

Il Ministro 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;

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto relativo ai lavori di ammodernamento e adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80 nel tratto compreso tra il km 126+000 e il km 139+000 dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria da realizzarsi nei Comuni di Lagonegro, Rivello, Nemoli e Lauria (PZ), presentata dall'ANAS Ufficio Speciale Infrastrutture con sede in Via Monzambano 10, 00185 Roma, in data 20 luglio 2001;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS Ufficio Speciale Infrastrutture in data 30 novembre 2001 e 19 febbraio 2002;

VISTO l'estratto dal verbale della seduta del 14 giugno 2002, della Regione Basilicata del 17 giugno 2002, pervenuto il 17 giugno 2002, con cui si esprime parere favorevole;

VISTA la nota n. ST/407/22373/02 del Ministero per i beni e le attività culturali del 11 giugno 2002, pervenuta in data 14 giugno 2002, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 484 formulato in data 22 aprile 2002 dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS Ufficio Speciale Infrastrutture;

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 126+000 e il km 139+000 dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. del progetto e dei contenuti dello studio di impatto ambientale che:

- le nuove soluzioni proposte con la Galleria Taggine-Sirino e lo svincolo di Lauria Nord risultano molto meno invasive sul territorio, sia rispetto all'ipotesi presentata in precedenza che rispetto all'attuale tracciato;
- in generale gli interventi di ammodernamento ed adeguamento dell'infrastruttura sono operati prevalentemente sulla sede attuale; per quanto concerne invece i tratti in variante è stata posta particolare attenzione alle aree più sensibili, prevedendo tipologie d'opera (in particolare viadotti e gallerie) che interferiscono il meno possibile con i beni presenti.

Inoltre le misure previste per l'inserimento ambientale delle opere, quali ad esempio l'installazione dei siti di cantiere in aree non sensibili, le prescrizioni relative alla mitigazione dei potenziali impatti sui corsi d'acqua e sulle aree boscate, le azioni volte al ripristino dei tratti autostradali dismessi, rispondono in generale ai criteri di salvaguardia e valorizzazione dell'ambiente;

- dall'analisi degli strumenti di pianificazione emerge una sostanziale coerenza dell'intervento proposto con gli obiettivi identificati: in linea generale, infatti, tutti i piani individuano l'autostrada Salerno-Reggio Calabria quale elemento fondamentale di penetrazione ed interconnessione e vedono nell'adeguamento dell'infrastruttura un miglioramento nell'accessibilità dell'area, una ottimizzazione dell'interconnessione tra i diversi centri urbani, un aumento del livello qualitativo dei servizi, un sostegno per lo sviluppo turistico dell'area;
- è necessario procedere all'adeguamento dell'autostrada in quanto l'opzione zero (ipotesi di non intervento) mostra elevate criticità in relazione sia allo scenario dell'incidentalità sia rispetto ai livelli di servizio. Non essendo percorribile, per evidenti ragioni di natura ambientale, temporale e finanziaria, l'individuazione di una soluzione progettuale drastica che si svolgesse in un nuovo corridoio in ambiti pianeggianti o collinari, il progetto è stato impostato considerando una revisione dell'attuale tracciato autostradale. I previsti standards geometrici di tracciamento, più elevati, abbattano significativamente le condizioni di rischio, soprattutto nei tratti in cui sono introdotte varianti planoaltimetriche rispetto all'attuale tracciato; il miglioramento delle caratteristiche planoaltimetriche dell'infrastruttura comporta, inoltre, il generale innalzamento della velocità media di base e, conseguentemente, delle portate di servizio. Ulteriori possibilità di miglioramento del tracciato, sia con riferimento agli aspetti funzionali sia ambientali, sono emersi nel corso dell'istruttoria.

Infatti, per l'area Sirino, la soluzione adottata, anche se più onerosa sotto il profilo economico, sviluppandosi per un maggior tratto in galleria, è quella che permette la migliore riqualificazione ambientale dell'area in esame, eliminando l'impatto di nuovi sbancamenti e riducendo drasticamente l'interferenza sul paesaggio del Monte Sirino.

