

DEC | VIA | 5722



*Il Ministro dell'Ambiente*

DI CONCERTO CON IL

MINISTRO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

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

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

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

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

VISTA la domanda di pronuncia di compatibilità ambientale concernente il progetto 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 76+000 dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria da realizzarsi nei Comuni di Sicignano degli Alburni, Petina, Auletta e Polla (SA) presentata dall'ANAS Compartimento Calabria ufficio per l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria con sede in via Eugenio De Riso 2, 88063 Catanzaro Lido, in data 9 marzo 2000;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS Compartimento Calabria ufficio per l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria in data 21 aprile, 20 giugno e 4 ottobre 2000;

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

VISTA la nota n. ST/407/22122/2000 del Ministero per i beni e le attività culturali del 12 ottobre 2000, pervenuta in data 17 ottobre 2000, con cui si esprime parere favorevole con prescrizioni;

VISTO il parere n. 380 formulato in data 11 ottobre 2000, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS Compartimento Calabria 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 i 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 76+000 dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria:

*[Handwritten signature]*

*[Handwritten signature]*



osservato 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 pertanto 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; in particolare sono sottoposte al vincolo della legge 431 le aree boschive che il tratto autostradale in esame attraversa tra Castelluccio Cosentino e la Stazione di Pertosa;
- 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 ha ritenuto necessaria l'esecuzione di una ricognizione di superficie lungo il tracciato proposto e tale attività di analisi e valutazione preliminare del rischio archeologico era in corso di avviamento al momento della presentazione dello studio di impatto ambientale);
- il tratto compreso tra il Km 53+800 ed il Km 76+000 interessa i territori dei comuni di Sicignano degli Alburni, Petina, Auletta e Polla; il tracciato di progetto interessa esclusivamente le zone di rispetto stradale, a meno della zona produttiva artigianale di Sicignano (D2) interessata in parte dalla realizzazione delle rampe di svincolo.

per quanto riguarda il profilo della 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;
- sono stati determinati gli scenari evolutivi della domanda di trasporto e, 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, il livello di servizio sarà di tipo B per tutto l'arco temporale di riferimento;

MW  
BAR



# Il Ministro dell'Ambiente

- l'analisi delle condizioni di incidentalità evidenzia che i circa 23 km del tratto in esame non presentano mediamente un significativo rischio di incidente; il progetto comunque propone standards geometrici di tracciamento estremamente più elevati rispetto all'esistente ed elimina radicalmente le situazioni di rischio mediante l'introduzione di varianti, anche significative, che prevedono in alcuni casi l'abbandono dell'attuale tracciato;

per quanto riguarda gli aspetti progettuali:

- è previsto l'adeguamento delle caratteristiche planoaltimetriche e di sezione trasversale alle vigenti normative con il fine di dotare l'infrastruttura di tutti i sistemi di sicurezza (attiva e passiva) atti ad elevare i livelli di comfort e di qualità del servizio;

- il tratto autostradale dal km 53+800 al km 76+000 è stato suddiviso in tre lotti di progetto:

- lotto 5° DG1 dal km 53+800 al km 60+500;
- lotto 6° DG2 dal km 60+500 al km 64+500;
- lotto 7° DG3 dal km 64+500 al km 76+000.

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);

- relativamente al lotto 5° sono state esaminate due alternative di tracciato e riguardano entrambe l'attraversamento del fiume Tanagro:

- la prima, denominata soluzione A, prevede l'attraversamento del fiume a valle dell'attuale viadotto ad arco mediante un nuovo viadotto a carreggiate separate;
- la seconda, denominata soluzione B, propone un nuovo tracciato planoaltimetrico a monte dell'attuale ponte ad arco e la realizzazione di una nuova galleria con entrata in quota sulla valle del Tanagro.

