



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio*

Commissione Speciale di
Valutazione d'Impatto Ambientale



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
Commissione Speciale VIA

prot. CSVIA - 2006 - 0001108 del 04/08/2006

Ministero dell' Ambiente e della
Tutela del Territorio
Ufficio Legislativo
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma RM
c.a. Cons. Sergio De Felice

Pratica N. CSVIA-00 [2006.0009].....

Ref. Mittente:

e p.c.
Direzione Generale per la
Salvaguardia Ambientale
Divisione III
Via C. Colombo, 44
00147 Roma
c.a. Dott. Raffaele Ventresca

OGGETTO: Progetto: "Autostrada Salerno-Reggio Calabria. Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a delle norme CNR/80 dal Km 53+800 (Svincolo di Sicignano incluso) al Km 82+330 (Svincolo di Atena Lucana escluso) - Variante progettuale per l'inserimento di un piazzale di emergenza in sostituzione della galleria artificiale al Km 69+300". (Proponente: Cooperativa Muratori Cementisti Ravenna).

Nel corso dell'Assemblea plenaria del 1° agosto 2006 questa Commissione ha espresso il parere di valutazione di compatibilità ambientale relativamente dell'opera: "Autostrada Salerno-Reggio Calabria. Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a delle norme CNR/80 dal Km 53+800 (Svincolo di Sicignano incluso) al Km 82+330 (Svincolo di Atena Lucana escluso) - Variante progettuale per l'inserimento di un piazzale di emergenza in sostituzione della galleria artificiale al Km 69+300".

L'istruttoria è stata espletata sulla base dei dettami della disciplina dell'art 169 del D.Lgs. 163/2006 (ex art. 4 quater del D.Lgs. 190/2002 e s.m.i.) in materia di varianti.

In particolare, l'opera in oggetto è costituita da una variante per l'inserimento di un piazzale destinato alla logistica e alla gestione delle emergenze nell'ambito dei "lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a delle norme CNR/80 dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria dal Km 53+800 (Svincolo di Sicignano incluso) al Km 82+330 (Svincolo di Atena Lucana escluso)", in corso di realizzazione.

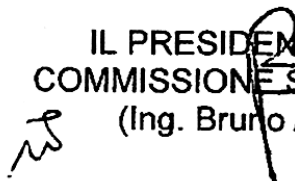
Per la tratta autostradale nella quale la variante si inserisce è già stato espresso con DEC/VIA/5722 del 29.12.2000 il giudizio di compatibilità ambientale secondo la procedura ordinaria. L'opera è stata successivamente inserita tra quelle di cui alla legge obiettivo ed è attualmente in corso, da parte della Commissione

Speciale VIA la procedura di verifica dell'attuazione, ai sensi dell'art. 185, comma 6, del D.Lgs. 12 aprile 2006, n.163 (ex art. 20, comma 6, del D.Lgs. 190/2002 e s.m.i.).

Alla luce di quanto sopra, si chiede il cortese avviso di codesto Ufficio Legislativo circa il successivo iter amministrativo per l'approvazione della variante in argomento, ed in particolare se da realizzare con procedura ordinaria e quindi decreto ministeriale, ovvero con le procedure con Conferenza di servizi, secondo le modalità dell'art.166 e seguenti.

Si allega copia conforme del parere emesso in data 1.8.2006 e della relativa relazione istruttoria.

IL PRESIDENTE DELLA
COMMISSIONE SPECIALE VIA
(Ing. Bruno Agricola)



All: c.s.



*Ministero dell' Ambiente e
della Tutela del Territorio*
Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale

Parere


espresso ai sensi dell'art. 185 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163, (ex art. 20 del D.Lgs. 20 agosto 2002, n. 190) ai fini dell'emissione della valutazione sulla compatibilità ambientale dell'opera:


AUTOSTRADA SALERNO-REGGIO CALABRIA. LAVORI DI AMMODER-NAMENTO ED ADEGUAMENTO AL TIPO 1/A DELLE NORME CNR/80 DAL KM 53+800 (SVINCOLO DI SICIGNANO INCLUSO) AL KM 82+330 (SVINCOLO DI ATENA LUCANA ESCLUSO) - VARIANTE PROGETTUALE PER L'INSERIMENTO DI UN PIAZZALE DI EMERGENZA IN SOSTITUZIONE DELLA GALLERIA ARTIFICIALE AL KM 69-300


Proponente:

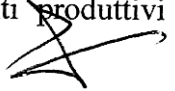
COOPERATIVA MURATORI & CEMENTISTI DI RAVENNA

La Commissione

 **visto** l'art. 1 della Legge 21 dicembre 2001, n. 443 che delega il Governo ad individuare le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti produttivi strategici e di preminente interesse nazionale da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese;

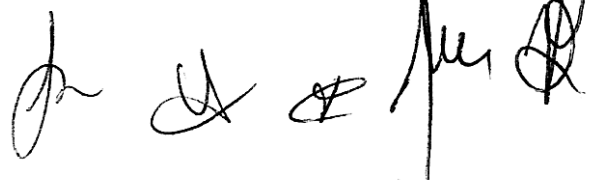
visto l'allegato 2 della Delibera del CIPE del 21 dicembre 2001, n. 121 che contempla, tra gli interventi strategici di preminente interesse nazionale di cui all'art. 1 della Legge n. 443 del 2001, "Adeguamento tratta campana A3, compresi i tratti Napoli - Salerno e raccordo Salerno - Avellino" 

visti gli art. 182 e ss. del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163 (ex artt. 17 e ss. del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190) che regolano le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale; 

visto l'art. 183 comma 5 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163 (ex art. 18, comma 5 del Decreto Legislativo 20 agosto 2002, n. 190), che stabilisce che il Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio provvede ad emettere la valutazione sulla compatibilità ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici di interesse nazionale avvalendosi della Commissione speciale VIA; 







visti in particolare l'art. 183 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163 (ex art. 18 del D.Lgs 20 agosto 2002, n. 190), sulle finalità dell'istruttoria e le norme tecniche, l'art. 184 dello stesso decreto (ex art. 19 del D.Lgs 20 agosto 2002, n. 190), che individua il contenuto della valutazione di impatto ambientale nonché l'art. 185 ((ex art. 20 del D.Lgs 20 agosto 2002, n. 190), secondo il quale alla Commissione spetta di svolgere l'istruttoria tecnica e di esprimere il proprio parere sul progetto assoggettato alla valutazione dell'impatto ambientale;

visto l'art. 169 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163 (ex art. 4 quater del D.Lgs 190/2002 e s.m.i) in materia di varianti;

visto il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 20 settembre 2005 costitutivo della Commissione speciale di valutazione di impatto ambientale;

vista la nota prot. n. 4439/05/VP/ef del 25/10/05 assunta in data 27 ottobre 2005 al prot. DSA-2005-27302 presso la Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, con cui la Cooperativa Muratori & Cementisti di Ravenna ha chiesto a questo Ministero di valutare la compatibilità ambientale della variante progettuale consistente nella realizzazione di un piazzale per la gestione delle emergenze tra le progr. km 69+260 e km69+340.