Tale soluzione, in particolare, rispetto al progetto originario, che avrebbe determinato non pochi problemi per il mantenimento in esercizio dell'autostrada, nella zona di attraversamento dei dissesti profondi attivi, interferisce in misura significativamente minore con le varie fasi di cantiere; ha caratteristiche plano-altimetriche che migliorano gli standards di sicurezza; determina una minore occupazione di suolo e un minor impatto paesaggistico derivante dal maggiore sviluppo dei tratti in galleria; porta al quasi azzeramento della necessità di materiale proveniente da cave di prestito e



Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

conseguentemente diminuisce considerevolmente il traffico dei mezzi di cantiere; consente la riqualificazione ambientale di vaste aree, con un recupero di superficie relativa ai tratti dismessi.

Il nuovo tracciato nella zona di attraversamento del Monte Sirino, nella nuova rivisitazione progettuale consente complessivamente un migliore inserimento nel territorio, in quanto riduce sia l'occupazione di suolo sia l'impatto visivo sul paesaggio.

La realizzazione del nuovo svincolo Lauria Nord a raso determinerà una consistente riduzione dell'impatto visivo del tracciato progettato; sarà necessario, in fase di progettazione esecutiva, verificare la geometria dello svincolo, riducendo le interferenze con la viabilità locale dei traffici in uscita provenienti da sud;

- per l'accesso al cantiere principale è stato previsto di utilizzare prevalentemente la viabilità esistente, opportunamente adeguata alle necessità di transito dei mezzi pesanti; la realizzazione di nuova viabilità di servizio è prevista solo in pochissime situazioni, utilizzando solo brevi tratti di collegamento alle strade esistenti.

Nelle aree di cantiere è prevista l'installazione dei necessari impianti per la protezione dei corsi d'acqua e delle falde dagli scarichi provenienti dalle attività legate alle varie fasi di lavorazione o da reflui urbani. In particolare saranno adottati i necessari accorgimenti per il contenimento dell'inquinamento dovuto ai getti di calcestruzzo; idonee misure sono state anche indicate per minimizzare l'inquinamento acustico ed atmosferico.

Il progetto prevede, infine, il ripristino delle aree di cantiere al termine delle lavorazioni. I criteri di localizzazione, gestione, mitigazione e ripristino previsti rispondono alle necessità di salvaguardia dell'ambiente naturale presente nell'area di influenza del progetto. Per un ottimale bilancio dei materiali provenienti dagli scavi, considerati il numero e l'estensione delle aree da recuperare sotto il profilo morfologico ed ambientale, nonché la possibilità di utilizzare le gallerie da dismettere come siti di stoccaggio definitivo, risulta opportuno coordinare l'apertura e l'avanzamento dei vari cantieri, conseguendo una economia sia in termini di costo sia ambientali. Pertanto, il ricorso a siti di discarica esterni alle aree di lavorazione, potrebbe essere drasticamente ridotto;

- lo studio di impatto ambientale, si limita ad elencare i principi ed i criteri base da utilizzarsi per il dimensionamento delle opere di presidio idraulico, rimandando alla successiva fase di progettazione esecutiva per l'analisi statistica degli eventi pluviometrici e la definizione puntuale delle opere;
- gli interventi previsti soddisfano le condizioni assunte di miglioramento dell'inserimento delle nuove opere nel contesto ecologico e paesaggistico interessato, oltre che di miglioramento rispetto alla situazione pregressa. Molte delle varianti planoaltimetriche operate rispetto all'attuale tracciato, e delle ottimizzazioni locali studiate, rispondono, oltre che ad esigenze di tipo funzionale, anche alle finalità di miglioramento dell'inserimento ambientale e paesaggistico dell'infrastruttura;
- in considerazione del particolare assetto strutturale degli ammassi rocciosi attraversati dal tracciato e delle condizioni di dissesto che si sono generate in passato, le misure di controllo previste dallo studio di impatto ambientale concernenti la necessità di eseguire 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, sono da ritenersi opportune;
- l'esclusione di interferenze connesse con la fase di esercizio dell'infrastruttura si ritiene condivisibile, anche in relazione ai previsti sistemi di presidio idraulico; per quanto attiene la fase

cantiere, inoltre, gli interventi previsti soddisfano la necessità di protezione dei corpi idrici superficiali da eventuali modifiche della qualità delle acque;