- secondo quanto riportato nelle integrazioni progettuali consegnate in data 4 ottobre 2000, il proponente ha optato per la soluzione A in quanto:

- ha un costo di realizzazione inferiore di 25 miliardi;
- c'è assenza del costo di esercizio annuale (illuminazione, ventilazione e manutenzione) di una galleria di 840 m;
- ha un andamento planimetrico più regolare e con curve leggermente più ampie;
- il livello di servizio non è penalizzato dalla percorrenza in galleria, i cui imbocchi sono sempre luogo di maggiore incidentalità a causa dell'inevitabile rallentamento dei veicoli in approccio ai portali;
- è considerata la semplicità costruttiva dell'allargamento del viadotto Tempe; infatti la variante si arresta prima del viadotto, mentre nella sol. B la variante lo coinvolge e gli imbocchi sud della galleria, già molto parietali, interferiranno con la costruzione del nuovo viadotto Tempe".

- per quanto riguarda la soluzione B è esplicitamente riportato che questa determina "la riduzione degli impatti complessivi";

- la riconfigurazione dello svincolo di Sicignano, attualmente al di sotto degli standard minimi di raggi planimetrici, pendenze, lunghezze di corsie e tronchi di scambio, era stata originariamente prevista garantendo il collegamento della autostrada alla S.S. 94, alla S.P. 38, alla autostrada per Potenza ed alla S.S. 19. Nelle integrazioni allo studio di impatto ambientale presentate il 4 ottobre 2000, lo svincolo è stato riprogettato diminuendone parzialmente l'ingombro e le aree intercluse. Secondo il proponente non è stato possibile un ulteriore ridimensionamento in quanto è necessario prevedere la collocazione di un eventuale casello per l'esazione del pedaggio.

WW

GS AR

Le dimensioni dello svincolo inoltre, secondo quanto emerso dagli incontri tenutisi con il proponente, condizionano la scelta del nuovo tracciato e rendono impraticabile l'allargamento in sede;

- dal ponte sul Tanagro in poi, fino al km 60+500, il tracciato si svilupperà in adeguamento di quello attuale e tutte le opere d'arte esistenti (viadotto Tempe, viadotto Curcio, viadotto Valle Cupa) saranno riadattate alle nuove caratteristiche della sede stradale o, in alcuni casi, ricostruite.

In particolare nel tratto tra il viadotto Tempe e la galleria Castelluccio, per circa 4.0 km, l'autostrada ha attualmente le due carreggiate su due piani sfalsati di circa 6.00 m;

- per l'allargamento della carreggiata di monte (direzione Sud) è stata prevista una struttura continua "a sbalzo", lungo il ciglio di valle, che si sovrapporrà parzialmente e planimetricamente alla carreggiata Nord. L'allargamento della carreggiata Nord nel tratto compreso tra il viadotto Tempe e la galleria Castelluccio sarà effettuato dal lato di valle;
- all'uscita dalla galleria c'è il viadotto sul Petroso di cui è prevista la demolizione; sarà realizzato un nuovo viadotto a trave continua su tre luci, con luce centrale di 110 m interamente in acciaio;
- relativamente al lotto 6° sono state esaminate due diverse ipotesi di intervento solo per la prima parte del lotto: la "soluzione A" e la "soluzione B";
- la "soluzione B" è stata scartata per difficoltà operative ed è stata prescelta la "soluzione A" che prevede l'utilizzazione dell'esistente viadotto Incoronata fino al termine dell'impalcato a sbalzo per la futura carreggiata Nord, la sostituzione dell'esistente viadottino di approccio Sud in curva con un analogo viadotto in rettilineo (lunghezza mt. 154,00 e larghezza mt. 13,20) e la prosecuzione quindi in galleria. Sarà realizzato un nuovo viadotto Incoronata, a servizio della carreggiata Sud, in affiancamento all'attuale omonimo viadotto. La galleria Costa Incoronata costituisce una variante dell'attuale tracciato che attualmente si svolge a mezza costa. Sarà costituita da due canne affiancate, una per carreggiata, per circa due chilometri. Il tracciato prosegue poi raccordandosi nuovamente alla sede esistente, opportunamente adeguata agli standards ed allargata, fino allo svincolo di Petina, di cui è prevista la modifica.