vista la nota prot. n. DSA-2006-10147 del 5 aprile 2006, con la quale la Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale, avendo esaurito gli adempimenti di rito, ha trasmesso alla Commissione Speciale VIA la seguente documentazione ai fini dell'avvio della procedura di cui al Capo II del D.Lgs 190/02 e s.m.i.:

- istanza;
- documentazione progettuale;
- aggiornamento del SIA;
- avvisi pubblicati sui quotidiani "La Repubblica" e "La città di Salerno" in data 29 ottobre 2005;
- pareri pervenuti;
- dichiarazione giurata del Proponente sulla veridicità della documentazione fornita;
- attestazione sul valore delle opere;

vista la nota del 27 aprile 2006 con cui il Comitato di Coordinamento ha designato il Gruppo Istruttore così composto:

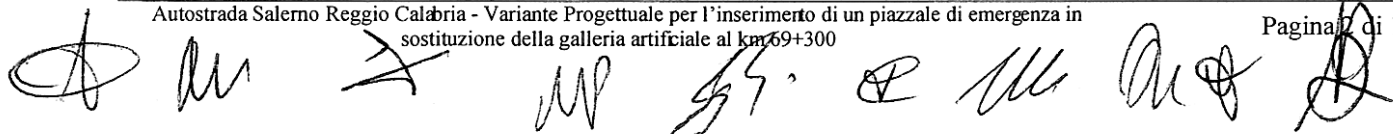
- Arch. Franco Luccichenti (Referente)
- Prof. Ing Rodolfo M. A. Napoli
- Ing. Alberto Pacifico

dandone comunicazione al Proponente con nota prot. n. CSVIA-2006-665 del 5 maggio 2006;

vista la nota prot. CSVIA-2006-665 del 5 maggio 2006 con cui il Presidente della Commissione Speciale VIA ha comunicato al Proponente l'apertura dell'istruttoria.

visto che in data 9 maggio 2006 si è tenuta presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, una riunione con il Proponente convocata con nota prot. n. CSVIA/2006/671 dell'8 maggio 2006, nel corso della quale sono stati illustrate le caratteristiche salienti dell'opera in progetto;

vista la nota prot. CSVIA/2006/753 del 26 maggio 2006, con cui il Presidente della Commissione Speciale VIA ha richiesto al Proponente le necessarie integrazioni;



vista la nota prot. CSVIA/2006/753 del 26 maggio 2006, con cui il Presidente della Commissione Speciale VIA ha richiesto al Proponente le necessarie integrazioni;

vista la nota del 16 giugno 2006, acquisita dalla CSVIA con prot. CSVIA/2006/872, con la quale la Cooperativa Muratori & Cementisti di Ravenna ha richiesto una proroga di venti giorni ai termini di consegna delle suddette integrazioni;

vista la nota prot. n. CSVIA/2006/885, del 21 giugno 2006 con la quale il Presidente della Commissione Speciale VIA ha concesso al Proponente la proroga richiesta, tenuto conto della copiosità della documentazione da produrre e la necessità di testare i modelli individuati per la verifica delle componenti ambientali;

vista la nota prot. n. 2639/06/VP/ef del 14 luglio 2006 (prot. CSVIA/2006/1034 del 21/07/2006), e la nota prot. n. 2645/06/VP/ef del 17 luglio 2006 (prot. CSVIA/2006/1055 del 26/07/2006), con cui la Cooperativa Muratori & Cementisti di Ravenna ha trasmesso le integrazioni richieste;

visto il Parere del Ministero per i Beni Culturali e Paesaggistici, espresso con nota del 16/03/06 prot. DG.S02./34.19.04/5265, acquisita con prot. DSA-2006-9387 del 28/03/06;

visto il Parere del Regione Campania, espresso con nota del 06/03/06 prot. 2006.0206874 assunta al prot. DSA-206-8236 del 17/03/06;

visto il DEC/VIA/5722 del 29/12/2000

esaminata, avvalendosi delle competenze tecniche e professionali, la completezza della documentazione presentata rispetto a quella prevista dalla normativa vigente, la rispondenza della descrizione dei luoghi e delle loro caratteristiche ambientali a quelle documentate dal Proponente, la corrispondenza dei dati del progetto, per quanto concerne i rifiuti liquidi e solidi e le emissioni inquinanti nell'atmosfera, alle prescrizioni dettate dalla normativa di settore, la coerenza del progetto, per quanto concerne le tecniche di realizzazione e dei processi produttivi previsti, con i dati di utilizzo delle materie prime e delle risorse naturali;

espletata l'istruttoria di cui all'art.184, comma 1, del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163 (ex art. 19, comma 1, del D.Lgs. 20 agosto 2002, n. 190), i cui esiti sono illustrati nella "Relazione Istruttoria" e costituiscono presupposto delle valutazioni espresse e delle prescrizioni impartite con il presente atto;

sulla base della "Relazione istruttoria" che è parte integrante del presente parere;

considerato che la corrispondenza al vero delle allegazioni relative al SIA è attestata da apposita dichiarazione giurata resa ai sensi dell'art. 2, comma 3, del DPCM 27 dicembre 1988;

preso atto delle caratteristiche generali dell'opera dichiarate dal Proponente costituita dalla "Autostrada Salerno-Reggio Calabria. Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a delle norme CNR/80 dal km 53+800 (svincolo di Sicignano incluso) al km 82+330 (svincolo di Atena Lucana escluso) - Variante progettuale per l'inserimento di un piazzale di emergenza in sostituzione della galleria artificiale al km 69-300".

ESPRIME LE SEGUENTI
VALUTAZIONI IN ORDINE ALL'IMPATTO AMBIENTALE DELL'OPERA

L'opera in oggetto è costituita da una variante per l'inserimento di un piazzale destinato alla logistica ed alla gestione delle emergenze nell'ambito dei "Lavori di adeguamento ed

ammodernamento al tipo 1a delle norme CNR '80 dell'Autostrada Salerno – Reggio Calabria, nella tratta dal km 53+800 (svincolo di Sicignano incluso) al km 82+330 (svincolo di Atena Lucana escluso)”, in corso di realizzazione.

Per la tratta autostradale nella quale la variante si inserisce, è già stato espresso, con DEC/VIA/5722 del 29/12/2000, il giudizio di compatibilità ambientale, ed è attualmente in corso, da parte della Commissione Speciale VIA, la procedura di Verifica di Attuazione, ai sensi dell'art. 185, comma 6, del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163 (ex art. 20, comma 6, del D.Lgs. n. 190 del 20 agosto 2002, come modificato ed integrato dal D. Lgs.n.189 del 17 agosto del 2005).