- le opere e i presidi individuati nello studio di impatto ambientale sono da considerarsi sufficienti a garantire il controllo di tali fenomeni, anche in considerazione delle dimensioni locali degli stessi. La notevole sensibilità ecologica delle aree prossime al tracciato giustifica inoltre la scelta di soluzioni che privilegiano l'ingegneria naturalistica;
- dalle analisi condotte nello studio di impatto ambientale l'intervento in esame risulta compatibile con la salvaguardia della salute pubblica, e tale da non richiedere l'adozione di specifiche misure di mitigazione.

Deve essere altresì rilevato che, secondo quanto disposto dalla Direttiva Comunitaria 1999/30/CE del 22 Aprile 1999, tra gli obiettivi di qualità dell'aria deve essere presa in considerazione la "protezione degli ecosistemi dagli effetti negativi del biossido di zolfo" e la "protezione della vegetazione dagli effetti negativi degli ossidi di azoto". Pertanto, si ritiene necessaria la verifica del rispetto dei valori limite per la protezione degli ecosistemi e della vegetazione per l'SO₂ e per l'NO_x, indicati rispettivamente agli allegati I e II della citata Direttiva;

- lo scenario degli interventi di mitigazione dallo studio di impatto ambientale appare coerente sia con le esigenze di tutela della salute pubblica sia con le esigenze di inserimento delle opere nel contesto ambientale e paesaggistico;
- l'infrastruttura in esame attraversa territori di elevato valore vegetazionale, faunistico, ecologico e paesaggistico, che assumono particolare rilevanza nel territorio alle falde occidentali del monte Sirino;
- le attività connesse alla costruzione dell'infrastruttura attualmente in esercizio hanno provocato impatti sul territorio che ancora alterano la struttura ambientale e paesaggistica delle aree in esame; nel progetto si tiene conto di tali situazioni di mancato recupero intervenendo con rimodellamenti morfologici ed azioni di ripristino. Sul nuovo tracciato è previsto un complesso di azioni di mitigazione, operate sia mediante rimodellamenti morfologici ed opere a verde sia mediante interventi di inserimento paesaggistico delle opere che consentono: il mantenimento e la riqualificazione delle configurazioni vegetazionali e paesaggistiche presenti; il contenimento dei livelli di intrusione visiva nei principali bacini visuali; l'aumento della capacità di mascheramento. Lo studio di impatto ambientale inoltre, individua una nuova logica di intervento localizzando le aree di cantiere in settori poco sensibili minimizzando l'occupazione di suolo in ambiti di notevole pregio ambientale;
- la soluzione progettuale proposta, anche in considerazione delle varianti studiate nel corso dell'istruttoria, porta nel complesso ad un sensibile miglioramento dell'inserimento delle opere nel contesto naturale e paesaggistico, consentendo di ridurre in misura notevole l'effetto barriera operato dall'infrastruttura esistente ed una sensibile diminuzione dell'impatto visuale. Le caratteristiche tipologiche dell'opera di progetto la rendono complessivamente più "permeabile" rispetto all'attuale autostrada;

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;





Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

CONSIDERATO l'estratto dal verbale della seduta del 14 giugno 2002, della Regione Basilicata del 17 giugno 2002, pervenuto il 17 giugno 2002, con cui si esprime un parere interlocutorio;

- realizzare le strutture dello svincolo di Lagonegro sud e del viadotto S. Francesco utilizzando soluzioni tecniche ed architettoniche finalizzate a meglio inserire il tracciato autostradale nel contesto urbano della città di Lagonegro;
- per tutti i ripristini geomorfologici e vegetazionali necessari ad inserire l'opera in oggetto nell'ambiente prevedere l'uso di tecniche di ingegneria naturalistica e l'uso di essenze vegetali esclusivamente di origine autoctona certificata;
- i progetti esecutivi di cui alle prescrizioni 1 e 2 dovranno essere sottoposti all'approvazione dell'Ufficio Compatibilità Ambientale della Regione Basilicata;

CONSIDERATO il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/22373/02 del 11 giugno 2002, pervenuto in data 14 giugno 2002, 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. 1594 del 17.07.2001, qui pervenuta in data 3.08.2001, prot. ST/407/10703, 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. 126+000 (svincolo di Lagonegro sud) al Km. 139+000 (svincolo di Lauria nord).