Prima dello svincolo di Petina sarà realizzato un nuovo viadotto Petrale, a servizio della sola corsia Nord, della lunghezza di 306.00 m e della larghezza di 13.20 m. Sono previste una serie di opere d'arte minori consistenti in opere di presidio, opere di sostegno e il prolungamento di tombini scatolari;

- relativamente al lotto 7° sono state esaminate diverse possibilità di adeguamento della sede stradale mediante la realizzazione di interventi localizzati. Infatti dal km 64+500 in poi il nuovo tracciato di progetto non si discosta dal tracciato esistente in misura consistente e prevede alcune variazioni finalizzate a migliorare lo standard funzionale dell'infrastruttura ed a rimuovere alcune criticità;
- gli interventi più significativi previsti sono:

- costruzione del Viadotto S. Onofrio 1 e successiva demolizione dell'esistente (l'intervento consentirà l'aumento del raggio di curvatura planimetrico e l'eliminazione di un pericoloso flesso esistente); rispetto alla soluzione progettuale originariamente proposta dallo studio di impatto ambientale, il viadotto, per un migliore inserimento paesaggistico, sarà realizzato con una sezione trasversale variabile dei conci per ottenere un prospetto più elegante e snello nella mezzera delle campate;
- allargamento fuori asse dalla progressiva km 1+500 circa alla progressiva km 2+200 circa e costruzione del nuovo Viadotto S. Onofrio 2 (l'allargamento fuori asse consentirà l'eliminazione di alcune curve di verso opposto e l'introduzione di due soli elementi curvilinei adeguatamente raccordati; durante l'istruttoria è stata presentata una soluzione migliorativa del tracciato che ha

MMW  
VGBAR



# Il Ministro dell'Ambiente

consentito di diminuire la lunghezza della carreggiata esterna da 400 m a 360 m, e la carreggiata interna da 260 m a 200 m. Tale soluzione ha comportato anche una diminuzione dell'altezza delle pile e di conseguenza si è avuta una riduzione della pendenza delle scarpate a nord e a sud del viadotto);

- ampliamento della sezione della Galleria Baldassarre;
  - costruzione di un nuovo Viadotto Baldassarre e successiva demolizione dell'esistente;
  - costruzione di un nuovo Viadotto Lontrano e successiva demolizione dell'esistente;
  - realizzazione di una galleria artificiale tra il Viadotto Lontrano e il Viadotto Murusella;
  - realizzazione di un nuovo Viadotto Murusella e successiva demolizione dell'esistente (per ragioni di disassamento geometrico rispetto al nuovo tracciato);
  - parziale demolizione del Viadotto Salini ed allargamento dei Viadotti Carusi, Costagrande e Monaco;
  - parziale demolizione del Viadotto Maltempo (per problemi connessi al disassamento geometrico tra il nuovo asse stradale in galleria e quello in viadotto);
  - adeguamento della Galleria Intagliata;
  - adeguamento geometrico dell'asse stradale dalla progressiva km 7+400 circa alla progressiva km 9+400 circa;
  - costruzione del Viadotto Tanagro e successiva demolizione dell'esistente in quanto l'attuale raggio di curvatura planimetrico è troppo piccolo;
  - ricostruzione del sovrappasso della SS19 e demolizione dell'esistente;
  - adeguamento dello svincolo di Polla; saranno allargati i raggi di curvatura poiché quelli esistenti risultano fuori norma e inducono problemi non trascurabili di circolazione e sicurezza;
- sono stati previsti una serie di interventi di ripristino e mitigazione ambientale distinti in:
- interventi lungo il tracciato finalizzati al consolidamento dei versanti e ad un primo inserimento ambientale dell'opera;
  - ripristino dei tratti dismessi nel caso di varianti planimetriche, consistenti in interventi di rimodellamento morfologico e ricomposizione del continuum naturale o in restituzione delle aree dismesse all'uso agricolo;
  - riqualificazione paesaggistica degli ambiti attraversati mediante il rimodellamento morfologico degli imbocchi delle gallerie e delle aree di svincolo e di intervia;
  - per ognuno dei tre lotti sono state pianificate le operazioni di adeguamento e realizzazione delle nuove opere ed è stata organizzata la ripartizione dei traffici autostradali;
  - sono state anche descritte e pianificate le operazioni necessarie per l'allestimento dei cantieri quali scotico del terreno, formazione dei piazzali, allacciamento alle reti pubbliche ed ai servizi, installazione di prefabbricati, etc;
  - per tutti e tre i lotti sono stati individuati alcuni siti idonei per l'installazione dei cantieri e la viabilità di servizio;
  - non è necessario fare ricorso a cave di prestito autorizzate o da autorizzare all'esterno delle aree di cantiere in quanto il materiale di risulta degli scavi delle gallerie naturali può essere utilizzato per la realizzazione delle opere d'arte in cemento armato (dallo studio di impatto ambientale risulta anche un esubero di circa 160.000 m<sup>3</sup> di materiale);
  - ove si verificasse la necessità di portare a discarica materiali, esiste un impianto autorizzato dalla provincia di Salerno, ubicato nelle vicinanze dello svincolo di Polla e facilmente accessibile da