La presente istruttoria viene espletata sulla base dei dettami della disciplina dell'art. 169 del D.Lgs. 12 aprile 2006, n. 163 (ex art. 4 quater del D.Lgs 190/2002 e s.m.i) in materia di varianti.

Inserendosi la variante nel contesto di un'opera già oggetto di Valutazione di Impatto Ambientale, nell'aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale effettuato al fine della presente richiesta di compatibilità ambientale il Proponente ha provveduto all'aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale dell'intera tratta, dal km 64+500 al km 76+000, per la quale era stata richiesta la compatibilità ambientale espressa con DEC/VIA/5722 del 29/12/2000.

1 ASPETTI PROGRAMMATICI

1.1 Pianificazione e programmazione

Il Proponente ha sottolineato l'importanza dell'intervento di riqualificazione funzionale dell'intera autostrada Salerno-Reggio Calabria, consistente nell'adeguamento delle caratteristiche planoaltimetriche del tracciato esistente alle normative vigenti e nel dotare l'infrastruttura di tutti i sistemi (attivi e passivi) di sicurezza; in particolare, ha fatto riferimento alle condizioni di incidentalità, sicurezza e mobilità dell'attuale autostrada, che rappresenta un elemento critico nello scenario nazionale.

Per quanto riguarda gli aspetti programmatici e finanziari dell'opera in progetto, il Proponente ha richiamato i seguenti strumenti di pianificazione e programmazione ai vari livelli:

- il Quadro Comunitario di Sostegno (QCS 1994-1999) relativo allo sviluppo e adeguamento strutturale delle regioni ricadenti nelle aree dell'obiettivo 1;
- il Piano Generale dei Trasporti, che ha stabilito le linee di sviluppo della rete stradale e autostradale;
- il Piano decennale ANAS, in accordo alla Legge 531/82;
- gli obiettivi delle politiche comunitarie;
- il Programma interinale per i fondi strutturali 2000-2006;
- il Piano Regionale dei trasporti;
- la pianificazione sovracomunale;
- la pianificazione comunale; a tale proposito il Proponente ha riportato la tabella seguente, dalla quale si deduce che l'opera in oggetto interessa esclusivamente una zona di rispetto stradale.

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

COMUNE	DESTINAZIONI D'USO INTERFERITE
SICIGNANO DEGLI ALBURNI	Zona di rispetto stradale (G3)
	Zona produttiva artigianale (D2)
	Per 500 metri in prossimità dello svincolo
PETINA	Zona di rispetto stradale
AULETTA	Zona di rispetto stradale
POLLA	Zona di rispetto stradale

1.2 Aspetti vincolistici

Per quanto riguarda l'aspetto vincolistico, l'opera in progetto ricade all'interno di un'area con vincolo idrogeologico (ex R.D. 3267 del 30/12/23); l'opera è inoltre ubicata ad una distanza di circa 300 metri dal SIC IT8050033 "Monti Alburni", a circa 1500 m. dalla ZPS IT8050055 "Alburni", all'esterno del limite nord dell'IBA 134 "Monti Alburni", e a circa 300 m. da una zona vincolata come boschi ex L. 431/85.

Valutazioni

Nelle carte presentate dal Proponente non risulta indicata l'IBA (*Important Bird Area*) 134 "Monti Alburni".

Inoltre alcune risposte alle integrazioni richieste relative ad Atmosfera, Vegetazione, flora, fauna e d Ecosistemi, Rumore, si basano su una informazione rivelatasi errata a seguito di una verifica effettuata dal Gruppo Istruttore: secondo il Proponente, infatti, la variante progettuale si troverebbe all'interno del SIC IT8050033 "Monti Alburni".

In ogni caso il Gruppo Istruttore ritiene che, avendo il Proponente adottato criteri di analisi più restrittivi, l'analisi tecnica sia soddisfacente.

1.3 Valore dell'opera

Il costo totale delle opere desunto dai computi metrici estimativi relativi al progetto approvato e alla variante in oggetto ha evidenziato i seguenti costi complessivi delle opere:

- costo complessivo del progetto approvato (galleria Lontrano): 2.014.139,08 €.
- costo complessivo della variante in oggetto: 982.278,20 €.

2 QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

2.1 Finalità dell'opera e breve descrizione della stessa

Obiettivi

Il progetto di variante di cui trattasi consiste nella realizzazione di un piazzale in adiacenza all'autostrada A3 Salerno-Reggio Calabria, alla progr. km 69 (circa) della tratta compresa tra gli svincoli di Sicignano degli Alburni e Polla (tronco 1° tratto 5° dei lavori di adeguamento), resasi necessaria per la gestione delle emergenze nell'ambito del lotto, per abbreviare i tempi necessari

alle manutenzioni urgenti (riparazione di buche, spargimento di sale, spazzamento neve) e all'intervento dei mezzi di soccorso.

Descrizione della variante: caratteristiche dell'opera

Il piazzale in progetto si inserisce nel segmento della A3 che va da Sicignano degli Alburni a Sala Consilina, lungo più di 40 km privo di piazzali di manutenzione, se non quelli di testa. Esso occuperà l'attuale sedime dell'autostrada, dismesso in conseguenza dei lavori di adeguamento in corso, che si trova in affiancamento alla futura sede della corsia in direzione di Reggio Calabria, nel tratto compreso tra la spalla Sud del viadotto "Lontrano" e la spalla Nord del viadotto "Murusella".

Nel tratto in oggetto, nel quale il terreno forma un piccolo crinale, la sede autostradale verrà traslata rispetto alla posizione attuale in virtù dell'adeguamento del raggio di curvatura, mentre il piazzale andrà ad occupare l'attuale incisione dell'odierna sede autostradale, che viaggia in trincea; la nuova piattaforma si inserisce a fianco di questo, incrementando la larghezza dell'intaglio.

Nello stesso luogo, il progetto approvato con Dec. VIA n° 5722 del 29/12/2000 prevedeva, il ripristino della continuità territoriale attraverso il rinterro dell'attuale trincea e la realizzazione di una galleria artificiale (galleria "Lontrano") a doppia canna, della lunghezza di poco meno di 150 m.

Il piazzale sviluppa una superficie netta di circa 5.000 mq, con una larghezza media di 32 metri ed una lunghezza di circa 150 metri. Vi si accede per il tramite di una corsia di immissione, posta al di fuori della sede autostradale, di lunghezza pari a circa metà di quella del piazzale. Analoga corsia di accelerazione, di pari lunghezza, viene realizzata in uscita per l'immissione in carreggiata. Un bypass praticato nello spartitraffico centrale renderà il piazzale accessibile anche a mezzi di soccorso provenienti da Sud.