Al riguardo, con nota prot. n. 13879 del 26. 09.2001, qui pervenuta in data 5.10.2001 con prot. n. ST/407/16401, la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, della Basilicata, esprime, per quanto di propria competenza, parere favorevole alla realizzazione delle opere in oggetto.

Con nota n. 16088 del 19.09.2001 qui pervenuta in data 1.10.2001 ed assunta al protocollo con n. ST/407/15767, la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Basilicata rileva che, per la parte ricadente nel territorio di propria competenza, l'opera da realizzare si inserisce in un contesto topografico di elevato interesse archeologico; ritiene pertanto necessario effettuare saggi archeologici preventivi lungo tutto il tracciato interessato dai lavori in oggetto; tali saggi dovranno essere effettuati sotto la direzione scientifica della Soprintendenza medesima, con oneri a carico dell'ente committente.

Dall'analisi della documentazione presentata ed a seguito dei sopralluoghi effettuati e delle riunioni tenutesi con l'Ente Proponente e i componenti del Gruppo Istruttore, sono emersi elementi che necessitano di ulteriori approfondimenti con particolare riguardo alle soluzioni progettuali adottate per i tratti a valle del "monte Sirino" e relativi allo "svincolo di Lauria nord" per i quali saranno prese in considerazione alternative di progetto che riducano l'impatto paesaggistico evitando, ove possibile, la realizzazione di nuovi sbancamenti, nuovi viadotti o, comunque opere d'arte che generino pesanti interferenze col contesto paesaggistico; in particolare, per quanto riguarda il tracciato in ambito "monte Sirino" si privilegerà una soluzione che propone un tracciato che si sviluppa per entrambe le carreggiate in galleria, per lo "svincolo di Lauria nord" sarà maggiormente approfondita una soluzione che non preveda la

realizzazione di un nuovo viadotto, adagiando al massimo il tracciato al terreno.

Con note n. 2605 del 30.11.2001 e n. 2194 del 18.02.2002, qui pervenute, rispettivamente il 20.12.2001 con prot. n. ST/407/25704 e il 25.02.2002 con prot. n. ST/407/7634, l'Ente Nazionale per le Strade trasmetteva le opportune integrazioni al SIA con le modifiche e gli approfondimenti progettuali richiesti.

La Soprintendenza per i Beni Archeologici della Basilicata con nota n. 6613 del 11.03.2002, pervenuta a questo Ufficio in data 12.04.2002 con prot. n. ST/407/13998, esprime parere favorevole alla realizzazione della variante in galleria "Taggine Sirino" e del nuovo svincolo di Lauria nord, ribadendo la necessità di sorveglianza dei lavori da parte della medesima Soprintendenza. Per quanto riguarda il cantiere principale del 1° ambito funzionale in territorio di Lagonegro, saranno effettuati preventivi sondaggi archeologici esplorativi vista la probabile presenza di formazioni antiche nell'area in questione.

questo Ministero:

- esaminati gli atti e gli elaborati progettuali;
- viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto;
- visti i pareri della Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio della Basilicata e della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Basilicata;

esprime parere favorevole al progetto di ammodernamento ed adeguamento alle norme CNR/80 nel tratto compreso tra il Km. 126+000 ed il Km. 139+000, a condizione che vengano rispettate le seguenti prescrizioni:

- sia previsto il ripristino dello status quo ante per le parti di tracciato dismesso. Particolare cura sarà dedicata agli interventi di rimodellamento e rinaturalizzazione che interessano la sistemazione morfologica dell'alveo e dei versanti dei corsi d'acqua.
- sia tenuto in debito conto, nell'organizzazione della cantieristica di progetto, il concerto con la competente Soprintendenza per i Beni Archeologici di cui si richiamano le osservazioni e le prescrizioni indicate in premessa.

