavato (all'aperto o in galleria), e c'è un esubero di circa 345.000 m³ di materiale di buona qualità. Ad ogni buon conto, ove per motivi impreveduti non si potessero utilizzare per la produzione dei calcestruzzi o per la realizzazione di rilevati i materiali provenienti dagli scavi, è stata verificata la presenza, nelle vicinanze del tracciato in progetto, di diversi siti estrattivi attivi; tutte le cave sono facilmente accessibili attraverso la SS 19 delle Calabrie. È stato ipotizzato anche il riutilizzo del materiale proveniente dalle demolizioni, o realizzando un impianto di recupero o utilizzandone uno esistente in prossimità dello svincolo di Polla;
 - relativamente alla componente suolo - sottosuolo è stata eseguita l'analisi relativa all'individuazione degli elementi geologici, morfologici ed idrogeologici al fine di valutare con accuratezza le possibili eventuali problematiche legate alla natura dei terreni ed ai processi geomorfici in atto sul territorio ed in grado di interagire con l'opera;
- dall'esame dello studio si evince che:
- nel complesso la morfologia dell'area in esame è variamente articolata e decisamente condizionata dall'assetto litostutturale;
 - la caratteristica morfologica più evidente dei principali rilievi montuosi di questo settore di territorio è rappresentata da una combinazione di forme arrotondate ed abbastanza livellate nelle aree sommitali, accompagnate da fianchi generalmente ripidi e relativamente scoscesi;
 - situazioni di instabilità sono da segnalare in corrispondenza degli affioramenti calcarei sul versante nord occidentale di Serra Picciola, in prossimità dell'area di imbocco della galleria. Qui i calcari si presentano stratificati ed attraversati da famiglie di fratture e fessure subverticali che possono determinare fenomeni di ribaltamento, di crollo e scivolamenti nastriformi;
 - il carsismo, notevolmente sviluppato in tutta l'area in corrispondenza delle formazioni carbonatiche, presenta un'ampia casistica. In prevalenza i processi carsici risultano maggiormente sviluppati in corrispondenza dei terreni della parte alta della serie carbonatica, ovvero degli orizzonti calcarei del Cretaceo e del Paleocene. Le formazioni sottostanti, prevalentemente dolomitiche sono invece scarsamente interessate da tali fenomeni;
 - la serie carbonatica affiorante può essere distinta, da un punto di vista idrogeologico, in due zone: a) una zona inferiore calcareo-dolomitica poco permeabile, localmente permeabile nelle fasce cataclate; b) una zona superiore calcarea permeabile per fessurazione e intensamente interessata da processi di natura carsica sia in superficie che in profondità, che favoriscono la formazione di bacini idrici sotterranei e di una circolazione idrica;
 - per quanto riguarda gli aspetti idrogeologici del territorio, è da segnalare la presenza di una circolazione idrica sotterranea, resa evidente dalla numerosa presenza di emergenze idriche, localizzate in genere in prossimità di contatti litologici tra i termini calcareo e calcareo-dolomitici e i litotipi a minore permeabilità. La maggior parte delle sorgenti del Gruppo degli Alburni sono infatti al piede dei massicci

calcarei, in corrispondenza di contatti tettonici con formazioni poco o meno permeabili. Lungo il Fiume Tanagro sono numerose le emergenze della falda, da attribuire alla intersezione della falda da parte dell'incisione del corso d'acqua o dalla ricomparsa delle acque fluviali penetrate in parte nel sottosuolo nel tratto del corso d'acqua a monte della risorgiva;

- numerose sono anche le sorgenti presenti sia in sinistra e sia in destra idrografica del Tanagro nel tratto a valle de La Serra. Tra queste è da segnalare la Sorgente Saucchiello con portata superiore a 100 l/sec;
- la soluzione adottata prevede l'attraversamento del Tanagro con un via-dotto a campata unica, con spalle appoggiate sui versanti a considerevole altezza rispetto al corso d'acqua in corrispondenza di un restringimento della valle, proseguendo con un tratto in galleria a canne separate fino al ritorno in sede (nei pressi del Viadotto Tempe per la carreggiata nord e nei pressi del Viadotto Curcio per la carreggiata sud);

osservato che:

- sono stati previsti interventi di mitigazione ambientale lungo il tracciato, mediante opere standard (e definite dalle sezioni tipo) da effettuare sulle scarpate dei rilevati o delle trincee; la realizzazione delle varie tipologie di opere (idrosemina e messa a dimora di essenze arbustive) è finalizzata al consolidamento e ad un primo inserimento ambientale dell'opera. Il ripristino del tratto autostradale dismesso sarà realizzato mediante interventi di rimodellamento morfologico e ricomposizione del continuum naturale. Nello Studio di Impatto Ambientale è stato affrontato il problema della protezione dei corpi idrici dall'inquinamento in caso di sversamenti accidentali. Dall'analisi condotta è emerso che, in termini di valori ambientali, l'unica situazione critica, ovvero di possibile contaminazione diretta dell'acquifero superficiale, è quella in corrispondenza dell'attraversamento del Tanagro dove, in assenza di adeguati sistemi di protezione, le acque raccolte dalla piattaforma stradale giungono al sistema idrico superficiale senza che vi sia la possibilità di una azione almeno parziale di assorbimento e trattenuta di eventuali sostanze inquinanti da parte degli strati più superficiali del terreno. La volumetria della vasca da realizzare è stata calcolata tenendo conto di uno sversamento accidentale di inquinante durante una precipitazione intensa;

considerato che:

per quanto riguarda gli aspetti ambientali:

- relativamente alla componente atmosfera, dalle elaborazioni già effettuate per tutto il tratto compreso tra il km 53+600 e il km 76+000, risulta che all'orizzonte temporale 2010, durante l'esercizio dell'infrastruttura, i valori massimi di CO (monossido di carbonio), NO₂ (biossido di azoto) e particolato (Pts) calcolati tramite il modello risultano pari rispettivamente a 234.9 (µg/mc), 19.3 (µg/mc) e 6.1 (µg/mc).

Non sono riportate stime relative alle emissioni ed alle concentrazioni di IPA, PM10 e benzene;

- relativamente alla componente rumore, è stato individuato un solo ricettore sensibile in corrispondenza dello svincolo di Sicignano, effettuando una caratterizzazione dello stato acustico ante operam e post operam. Già la nuova conformazione dello svincolo abbatterebbe considerevolmente gli attuali livelli sonori, riportandoli entro i limiti stabiliti dalla vigente normativa; con la realizzazione di misure di compensazione, comunque non specificate nel dettaglio, si potrà ottenere un'ulteriore diminuzione di circa 3 dB(A) del Leq;

- l'analisi della componente ambiente idrico evidenzia come l'opera autostradale sia inserita in un'area di elevata valenza naturalistica e paesaggistica, come testimonia la presenza, nell'ambito del bacino del Sele, di zone protette. L'abbondanza di precipitazioni (1300 mm annui) ed una ricca circolazione idrica superficiale ed ipogea permettono il mantenimento di ecosistemi e di habitat di pregio con una presenza di flora e fauna diversificata e di rilievo;

valutato che:

- l'intervento è coerente con la pianificazione di settore. Relativamente ai vincoli ambientali sebbene il tracciato interessi un'area proposta come sito di importanza comunitaria (ex progetto bioitaly), poiché i lavori di adeguamento previsti insistono per la maggior parte del tracciato in galleria, le interferenze con gli ecosistemi oggetto di tutela saranno limitate;
- relativamente alle problematiche di natura idrogeologica, vista la quota della galleria, non si evidenziano particolari aree critiche e che in generale l'assetto idrogeologico riscontrato e l'ubicazione dei punti di emergenza della falda risultano tali da non prefigurare problematiche di rilievo;
- nella realizzazione dell'imbocco della galleria, a causa della presenza di localizzati fenomeni gravitativi, sono previste opere di bonifica e/o stabilizzazione limitati a chiodature ed ancoraggi senza mai ricorrere a paratie di micropali tirantate;
- nelle zone fortemente cataclamate e fratturate che si intercetteranno nella realizzazione della galleria si prevedono opere di preconsolidamento del fronte di scavo e della volta;
- visto il particolare assetto strutturale degli ammassi rocciosi attraversati dal tracciato e delle condizioni di dissesto che si sono generate in passato, sarà eseguito un accurato monitoraggio delle opere e dei parametri che definiscono lo stato del terreno, sia per i tratti in galleria e sia per il tratto in viadotto;
- è necessario procedere all'adeguamento dell'autostrada in quanto l'opzione zero (ipotesi di non intervento) mostra un livello di servizio sull'infrastruttura di tipo E, immediatamente prossimo alla congestione, per l'arco temporale 2005-2030;
- tale livello di servizio è del tutto incompatibile con la dinamica futura di sviluppo della mobilità soprattutto in relazione alla mancanza di riserva di capacità per fenomeni di punte di traffico legate ad eventi stagionali;
- la distanza e l'elevata differenza di quota tra l'autostrada, che corre a mezzacosta, ed il reticolo idrografico esclude importanti interferenze in relazione ai fenomeni evolutivi fluviali;
- l'attraversamento del Tanagro, che avviene per mezzo di un viadotto ad unica campata nella parte più stretta della valle, consente di limitare al minimo gli impatti; oltretutto la previsione di realizzare una vasca per il contenimento degli sversamenti accidentali di liquidi inquinanti in corrispondenza del viadotto consente di ridurre al minimo i rischi di contaminazione del corso d'acqua;
- i principali rischi di interferenza diretta con la componente vegetazionale ed ecosistemica sarebbero potenzialmente da attendersi in corrispondenza delle varianti planimetriche all'esterno in quanto queste vanno ad interessare fasce territoriali boscate ed ambiti fluviali che presentano evidenti caratteristiche di naturalità;
- le nuove opere d'arte inoltre non comporteranno importanti impatti sotto il profilo paesaggistico in quanto localizzate in ambiti di scarsa intervisibilità;

- le alterazioni attese a causa delle operazioni previste in corrispondenza delle aree intorno ai viadotti Tempe e Curcio potranno essere contenute con l'adozione delle necessarie cautele durante le varie fasi di cantiere;
- la soluzione prescelta della variante in galleria consente di ridurre al minimo la nuova occupazione di suolo e, anzi, mediante i previsti interventi di rimodellamento morfologico e ricomposizione del continuum naturale nel tratto di autostrada da dismettere, potrà essere ripristinata la naturale configurazione dei versanti dove attualmente passa l'autostrada, garantendo la continuità ecosistemica e la ricomposizione paesistica del territorio in un'area di particolare valore ambientale;
- tale valore ambientale è testimoniato dalla individuazione dal sito di importanza comunitaria denominato "valle del Tanagro", rispetto al quale il progetto prevede la minima occupazione in corrispondenza del necessario attraversamento e costituisce l'alternativa più compatibile con la conservazione delle valenze naturalistiche e paesaggistiche rilevate.

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 che la Regione Campania non ha espresso il proprio parere in merito e che con nota n. 6413 del 12 luglio 2001, pervenuta in data 24 luglio 2001, dell'Area Generale di Coordinamento Ecologia e Tutela dell'ambiente, Disinquinamento, Protezione Civile, Settore Tutela dell'ambiente, il Dirigente ha fatto presente che:

La Commissione Tecnico Istruttoria per la VIA, nella seduta del 30.05.2001 ha esaminato il progetto in argomento.

Al riguardo, la predetta Commissione, ha deciso di attendere l'esito della Conferenza dei Servizi d del 14.06.2001 per l'espressione del parere di competenza, affidando al prof. Torrieri l'esame del progetto per il necessario approfondimento in merito alle problematiche della sicurezza del tracciato.

Nella successiva seduta del 27.06.2001, la Commissione prende atto dell'esito della Conferenza dei Servizi e dell'adeguamento del progetto dello svincolo di Sicignano degli Alburni, redatto dall'Anas in accoglimento delle osservazioni formulate dallo stesso Comune. Il prof. Torrieri rappresenta la scarsa specificazione progettuale sia a livello dimensionale che tecnologico ed economico delle opere di mitigazione dell'impatto ambientale, in particolare per quanto attiene le sedi dismesse.