La disposizione planimetrica delle opere in rilevato e la geometria dei perimetri è concepita per soddisfare i seguenti requisiti funzionali:

- Accesso e manovra di automezzi anche pesanti all'interno dell'area
- Presenza di aree di ricovero automezzi coperte
- Presenza di aree per l'alloggio di monoblocchi prefabbricati
- Presenza di un'area per il deposito del sale
- Presenza di un'area per il parcheggio temporaneo di automezzi incidentati
- Presenza di un'eliperficie per operatività di emergenza.

Le aree di cui sopra, ad eccezione dell'eliperficie (che si sviluppa su un rilevato ubicato tra il piazzale di accesso e la scarpata) sono disposte su un unico piano di 2.450 mq circa, posto a quota + 394.00.

L'eliperficie è definita in un ambito di operatività aerea occasionale (<100 movimenti/anno) in condizioni VFR diurno e in casi di emergenza (trasporto sanitario d'urgenza, operazioni di salvataggio, evacuazione, antincendio, soccorso ed emergenza), in accordo con il D.M. 8 agosto 2003, relativo alle norme di attuazione della legge 2 aprile 1968 n.518, art. 7.

Studio del traffico: analisi dell'incidentalità

Considerata la stretta correlazione del tema con l'opera il Proponente ha riportato l'analisi dell'incidentalità dell'infrastruttura contenuta nello studio del traffico prodotto nel SIA del progetto approvato.

Il tasso di incidentalità della A3, riferito all'intero tracciato di 443 km, si colloca nella media nazionale ($I_s = 0,131 \text{ inc./kmx}10^6 \text{ veic.}$, contro una media nazionale di $0,13 \text{ inc./kmx}10^6 \text{ veic.}$), con una marcata variabilità da tratto a tratto in relazione alle differenti caratteristiche di tracciato e climatiche.

Il tratto da Sicignano a Lagonegro, in cui si inserisce il nuovo piazzale, è caratterizzato da un tasso di incidentalità inferiore alla media suddetta ($I_s = 0,119 \text{ inc./kmx}10^6 \text{ veic.}$), però sono presenti punti singoli nel tracciato che rappresentano zone ad alto rischio di sinistro (alle progressive km 54 e km 55, dalla progr. km 59 alla progr. km 63 e alla progr. km 72); con gli interventi di adeguamento in corso di realizzazione è prevedibile che la nuova infrastruttura possa essere interessata da una incidentalità media dell'ordine di quello dell'intera tratta da Sicignano a Lagonegro consentendo l'eliminazione delle singolarità cui si sopra.

La nuova area logistica permetterà una più tempestiva gestione delle emergenze (per incidenti e/o condizioni climatiche avverse) consentendo di prevenire il blocco del traffico.

Studio delle alternative

Lo studio delle alternative ha indicato i criteri di scelta dell'ubicazione del piazzale. A tal fine, si è ipotizzata la collocazione del manufatto in altre tre aree: svincolo di Petina; svincolo di Polla; aree viadotto S. Onofrio 1.

Nella prima, in corrispondenza dello svincolo di Petina, alla progressiva 64+500, il piazzale occuperebbe 7.100 mq resi disponibili tra la rampa di accesso ed una vicina strada provinciale. Questa soluzione è ritenuta dal Proponente poco idonea perché troppo vicina alle abitazioni e scarsamente strategica come posizione.

Nella seconda, si ipotizza l'insediamento della nuova area tecnica in seno allo svincolo di Polla, alla progressiva 76+000. Tuttavia, considerate le richieste della locale Soprintendenza, sono probabili ritrovamenti di valore archeologico, il che rende "non perseguibile" il ricorso a questa soluzione.

Infine, nella terza, si prospettano due soluzioni analoghe a quella del progetto, nei pressi del viadotto S. Onofrio, tra le progressive 64+800 e 65+200. In quel tratto, le esigenze di adeguamento del tracciato determinano la disponibilità di due aree, prima e dopo il viadotto esistente (da demolire), aree che si troverebbero in fregio al futuro tracciato. Esse però, per la loro configurazione in rapporto al tracciato autostradale (presenterebbero un affiancamento poco soddisfacente e funzionale), risultano non funzionali, nonché "difficili da mitigare".

Lo studio ha compreso inoltre tre sistemazioni planimetriche differenti, due delle quali "Ipotesi A" e "Ipotesi B", presentate nel SIA pubblicato, la terza contenuta nella risposta alle integrazioni richieste dalla Commissione.

Analisi costi-benefici

L'analisi costi-benefici (condotta utilizzando un tasso di sconto pari al 6% e considerando il costo di investimento ed i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria, i benefici derivanti dal risparmio del tempo, riduzione della incidentalità ed il valore residuo dell'opera) ha prodotto i seguenti risultati:

- VANE = 1,67 milioni di Euro
- TIRE = 23,83%.

L'analisi di sensitività evidenzia, inoltre, che nel caso più sfavorevole (diminuzione dei benefici del 25% e incremento dei costi di investimento e di gestione del 25%) il TIRE assume un valore pari a

7,46%, ancora superiore al tasso di riferimento.

Cantierizzazione

Il cantiere per la realizzazione dell'Area Tecnica e della futura sede stradale sarà impiantato sull'attuale sede stradale da dismettere (sulla stessa area che sarà destinata al piazzale). Parte dei materiali provenienti dalle operazioni di scotico e di sbancamento — in percentuali variabili a seconda della natura dei terreni interessati — sarà riutilizzato in loco nelle aree di lavorazione per la realizzazione dei rilevati in progetto e per effettuare dei rimodellamenti morfologici lungo i tratti dismessi.

Sono previste le seguenti principali lavorazioni:

- rinterri (circa 20.000 mc) deposito terre fuori area di cantiere (deposito presso lo svincolo di Polla) e fornitura mezzo camion;
- opere in c.a. (circa 650 mc di cls + 65 ton di armature) con fornitura cls mezzo autobetoniera;
- piani carrabili in asfalto (circa 3800 mq), fornitura materiale mezzo camion, deposito temporaneo altri materiali in cantiere;
- finiture (rivestimento muri, sistemazioni a verde, recinzioni) deposito materiali non contemporaneo (circa 700 mc totale di materiale vario) in cantiere;
- tettoie e impianti (tettoia in legno lamellare di circa 300 mq di pianta, impianto raccolta acque met. con vasca disoleazione) deposito materiali in cantiere (circa 50 mc di materiale vario)".

Il flusso di camion giornaliero stimato sulla viabilità di cantiere è pari a circa 32 mezzi/giorno.

A fine lavori si provvederà al rimodellamento morfologico del versante ed alla messa a dimora di essenze arboreo-arbustive".

Tempi di attuazione del piazzale

I lavori di costruzione del piazzale avranno una durata di 5 mesi, con inizio previsto dopo l'apertura al traffico del nuovo viadotto Lontrano (prevista tra maggio e settembre 2007).