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;

ESPRIME

giudizio positivo circa la compatibilità ambientale del progetto relativo ai lavori di ammodernamento e adeguamento al tipo 1/A delle norme CNR/80 nel tratto compreso tra il km 126+000 e il km 139+000 dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria da realizzarsi nei Comuni di Lagonegro, Rivello, Nemoli e Lauria (PZ), presentato dall'ANAS Ufficio Speciale Infrastrutture a **condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**





Il Ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio

a) in fase di redazione del progetto esecutivo si dovrà fare riferimento, per quanto concerne gli interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale, alle indicazioni contenute nello Studio di Impatto Ambientale, anche per ciò che riguarda la scelta delle specie da impiegare nelle opere a verde e le relative modalità di impianto; in particolare dovranno essere curati gli aspetti connessi al recupero dei tratti dismessi, al ripristino delle aree di cantiere, agli attraversamenti dei corsi d'acqua, all'interessamento delle aree caratterizzate da maggiore sensibilità ambientale.

Per tutte le opere a verde e di ingegneria naturalistica relative a interventi di inserimento ambientale e paesaggistico, alle sistemazioni idrauliche e del suolo, ai ripristini previsti in corrispondenza di cantieri, discariche, cave, riempimenti, aree di servizio in prossimità degli imbocchi e dei viadotti, viabilità di servizio per il nuovo tracciato, imbocchi delle gallerie, litosuoli affioranti e tutte le scarpate soggette a rimodellamenti, riprofilature e ripristino si farà riferimento alle "Linee guida per capitolati speciali per opere in verde e di ingegneria naturalistica" del Ministero dell'Ambiente ('97). Fra le tipologie di tecniche illustrate in quest'ultimo si privilegino quelle che impiegano materiale vegetale vivo, eventualmente coadiuvato da materiale biodegradabile (quali legname, geotessuti naturali, matrici in fibre naturali legate o collanti naturali), evitando il ricorso a materiali rigidi o artificiali. Fra le tecniche per il consolidamento delle scarpate si privilegino piantagioni di arbusti pionieri, semine, viminate, gradonate, cordonate vive, terre rinforzate vive con geotessili naturali in cocco, evitando le terre armate con materiali artificiali e la posa di reti plastiche o metalliche, ove non se ne dimostrasse la improrogabile necessità e limitatamente alle dimensioni strettamente indispensabili. Fra le tecniche per le sistemazioni degli alvei si privilegino fascinate e viminate vive, coperture diffuse di salici, altre tecniche che utilizzano essenzialmente materiali vegetali vivi. Opere di sostegno, quali le palificate vive in legname, devono essere impiegate solo nei casi in cui si dimostri indispensabile la loro funzione strutturale. In ogni caso si deve evitare, o limitare al minimo indispensabile in corrispondenza di improrogabili esigenze legate alle opere collocate, la limitazione della dinamica naturale, l'irrigidimento e la canalizzazione anche parziale dei tratti di corsi d'acqua interessati. Laddove non fossero indispensabili per la stabilità dei pendii, si eviti di realizzare condizioni favorevoli al drenaggio in corrispondenza degli interventi di ingegneria naturalistica e di ripristino a verde. La tipologia di impianto e gli standard vivaistici da utilizzare nella progettazione esecutiva, dovranno favorire un rapido sviluppo della vegetazione, utilizzando piante a pronto effetto o sedime forestale in funzione degli obiettivi che si vorranno perseguire: verde d'arredo, verde schermante, verde con funzione naturalistica, etc. Tutte le specie vegetali che verranno utilizzate dovranno essere provenienti da genotipi locali.

Le piantagioni di specie arboree utilizzate per le piantagioni dovranno essere realizzate con esemplari disetanei.