WV

GR

tutti e tre i lotti, idoneo ad accogliere il materiale proveniente da attività di scavo, demolizioni e dismissioni;

per quanto riguarda gli aspetti ambientali:

- relativamente alla componente atmosfera, dalle elaborazioni effettuate risulta che all'orizzonte temporale 2010, durante l'esercizio dell'infrastruttura, i valori massimi di CO (monossido di carbonio), NO<sub>2</sub> (biossido di azoto) e particolato (Pts) saranno sempre inferiori ai limiti di norma;
- relativamente alla componente rumore, è stata effettuata una caratterizzazione dello stato acustico ante operam e post operam utilizzando il modello di simulazione MIRA. In corrispondenza dei ricettori individuati, sulla scorta dei risultati ottenuti con l'ausilio del modello, sono stati previsti i necessari interventi di mitigazione per contenere le emissioni entro i limiti stabiliti (70 dB(A) nel periodo diurno e 60 dB(A) in quello notturno). Gli interventi previsti consistono in:
  - barriera fonoassorbente metallica, progressiva 0+900 carreggiata nord lotto 6, di altezza h = 5.0 m e lunghezza 100 m con riduttore di rumore in sommità;
  - barriera fonoassorbente metallica trasparente in PMMA, progressiva 10+720 carreggiata sud lotto 7, di altezza h = 3.0 m e lunghezza 700 m;
  - barriera fonoassorbente metallica e trasparente in PMMA progressiva 11+350 carreggiata nord lotto 7, di altezza h = 3.0 m e lunghezza 150 m;
  - stesura di pavimentazione drenante fonoassorbente su l'intera tratta;
- 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 innumerevoli 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;
- il fatto che l'adeguamento dell'autostrada avvenga sostanzialmente lungo il tracciato esistente, con limitati scostamenti planoaltimetrici, consente di contenere gli impatti sull'ambiente idrico in quanto in molti casi non si tratta di costruire nuove opere ma di modificare quelle già esistenti;
- 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;
- gli attraversamenti dei tre principali affluenti del Tanagro tra Sicignano e Polla, ovvero il torrente Petroso, il fosso di S. Onofrio ed il torrente Lontrano non destano particolare preoccupazione attesa l'ampiezza delle campate nei confronti delle dimensioni degli alvei;
- solo la demolizione dei viadotti S. Onofrio, Lontrano e Tanagro comporterà la diretta interferenza dei lavori con il reticolo idrografico, nonché il rischio di sversamento di materiali di risulta in alveo.
- È stato analizzato il tracciato, sono stati evidenziati gli ambiti a rischio nel caso di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti a seguito di incidenti stradali e sono state individuate le opportune misure di mitigazione e protezione;
- i principali rischi di interferenza diretta con la componente vegetazionale ed ecosistemica sono potenzialmente da attendersi in corrispondenza delle varianti planimetriche in quanto queste vanno ad interessare fasce territoriali boscate ed ambiti fluviali che presentano evidenti caratteristiche di naturalità;
- le alterazioni attese a causa delle operazioni previste in corrispondenza delle aree intorno agli attuali viadotti Tanagro, Vallone S. Onofrio e Lontano potranno essere contenute con l'adozione delle necessarie cautele durante le varie fasi di cantiere;