Bilancio materiali – cave e discariche

La stima del bilancio dei materiali relativa al lotto effettuata all'inizio dei lavori, anche mediante verifica diretta del materiale che proveniva dagli scavi, che ha permesso al Proponente di formulare una ipotesi più attendibile circa il possibile uso di parte dei materiali per la produzione di CLS, è la seguente:

- 783.913 mc disponibili per rilevati;
- 416.609 mc disponibili per la produzione di calcestruzzo;
- 894.849 mc disponibili per rimodellamenti.

Per i materiali di rimodellamento, l'esubero stimato, da verificare una volta perfezionati i progetti di ripristino ambientale delle parti dimesse, è pari a 350.000 mc, ai quali si aggiungono i 100.000 mc provenienti dal non utilizzo per il ritombamento della galleria artificiale "Lontrano".

Cave e discariche

Da parte del Proponente non si segnala la necessità di ricorrere a depositi per i materiali in esubero.

In particolare, facendo riferimento all'intero lotto, il Proponente afferma che i materiali in esubero, previa verifica, una volta perfezionati i progetti di ripristino ambientale delle parti dismesse, e nel caso in cui l'ANAS non manifestasse la necessità di utilizzare gli stessi per i lotti adiacenti, potranno agevolmente essere conferiti per il miglioramento fondiario di aree individuate nell'ambito dello svincolo di Sicignano, i cui progetti sono stati già assentiti dalle amministrazioni comunali di Sicignano di A. e Palomonte.

Interventi di mitigazione

La mancata realizzazione della galleria artificiale non modifica sostanzialmente, secondo il Proponente, gli aspetti legati alla cantierizzazione.

Le misure di mitigazione previste, sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio, sono le seguenti:

Componente atmosfera

- In fase di cantiere

Per la fase di cantiere vengono proposte misure mitigative in relazione all'inquinamento prodotto dalle varie lavorazioni.

- In fase di esercizio

Per un miglioramento dell'effetto di contenimento ed abbattimento degli inquinanti lungo le scarpate sono previste aree di rinverdimento, con l'utilizzo di specie arboree e arbustive indicate dall'analisi della vegetazione.

Componente rumore

Non si registrano, secondo il Proponente, elementi di impatto significativi a carico della componente, per cui non sono state previste misure di mitigazione particolari.

Componente Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

Allo scopo di schermare la recinzione, lungo il perimetro dell'area è previsto l'impianto di idonee specie arbustive dalle dimensioni non troppo ingombranti, e di specie arboree di dimensioni medio-piccole, allo scopo di evitare di compromettere gli spazi di manovra degli automezzi e quindi la funzionalità del piazzale.

Componente ambiente idrico

È prevista la realizzazione di una vasca di tempo asciutto per prevenire l'inquinamento dovuto alle acque di prima pioggia e degli eventuali sversamenti accidentali.

Componente paesaggio

Le misure mitigative proposte consistono in un progetto di paesaggio finalizzato a dare una forma compiuta ed organica al piazzale in sintonia con il carattere del luogo, pur nei limiti di una morfologia caratterizzata da scarpate con forti pendenze e da materiali che costituiscono, con tutta evidenza, forte pregiudizio ad un intervento di rinaturazione del sito.

Valutazioni

Per quanto attiene il Quadro di Rif. Progettuale, gli appunti di maggior rilievo emersi dall'esame del SIA (che hanno poi determinato richieste di specifiche integrazioni in tema), riguardavano l'incertezza

definizione degli usi del piazzale, laddove venivano presentate più soluzioni progettuali e non era affermata con forza la destinazione alle emergenze dell'area tecnica (con la presenza dell'eliporto, dichiarata e però scarsamente dettagliata).

Con le integrazioni presentate, invece, il Proponente disegna un quadro più preciso e sufficientemente dettagliato dell'impiego del piazzale, provvedendo, ove possibile, a ricucire la morfologia dei luoghi ed a disegnare il piazzale in modo tale da minimizzare l'impatto sulla qualità percettiva dei luoghi con una soluzione progettuale univoca e documentata, corredata dei necessari disegni e delle valutazioni tecnico-economiche.

Si rileva comunque che, nonostante la proposta presentata nelle integrazioni minimizzi maggiormente l'impatto paesaggistico rispetto a quella pubblicata, non è sufficientemente argomentato il mancato ricorso al parziale ritombamento dell'area (quesito n.4).

Rimangono inoltre sintetiche le considerazioni, espresse in risposta al quesito n. 4, in virtù delle quali è da preferirsi, dal punto di vista ambientale, la soluzione progettuale scelta.

Tuttavia, in ultima analisi, viste le argomentate motivazioni addotte nel SIA e successivamente nelle integrazioni, soprattutto per quanto anzi detto sulla definizione delle opere, si ritiene che non siano da registrare criticità residue a carico di questo quadro di riferimento.

Rimane però opportuno evidenziare i seguenti aspetti:

- con riferimento alla non utilizzazione del ritombamento previsto nel progetto approvato, occorrerà favorire il massimo utilizzo dei materiali di scavo in esubero, prevedendo, in accordo con le competenti strutture regionali, un conferimento definitivo finalizzato al miglioramento ambientale al contorno (ad es. "compensazioni remote" quali: bonifica e riambientalizzazione di discariche e/o cave, miglioramento fondiario di aree individuate nell'ambito dello svincolo di Sicignano i cui progetti sono stati già assentiti dalle amministrazioni comunali di Sicignano di A. e Palomonte);
- sarà necessario coordinare la circolazione dei mezzi d'opera in fase di costruzione con le attività previste nell'intero lotto di riferimento, predisponendo un piano che abbia valenza contrattuale e che contenga i dettagli operativi di questa attività in termini di:
 - percorsi impegnati
 - tipo di mezzi
 - volume di traffico, velocità di percorrenza, calendario e orari di transito
 - percorsi alternativi in caso di inagibilità temporanea dei percorsi programmati
 - percorsi di attraversamento delle aree urbanizzate
 - messa in evidenza, se del caso, delle misure di salvaguardia degli edifici sensibili;

Infine, il valore positivo risultante per il VANE, nonché il significativo valore del TIRE sembrano testimoniare la convenienza economica alla realizzazione dell'opera, rispetto alla sua non realizzazione.

3 QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Il Quadro di Riferimento Ambientale del documento di aggiornamento dello Studio di Impatto Ambientale è stato suddiviso in due parti: la prima relativa al progetto approvato e la seconda relativa alla variante progettuale, in cui viene effettuato un confronto tra il progetto approvato e la variante proposta.

3.1 Componente Atmosfera e Clima

Il Proponente ha effettuato nel SIA un confronto qualitativo tra il progetto approvato e la variante proposta, evidenziando che, con riferimento all'intera tratta, le emissioni di sostanze inquinanti non superano mai i livelli di attenzione.