La Commissione fa proprie le osservazioni formulate dlla prof. Torrieri ed auspica che nel prosieguo della progettazione, le problematiche siano affrontate con la dovuta attenzione, al fine di definire le opere da eseguirsi.

La procedura di valutazione si completa con l'assunzione da parte della Giunta regionale della Delibera di presa d'atto della Commissione, che questo settore inoltrerà ai soggetti interessati.

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/7185/2001 del 13 luglio 2001, pervenuto in data 16 luglio 2001, con cui si esprime parere

favorevole alla richiesta di valutazione di impatto ambientale, a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

Con apposita istanza inoltrata con nota n. 521 del 14.03.2001, qui pervenuta in data 20.03.2001, prot. ST/407/8041, l'Ente Nazionale per le Strade - Direzione Generale, ha richiesto la pronuncia di compatibilità ambientale ex art. 6, Legge 8 luglio 1986 n. 349, per lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo I/A delle norme CNR/80 nel tratto compreso tra il Km. 53+800 ed il Km. 60+500-Tronco 1°-Tratto 5°-Lotto 5° dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, tratto che interessa il comune di Sicignano degli Alburni (SA) ed altri.

Al riguardo, con nota prot. n. 5355/15Z dell'19.04.2001, qui pervenuta in data 29.05.2001 con prot. n. ST/101/BAP/1751, la Soprintendenza Archeologica di Salerno, Avellino e Benevento ha comunicato che i lavori previsti, pur non interessando aree sottoposte a vincolo archeologico interferiscono con un territorio ricco di preesistenze antiche di grande interesse quali il tracciato della via consolare antica da Capua a Reggio Calabria; lungo tale asse portante si svilupparono in passato insediamenti umani di varia natura. La medesima Soprintendenza ha pertanto richiesto che si effettuino indagini preliminari lungo il tracciato, scavo e restauro nelle aree che tali indagini evidenzieranno come indiziate da presenze archeologiche. Tali indagini ed eventuali scavi saranno eseguiti prima dell'inizio dei lavori in oggetto.

Con nota n. 4674/A del 31.05.2001 qui pervenuta in data 6.06.2001 ed assunta al protocollo con n. ST/101BAP/3111, la Soprintendenza per i Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici di Salerno e Avellino ha espresso in linea di massima parere favorevole, ritenendo le opere compatibili con le esigenze di tutela ambientale e paesaggistica dei luoghi, chiedendo, tuttavia:

- *che sia previsto il ripristino dello status quo ante per le parti di tracciato dismesso;*
- *che, per la realizzazione dei nuovi interventi si predispongano opere di architettura del paesaggio che prevedano l'utilizzo di essenze arboree ed arbustive proprie dei luoghi;*
- *che nella realizzazione dei tratti in rilevato, in trincea, o a mezza costa, si provveda all'inerbimento e piantumazione con specie arbustive autoctone delle scarpate;*
- *che gli eventuali muri di controscarpa siano realizzati in muratura a vista senza sigillatura dei giunti in modo da ottenere l'effetto macera;*
- *si raccomanda, inoltre, (ancorché già previsto in fase progettuale) che il ritombamento delle gallerie artificiali venga effettuato ricomponendo la copertura vegetale con l'utilizzo di essenze tipiche dei luoghi.*

L'analisi condotta con lo studio V.I.A. evidenzia che le opere in progetto, pur non interferendo con aree soggette a vincolo paesaggistico se non per il tratto di attraversamento del fiume Tanagro, si inseriscono in un contesto fortemente articolato orograficamente e morfologicamente e connotato da significative valenze paesaggistiche. Il nuovo tracciato, discostandosi dal precedente di circa 160 metri, consentirà di attraversare l'alveo del fiume Tanagro nel tratto più stretto e di immettersi immediatamente nella nuova galleria, riducendo al minimo l'impatto paesaggistico determinato dal viadotto di attraversamento. Sono previste opere

di mitigazione e riduzione degli impatti, sia in fase di cantiere che in quella di esercizio consistenti in interventi lungo il tracciato, ripristino dei tratti dismessi in caso di varianti planovolumetriche.