Il progetto esecutivo dovrà essere accompagnato da un piano di monitoraggio e manutenzione della vegetazione applicato a un periodo di almeno 10 anni. Nel capitolato speciale d'appalto dovrà essere compreso l'affidamento di tale manutenzione con relative modalità, affidamento che dovrà essere effettuato prima del collaudo delle opere; il capitolato dovrà inoltre prevedere la garanzia delle opere a verde, ovvero il reimpianto delle fallanze per un periodo corrispondente almeno a due stagioni vegetative successive al collaudo dei lavori e alla conclusione degli eventuali interventi di ripristino a garanzia;

b) dovranno essere quantificati nel dettaglio i fabbisogni di terreno vegetale necessari per la realizzazione degli interventi di inserimento ambientale e paesaggistico, prevedendo il reimpiego del suolo proveniente dalle operazioni di scotico; a tale fine dovranno essere definite le specifiche tecniche sulle modalità di accantonamento, di uso, coltivazione e mantenimento della terra vegetale, dal momento dell'asporto alla successiva ricollocazione. In particolare, poiché il materiale dovrà essere conservato presumibilmente per alcuni anni, dovranno essere realizzati cumuli non troppo grandi (altezza inferiore a 2 m), al fine di evitare il verificarsi di alterazioni fisiche, chimiche e biologiche del terreno stesso;

c) per quanto riguarda gli interventi di ripristino previsti in corrispondenza dei cantieri principali e secondari dovranno essere effettuati approfonditi rilievi morfologici (attraverso rilievi topografici) e delle condizioni di uso dei luoghi interessati, documentate mediante riproduzioni fotografiche, in modo da poter costituire elemento di riferimento per ristabilire le condizioni ante-operam.

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 previsto l'inserimento di barriere rimovibili, la raccolta in fosse impermeabilizzate 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 e al ripristino della continuità ecologica. Analoghe accortezze devono essere adottate nei cantieri di costruzione dei piloni in alveo dei nuovi viadotti. In ogni caso, tutti i lavori e gli interventi di ripristino che dovessero interessare gli alvei dei corsi d'acqua dovranno essere eseguiti in modo da arrecare il minor danno possibile all'ecosistema fluviale. Particolare cura dovrà essere poi adottata al ripristino ambientale delle aree soggette alla costruzione delle pile e delle opere idrauliche connesse, per cui, in sede di progettazione esecutiva, dovranno essere prodotte specifiche tecniche relative alla rinaturazione e al recupero delle biocenosi dell'habitat degli alvei fluviali che verrebbero degradate da tali interventi.

Le opere di sottoattraversamento (sottovia e tombini scatoriali) in sede di progettazione esecutiva dovranno essere concepiti (valutando corridoi faunistici, specie coinvolte, loro entità, modalità ed esigenze migratorie) in modo da offrire le migliori possibilità per l'attraversamento della fauna interessata e ad impedire l'accesso della stessa sulla piattaforma stradale. Qualora da tale valutazione, che dovrà essere effettuata in collaborazione con gli enti preposti alla gestione delle aree protette attraversate o limitrofe al tracciato, risultasse l'esigenza di ulteriori siti di passaggio per la fauna, si dovrà provvedere all'inserimento di nuove corrispondenti opere di attraversamento. Per un tratto di 50 m a monte e a valle degli imbocchi delle gallerie, ove possibile, devono essere collocati filari o fasce arboree ai due lati esterni per incentivare l'innalzamento della linea di volo dell'avifauna.

Per quanto riguarda la mobilità faunistica, dovranno essere favoriti gli eventuali corridoi faunistici preferenziali e predisposte idonee opere di attraversamento. In tali contesti dovranno essere previste tutte le misure volte a potenziare la funzione ecologica, a favorire l'utilizzo dei passaggi in funzione delle diverse specie animali, ad impedire l'accesso della fauna sulla piattaforma stradale.

Dovrà inoltre essere verificata l'opportunità di realizzare adeguati terrapieni, e/o altri dispositivi antirumore e antiabbagliamento volti al contenimento del disturbo sulle specie animali.