Nell'integrazione fornita su richiesta della CSVIA, è stato approfondito lo studio della componente in relazione alla tutela degli habitat naturali presenti nell'area interessata dalla variante progettuale, con particolare riferimento al SIC "Monti Alburni", codice IT8050033.

Considerando i principali inquinanti fitotossici, SO₂ ed NO₂, dallo studio effettuato confrontando il progetto approvato e la variante in oggetto per la fase di esercizio, si deduce che l'impatto dell'opera sulle condizioni di qualità dell'aria dell'ambiente circostante è di modesta entità, in quanto non sono evidenziati superamenti dei valori limite di normativa per la protezione della vegetazione e degli ecosistemi.

Per la fase di costruzione, il Proponente precisa che in riferimento alle problematiche connesse con la conservazione e tutela degli habitat naturali della zona, non sono definiti a livello legislativo dei valori limite per il PM₁₀. Alle polveri sottili sono tuttavia riconosciute responsabilità per danni di tipo cronico delle piante, con interferenze sui normali processi fisiologici.

Sono state quindi previste delle misure per la corretta gestione dei materiali e delle lavorazioni per il contenimento degli inquinanti all'interno delle aree di cantiere.

Valutazioni

Il Proponente ha prodotto un quadro sufficientemente approfondito della componente pur non avendo effettuato, per la fase di realizzazione, la comparazione degli impatti tra il progetto approvato e la variante in oggetto, riferendosi invece solo a quest'ultima.

3.2 Componente Ambiente Idrico

Il Proponente prevede nel progetto originario, in corrispondenza del Torrente Lontano, un presidio idraulico in grado di minimizzare gli effetti negativi derivanti da versamenti di agenti inquinanti di prima pioggia dal manto stradale o di eventuali sversamenti accidentali.

La vasca, del tipo denominato "per il tempo secco" e con un volume utile di 40 m³, risulta ubicata a quota 346-347 m s.m. lungo una strada esistente che corre parallelamente all'autostrada.

L'opportunità della realizzazione di vasche di sicurezza per la raccolta di tali scarichi è stata valutata, in sede di SIA, in termini di rischio considerando:

- la frequenza di accadimento in relazione all'incidentalità prevedibile;
- la gravità connessa in funzione della salvaguardia della salute pubblica, delle qualità ambientali da preservare, della tutela della risorsa idrica e dei suoi usi.

Alla luce delle modifiche apportate con il progetto di variante, il Proponente non ha ritenuto di dover effettuare modifiche al progetto originario, dichiarando che il presidio idraulico rimane valido anche in considerazione della maggiore area impermeabile prevista.

Inoltre, come affermato nell'elaborato C8056 Relazione illustrativa, il piazzale sarà inoltre dotato di disoleatore, le cui acque saranno convogliate al sistema di smaltimento dell'autostrada

3.3 Componente Suolo e Sottosuolo

Il Proponente evidenzia che le aree maggiormente sensibili nell'area interessata dall'intervento sono quelle ubicate nel fondovalle in prossimità dei viadotti S. Onofrio e Lontrano. Particolare attenzione è da porsi, secondo il Proponente, alla realizzazione di nuove trincee, anche se si evidenzia che, nel caso in esame, la trincea esistente mantiene le stesse dimensioni in altezza mentre la nuova trincea verrà realizzata con dimensioni più modeste.

3.4 Vegetazione, Flora, Fauna ecosistemi

Dal confronto qualitativo tra il progetto approvato e la variante proposta, il Proponente evidenzia che la mancata realizzazione della galleria artificiale comporta la non ricomposizione della cesura a suo tempo realizzata per la costruzione dell'Autostrada, dando luogo ancora ad una interruzione ecologica.

In considerazione della vicinanza al SIC "Monti Alburni", codice IT8050033, il Proponente ha redatto lo Studio di Incidenza del progetto.

Nell'area di intervento non è stata riscontrata la presenza degli habitat principali che caratterizzano il sito, in quanto si tratta di un'area già ampiamente antropizzata.

Le operazioni di parziale reinterro che interesseranno la scarpata, comporteranno la rimozione e/o il ricoprimento delle specie vegetali erbacee, arbustive ed arboree che insistono sulla scarpata in oggetto. Si tratta in ogni modo, secondo il Proponente, di elementi vegetazionali diffusi in maniera sporadica e discontinua, che non appartengono alle specie di interesse comunitario. In fase di esercizio il progetto non prevede l'utilizzo di risorse naturali e gli impatti sulla vegetazione naturale e sulla fauna selvatica sono limitati alle emissioni di inquinanti in atmosfera e sonore (provocati dalla circolazione dei veicoli di soccorso e dell'elicottero, legati unicamente a situazioni di emergenza).

In sintesi, a seguito delle opere previste, gli impatti in termini di riduzione e/o danneggiamento degli ambienti naturali ivi presenti non risultano, secondo il Proponente, significativi e non determinano interferenze con gli habitat di rilievo o conseguenze di riduzione della biodiversità.

Il Proponente afferma che rispetto alla sottrazione di risorse naturali del SIC, ed in particolare in termini di sottrazione di vegetazione significativa relativamente agli habitat prioritari, gli interventi di mitigazione risultano rilevanti soprattutto dal punto di vista dell'impatto paesaggistico.

E' previsto l'utilizzo prevalente di specie arbustive dalle dimensioni non troppo ingombranti, disposte lungo il perimetro dell'area, al fine di schermare la recinzione, ed anche di specie arboree di dimensioni medio - piccole. In particolare viene prevista la piantumazione di nerium oleander, spartium junceum, pistacia lentiscus, fraxinus ornus.

Per garantire l'integrità dei corpi idrici limitrofi è prevista una vasca di trattamento delle acque di piattaforma limitrofa alla progettata area tecnica.

Valutazioni

Nella Valutazione di Incidenza del SIC IT8050033 "Monti Alburni" sono stati individuati impatti sugli habitat e le specie vegetali e faunistiche, anche se non prioritari ai sensi della Direttiva 92/43/CE. Nonostante la modesta entità degli impatti, sarà opportuno prevedere la realizzazione di interventi di compensazione ambientale nell'area interessata dall'intervento in progetto o in area limitrofa.

Si ritiene opportuno prevedere per le aree interessate dalla demolizione delle spalle dei viadotti esistenti, interventi di ripristino morfologico-vegetazionale al fine di ottenere al contempo un aumento locale della continuità ecologica del territorio ed un beneficio paesaggistico.

Sarà inoltre opportuno effettuare la demolizione delle spalle dei viadotti lontano dai periodi di nidificazione e riproduzione delle specie prioritarie del SIC in oggetto.

In considerazione della vicinanza a siti sensibili, occorrerà prevedere, per tutte le aree che verranno interessate dalla realizzazione dell'opera, sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio, una specifica progettazione degli interventi di rinaturalizzazione.