Tutti gli interventi di rimodellamento e rinaturalizzazione, conseguenti alla rimozione di tratti autostradali dismessi ed in particolare quelli che interessano la sistemazione morfologica dell'alveo e dei versanti, nonché il ripristino delle continuità vegetazionali del fiume Tanagro dovranno essere sottoposti, in fase esecutiva, all'approvazione della competente Soprintendenza per i Beni Ambientali e Paesaggistici.

QUESTO MINISTERO

- *Esaminati gli atti e gli elaborati progettuali;*
- *Viste le varie disposizioni di legge indicate in premessa;*
- *Visto il parere della Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici, Artistici e Storici di Salerno e Avellino e della Soprintendenza per i Beni Archeologici di Salerno, Avellino e Benevento*

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

al progetto di ammodernamento ed adeguamento alle norme CNR/80 nel tratto compreso tra il Km. 53+800 ed il Km. 60+500-tronco I-Tratto V-Lotto V, a condizione che vengano rispettate tutte le prescrizioni sopra elencate.

preso atto che non sono pervenute istanze, osservazioni o pareri da parte di cittadini, ai sensi dell'art. 6 della legge 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 ai lavori di ammodernamento e di adeguamento al tipo Ia delle Norme C.N.R./80 del tratto compreso tra il km 53+800 ed il km 57+000 dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria da realizzarsi in Comune di Sicignano degli Alburni (SA), presentato dall'ANAS Ufficio per l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) il progetto esecutivo dovrà recepire integralmente le indicazioni contenute nello Studio di Impatto Ambientale, inserendo le voci necessarie nel capitolato speciale d'appalto. I progetti di sistemazione a verde e inserimento ambientale dovranno 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;

- b)** durante la demolizione dei viadotti da dismettere, nel caso di diretta interferenza dei lavori con il reticolo idrografico e di rischio conseguente di sversamento di materiali di risulta in alveo, dovrà essere prevista la raccolta e l'invio a trattamento appropriato delle acque di lavorazione e dei liquami di cantiere. Una volta terminati i lavori di demolizione si dovrà provvedere alla sistemazione morfologica dell'alveo e dei versanti ed al ripristino della continuità vegetazionale, in modo da riavviare le relazioni di valenza territoriale e riportare l'assetto ecosistemico verso lo stato iniziale;
- c)** considerato che la movimentazione delle terre e dei materiali di risulta, sia nell'area dei cantieri sia lungo il tracciato stradale, può provocare la caduta di detriti nel letto del Tanagro o di altri torrenti, provocando l'intorbidimento delle acque o l'ostruzione della sezione, e che anche il terreno smosso può essere facilmente eroso dalle acque meteoriche e trasportato in alveo, provocando effetti simili, dovranno essere prevenuti o minimizzati tali impatti attraverso l'installazione di idonee barriere temporanee posizionate a ridosso delle aree di cantiere;
- d)** gli interventi di mitigazione acustica dovranno essere dimensionati con l'obiettivo di raggiungere, per quanto possibile, i valori di qualità di cui alla tab. D del DPCM 14/11/97, fermi restando, come soglia inderogabile, i limiti di cui alla tabella C del medesimo decreto;
- e)** 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 capitolati 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;
- f)** nei consolidamenti di rilevati in terra armata verde dovrà essere previsto, oltre all'idrosemina, l'impianto di arbusti per talea o radicati, da inserirsi al meglio durante la costruzione e non a posteriori;
- g)** gli accorgimenti ed i dispositivi per il contenimento delle emissioni e delle alterazioni ambientali, espressamente previsti nel SIA, dovranno essere recepiti nei capitolati speciali d'appalto;
- h)** 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 a l'ANAS Ufficio per l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, Gabinetto, 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 lì 10/10/01

**IL MINISTRO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO**

**IL MINISTRO PER I BENI
E LE ATTIVITÀ CULTURALI**