Il Ministro dell' Ambiente e della tutela del territorio

- Nelle zone di svincolo vanno adottati gli adeguati interventi tesi a ridurre l'inquinamento luminoso;
- d) per quanto attiene la realizzazione della galleria Taggine-Sirino, nella fase di scavo dovranno essere adottate tutte le cautele per non provocare inquinamento della falda; dovrà inoltre essere effettuato il monitoraggio della falda mediante l'installazione di piezometri e dovrà essere controllata la qualità delle acque delle sorgenti ubicate a valle. Tale controllo dovrà essere effettuato anche prima che inizino i lavori. Andrà garantita la totale impermeabilizzazione della base della galleria e dovranno essere costruite idonee vasche per la raccolta di eventuali liquidi inquinanti agli imbocchi della galleria stessa;
- e) per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, ai fini della protezione degli ecosistemi e della vegetazione, dovrà essere effettuata la verifica del rispetto dei valori limite per il *biossido di zolfo* e per *gli ossidi di azoto*, indicati nel D.M. 2-4-2002 n° 60;
- f) in sede di progettazione esecutiva sarà necessario verificare il calcolo delle vasche di sicurezza idraulica sulla base di una metodologia strettamente quantitativa. In particolare, il dimensionamento dei presidi idraulici dovrà essere condotto considerando il progetto idraulico dei drenaggi di piattaforma, la pluviometria dell'area (coerentemente ai criteri di funzionamento di tali presidi e ai tempi di gestione dell'emergenza) e l'incidentalità attesa (riferendosi all'evento di sversamento accidentale di inquinante). Si suggerisce di assumere uno standard di sicurezza ambientale tale da controllare eventi di sversamento e precipitazione concomitanti caratterizzati da tempo di ritorno dell'evento combinato pari a 40 anni. Considerando che il deflusso di liquidi inquinanti interesserebbe prevalentemente il bacino del Noce, particolarmente delicato in senso naturalistico, si ritiene necessaria la realizzazione di bacini di post-raccolta a fini "filtro" e stoccaggio-controllo opportunamente ubicati;
- g) nelle zone più sensibili sotto il profilo idrogeologico per la presenza di falde superficiali, oltre alla citata galleria Taggine-Sirino, dovrà essere realizzata l'impermeabilizzazione del cavo delle gallerie attraverso idonei sistemi; laddove si renderà necessario si dovranno predisporre opere di sostituzione, al fine di non compromettere l'attuale equilibrio naturale, nei casi in cui le falde alimentino sorgenti che vengono abitualmente utilizzate dalla fauna oltre che dall'uomo;
- h) gli obiettivi di mitigazione acustica dovranno essere predisposti e realizzati, con attenzione agli sbocchi delle gallerie, in conformità al D.M. 29-11-2000 ed in particolare, salvo quanto prescritto sopra circa il raggiungimento degli obiettivi di qualità, dovranno essere seguiti i criteri di progettazione di cui all'allegato 2 del citato decreto ivi compresa l'integrazione all'allegato 2 apportata con D.M. 23-11-2001 nonché eventuali successivi aggiornamenti. Nel caso di compresenza di altre sorgenti acustiche significative si dovrà fare riferimento alla tabella B del D.P.C.M. 14-11-1997. In corrispondenza di tratti ove corrispondano problemi di superamento dei valori limite assunti per quanto riguarda il rumore, anche a seguito delle misure di mitigazione proposte dallo studio, dovranno essere previsti sistemi più articolati di schermatura (strutture a sbalzo, diffrattori sommitali, strutture a baffles) che consentano il contenimento del rumore alla sorgente stradale, rendendo nelle aree di pertinenza residenziale il clima acustico rispondente ai limiti di riferimento. Al tal fine dovrà essere periodicamente verificata la capacità fonoassorbente dell'asfalto;

i) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalla Regione Basilicata e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse. Le prescrizioni di cui alle lettere a), c), d), g) e h) dovranno essere sottoposte a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio prima di dare corso alle procedure d'appalto.

Il progetto deve essere sottoposto dall'Autorità di Bacino prima di dare corso alle procedure d'appalto.

Tutti gli interventi derivanti dalle precedenti prescrizioni, una volta ulteriormente definiti, dovranno essere recepiti all'interno degli elaborati di progetto esecutivo e dei capitolati speciali di appalto.

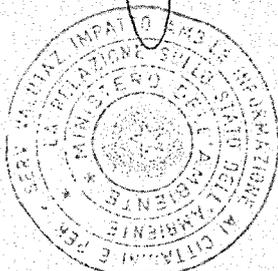
DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Ufficio Speciale Infrastrutture, al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture DICOTER ed alla Regione Basilicata, 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 26 AGO. 2002

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

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



SERVIZIO PER LA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE
La presente copia fotostatica composta di
n° 5 fogli è conforme al suo originale.
Roma, li 26.08.2002