In particolare, nel progetto dovranno essere adottati i seguenti criteri:

- per gli interventi di ripristino della vegetazione, dovranno essere utilizzate esclusivamente specie erbacee, arbustive ed arboree, tipiche ed autoctone, privilegiando per le essenze arbustivo-arboree una distribuzione che si armonizzi con il paesaggio vegetale esistente, e favorisca l'innescio degli originari dinamismi naturali;
- dovrà essere prevista la conservazione degli esemplari arbustivi ed arborei di pregio eventualmente esistenti mediante operazioni di espianto e reimpianto.

Tali interventi dovranno essere effettuati nella stagione di riposo vegetativo ed eseguite con tecniche e cure colturali opportune atte a garantire la sopravvivenza in fase di reimpianto ed il successivo attecchimento.

3.5 Salute pubblica

Nel confronto qualitativo tra il progetto approvato e la variante proposta, viene evidenziato che, atteso che non si riscontrano impatti negativi sulla componente, la realizzazione di un'area attrezzata per eventi atmosferici avversi ed altri eventi che provochino disagi e diminuiscano la sicurezza stradale, non può che aumentare le capacità dell'infrastruttura ad operare nella direzione di una maggiore salute pubblica: in questo caso gli effetti per la componente sono quindi decisamente positivi.

3.6 Rumore e vibrazioni

Nell'operare il confronto tra il progetto approvato e la variante proposta, il Proponente afferma che la componente rumore e vibrazioni non è stata presa in esame in quanto nel luogo in oggetto vi è la totale assenza di ricettori sensibili.

In seguito all'accertamento della presenza di SIC, ZPS ed altre aree sensibili nell'area di studio, Gruppo Istruttore ha chiesto al Proponente di effettuare una valutazione dell'impatto da rumore al fine di stimare i livelli di immissione prodotti sia in fase di cantiere sia in fase di esercizio, analizzando e confrontando il progetto approvato e la variante in oggetto e indicando gli accorgimenti necessari e gli interventi mitigativi al fine di limitare il disturbo nei confronti delle comunità faunistiche presenti nell'area.

Nella risposta, in relazione allo scenario di esercizio, è stata considerata come unica sorgente sonora il traffico veicolare circolante sulla nuova infrastruttura nella configurazione di progetto originario (con galleria) e in quella di variante (senza galleria e con il piazzale di emergenza): sono stati utilizzati pertanto i valori di traffico giornaliero medio riferiti allo scenario dell'anno 2010 su base annuale, stimati in 25.520 veicoli, di cui 4.170 pesanti.

In entrambi gli studi previsionali è stato considerato come manto autostradale una pavimentazione fonoassorbente secondo quanto indicato nel precedente studio di impatto ambientale.

I ricettori considerati sono una masseria denominata "Murusella" distante circa 500 m dall'infrastruttura, ricadente nel territorio comunale di Auletta, attualmente non dotato di un piano di zonizzazione acustica, ed una serie di ricettori fittizi a diverse distanze dalla strada (e fino a 250 da questa), collocati nell'area naturale limitrofa al SIC IT8050033 "Monti Alburni".

Non si sono ravvisati, per entrambi gli scenari di progetto e per i due periodi di riferimento temporale diurno e notturno, superamenti dei limiti di legge; la soluzione con la variante di progetto che prevede la realizzazione di un'Area Tecnica ha fornito livelli di impatto lievemente superiori a quelli ottenuti nello studio con la galleria artificiale "Lontrano" per la maggior parte dei ricettori considerati.

Nella simulazione dell'impatto acustico relativo alla fase di realizzazione della variante di progetto, si è fatto riferimento alla fase maggiormente critica caratterizzata dalle operazioni di movimento terra. A tale proposito sono stati considerati tutti i macchinari previsti in tale fase di cantiere (indicando i relativi livelli di emissione sonora e la loro probabile collocazione/percorso), mantenendo inalterati i ricettori prescelti nella fase di esercizio.

Anche in questa circostanza si sono riscontrati livelli di immissione al di sotto dei limiti di legge, potendo così escludere impatti nocivi e alterazione degli equilibri ambientali per le comunità faunistiche presenti nell'area di intervento.

Valutazioni

Il Proponente ha risposto in maniera esaustiva alle richieste di integrazioni relativamente alla componente rumore: a seguito delle simulazioni modellistiche effettuate, non si sono riscontrate criticità sia nella fase post-operam, sia nella fase di cantiere per la variante del piazzale. Per le attività maggiormente disturbanti si farà riferimento alla prescrizione n.6.

3.7 Paesaggio

Nel confronto qualitativo tra il progetto approvato e la variante proposta, il Proponente afferma che non si riscontrano particolari impatti dovuti all'alterazione del paesaggio in relazione al tratto in variante in quanto esso, essendo protetto da uno sperone naturale, risulta praticamente non visibile dal fondovalle. A sostegno di tale affermazione sono state riportate alcune simulazioni fotografiche non ritenute sufficientemente esaustive dal Gruppo Istruttore.

A seguito della richiesta da parte della Gruppo Istruttore di un approfondimento dell'analisi della visibilità riferita specificamente al sito interessato dalla variante, il Proponente ha fornito un'analisi degli aspetti percettivi del sito, finalizzata alla ricerca di una forma e di un disegno dell'opera che possa diminuire gli effetti negativi che essa può produrre sul paesaggio.

È stata elaborata una "*Carta del Paesaggio e della percezione visiva*" che descrive le peculiarità morfologiche e percettive dell'ambito, evidenziando i crinali principali e secondari ed i bacini visuali (luoghi di massima intervisibilità) che possono avere attinenza col progetto.

Il Proponente sottolinea innanzitutto la quasi totale assenza di punti di vista statici che abbiano effettivo rapporto di intervisibilità con l'opera, fatta eccezione per il caso di stazionamento all'interno dell'area di servizio stessa, circostanza ritenuta comunque irrilevante ai fini dell'analisi.

Dalla carta si evince in particolare che i punti statici che possono avere una qualche valenza, sono due:

- uno posto a valle, da cui, come testimonia la foto riportata nella relazione, il grado di visibilità della futura area di servizio è minimo;
- l'altro, posto a monte dell'opera su uno dei crinali principali, anch'esso con un grado piuttosto contenuto di visibilità in virtù dell'interposizione di un crinale a quota leggermente inferiore rispetto alla posizione del punto di osservazione, ma di entità tale da mascherare parzialmente l'intervento.

Per quanto riguarda invece i punti di vista dinamici (visuali percepite in movimento), il Proponente, a valle delle verifiche effettuate mediante schizzi prospettici e fotosimulazioni, afferma che l'area tecnica risulterà visibile prevalentemente dagli utenti che attraverseranno l'autostrada nelle due direzioni all'interno delle proprie vetture.

Viene inoltre sottolineato come sia stata studiata con attenzione l'integrazione dell'ipotesi di variante nel contesto naturale, avendo cura di raccordare l'area con i rilievi su cui va ad insistere.

Nella soluzione presentata, l'elemento di rilievo è rappresentato in particolare dalla pista di atterraggio per gli elicotteri posta ad una quota maggiore rispetto al resto del piazzale, sia per rispondere maggiormente alle esigenze di sicurezza per il decollo e l'atterraggio (dato l'ampliamento della visuale verso l'intorno) sia per raccordarsi con le pendenze della parete rocciosa

Il Proponente conclude affermando che gli impatti sul paesaggio, rispetto all'attuale tracciato sono minimi; la variante prevede degli accorgimenti progettuali che, incidendo sulla morfologia dei luoghi, migliorino la percezione, dinamica, del paesaggio nel punto in fattispecie.

Valutazioni

L'analisi percettiva e la nuova serie di fotosimulazioni presentata con le integrazioni, forniscono una visione sufficientemente chiara della nuova configurazione paesaggistica generata dall'inserimento dell'opera.

Ai fini di un ottimale inserimento dell'opera nel paesaggio, si ritiene che in sede di approfondimento della soluzione presentata con le integrazioni, bisognerà porre un'estrema cura nella definizione formale dei particolari di arredo e dei manufatti previsti (ricovero coperto per automezzi), che dovranno adeguarsi alla qualità estetica del paesaggio e armonizzarsi con la tradizione tecnica e formale degli interventi antropici significativi al contorno.

Particolare attenzione, infine, dovrà essere posta all'armonizzazione dell'intervento con le morfologie originarie mediante raccordi graduali con le scarpate e con l'inserimento di elementi naturali che ridisegnino gli ambiti interessati dall'allargamento della trincea.

M

Super
[Signature]
[Signature]
[Signature]
[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

[Signature]

PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA

LA COMMISSIONE ESPRIME

sul progetto dell'“Autostrada Salerno-Reggio Calabria. Lavori di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1/a delle norme CNR/80 dal km 53+800 (svincolo di Sicignano incluso) al km 82+330 (svincolo di Atena Lucana escluso) - Variante progettuale per l'inserimento di un piazzale di emergenza in sostituzione della galleria artificiale al km 69-300”, fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente,

PARERE DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE

CONDIZIONATO ALLE SEGUENTI PRESCRIZIONI

1. sviluppare la soluzione presentata con le integrazioni fornite in risposta alla richiesta della Commissione Speciale VIA, nota prot. CSVIA-2006-753 del 26/05/2006.
2. con riferimento alla prescrizione b) del DEC/VIA/5722 del 29/12/2000, sviluppare gli interventi di mitigazione così come proposti nello Studio di Impatto Ambientale esaminato e sue integrazioni, con riferimento sia alla fase di cantiere sia alla fase di di esercizio, integrandoli alla luce delle prescrizioni seguenti e dettagliandone la tipologia, le modalità di esecuzione e i costi analitici.
3. con riferimento alla prescrizione a) del DEC/VIA/5722 del 29/12/2000, favorire il massimo riutilizzo dei materiali di scavo; per quanto concerne il materiale in esubero a seguito della non utilizzazione del ritombamento dovrà essere previsto, in accordo con le competenti strutture regionali, un conferimento definitivo finalizzato al miglioramento ambientale al contorno (ad es. “compensazioni remote” quali: bonifica e riambientalizzazione di discariche e/o cave, miglioramento fondiario di aree individuate nell’ambito dello svincolo di Sicignano “i cui progetti sono stati già assentiti dalle amministrazioni comunali di Sicignano di A. e Palomonte”);
4. prevedere, per l’area interessata, una specifica progettazione degli interventi di rinaturalizzazione; in particolare, nel progetto dovranno essere adottati i seguenti criteri:
 - la sistemazione definitiva dovrà prevedere raccordi graduali con le morfologie originarie;
 - per gli interventi di ripristino della vegetazione dovranno essere utilizzate esclusivamente specie erbacee, arbustive ed arboree, tipiche ed autoctone, privilegiando per le essenze arbustivo-arboree una distribuzione che si armonizzi con il paesaggio vegetale esistente e favorisca l’innesco degli originari dinamismi naturali;
 - dovrà essere prevista la conservazione degli esemplari arbustivi ed arborei di pregio eventualmente esistenti mediante operazioni di espianto e reimpianto che dovranno essere effettuate nella stagione di riposo vegetativo ed eseguite con tecniche e cure colturali opportune atte a garantire la sopravvivenza in fase di reimpianto e il successivo attecchimento.
 - Le attività di scavo dovranno essere effettuate lontano dai periodi di nidificazione e riproduzione delle specie prioritarie del SIC IT8050033 “Monti Alburni”;
5. migliorare la qualità estetico-architettonica dei particolari di arredo e dei manufatti previsti (ricovero coperto per automezzi), finalizzata ad ottimizzare l’inserimento delle opere nel contesto storico-paesaggistico-ambientale nel quale s’inserisce il progetto, privilegiando l’uso di materiali naturali per i rivestimenti.

Inoltre, alla luce delle problematiche riscontrate in sede di verifica di attuazione, si ritiene che le economie derivanti dalla presente variante siano prioritariamente utilizzate per la realizzazione del monitoraggio ambientale e per il sistema di gestione ambientale relativamente all'intero tratto dal km 53+800 (svincolo di Sicignano incluso) al km 82+330 (svincolo di Atena Lucana escluso).

Roma, 1 agosto 2006.

Dott. Ing. Bruno AGRICOLA (Presidente)

Prof. Ing. Alberto FANTINI

Dott. Ing. Claudio LAMBERTI

Prof. Dott. Vittorio AMADIO

Dott. Ing. Pietro BERNA

Dott. Arch. Eduardo BRUNO

Prof. Avv. Massimo BUONERBA

Dott. Avv. Flavio FASANO

Dott. Arch. Franco LUCCICHENTI

Prof. Dott. Giuseppe MANDAGLIO

Prof. Dott. Antonio MANTOVANI

Dott. Avv. Stefano MARGIOTTA

Prof. Ing. Rodolfo M.A. NAPOLI

Prof. Ing. Maurizio ONOFRIO

Dott. Ing. Alberto PACIFICO

Prof. Ing. Monica PASCA

Dott. Ing. Giovanni PIZZO

Prof. Ing. Pier Lodovico RUPI

Dott. Arch. Giovanni TERZI

ASSENTE
Alfredo Luca
Oli
Vittorio Amadio
Pietro Berna
Eduardo Bruno
Massimo Buonerba
Flavio Fasano
Franco Luccichenti
Giuseppe Mandaglio
Antonio Mantovani
ASSENTE
Stefano Margiotta
ASSENTE
Rodolfo M.A. Napoli
Maurizio Onofrio
ASSENTE
Alberto Pacifico
Monica Pasca
Giovanni Pizzo
Pier Lodovico Rupi
ASSENTE
Giovanni Terzi