# Il Ministro dell'Ambiente

## valutato che:

- 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 soluzione prescelta, di allargamento in sede nella maggior parte dei tratti in esame, consente di ridurre al minimo la nuova occupazione di suolo;
- le varianti planimetriche all'esterno sono localizzate e limitate sostanzialmente al viadotto S. Onofrio 1, al viadotto Lontrano ed al viadotto Tanagro;
- la sostituzione di tratti di autostrada all'aperto con tratti in galleria permette di realizzare interventi di ripristino della naturale configurazione dei versanti e della continuità morfologica e vegetazionale, garantendo la permeabilità del territorio per gli spostamenti della fauna in un'area di particolare valore ambientale;
- il recupero dei tratti dismessi permette la ricomposizione del continuum naturale e la restituzione di aree ad uso agricolo;
- gli interventi di ripristino e mitigazione ambientale favoriscono l'inserimento dell'opera nel paesaggio ed il rimodellamento morfologico dei versanti;
- 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 della lunghezza dell'autostrada, nella sede attuale, le interferenze con gli ecosistemi oggetto di tutela saranno limitate;

## relativamente alle alternative previste per il 5° lotto:

- le integrazioni prodotte dal proponente successivamente alla presentazione dello studio di impatto ambientale non possono considerarsi esaustive in quanto non è stato effettuato un completo ed esauriente raffronto comparativo tra le due soluzioni progettuali relative all'attraversamento del Tanagro;
- in particolare la soluzione B non è sufficientemente descritta e definita dal punto di vista progettuale, della cantierabilità, delle interferenze e degli impatti e pertanto non può essere scartata dal proponente, anche in considerazione del fatto che lo stesso SIA valuta che tale soluzione determinerebbe *"la riduzione degli impatti complessivi"*;
- per quanto riguarda invece la soluzione A si sottolinea che il tracciato interferisce in misura maggiore con l'area proposta come sito di importanza comunitaria *"fiume Tanagro tra Pertosa e Contursi"*, che costituisce un corridoio ecologico di notevole rilevanza ambientale;
- inoltre la stessa configurazione dello svincolo di Sicignano, benché ridotta e di minor ingombro rispetto alla soluzione originaria, potrebbe essere ulteriormente migliorata ipotizzando eventualmente diverse soluzioni di accasellamento autostradale; tale ipotesi, non sufficientemente esplorata, potrebbe anche permettere il mantenimento dell'esistente tracciato nella prima parte del 5° lotto ed un allargamento ed adeguamento in sede;

**CONSIDERATO** che in conclusione la Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale ha espresso parere positivo con prescrizioni in merito alla compatibilità ambientale dei lotti 6° e 7° e interlocutorio negativo per quanto riguarda il lotto 5°;

**CONSIDERATO** il parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/22122/2000, del 12 ottobre 2000, pervenuto in data 17 ottobre 2000, 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. 556 del 9.03.2000, qui pervenuta in data 13.03.2000, prot. ST/407/5788, 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 1/a delle norme C.N.R./80 nel tratto compreso tra il Km. 53+800 ed il Km. 76+000 dell'Autostrada Salerno - Reggio Calabria, tratto che interessa i comuni di Sicignano degli Alburni, Petina, Auletta, Polla (SA).*

*Al riguardo, con nota prot. n. 5960/15Z del 7.04.2000, qui pervenuta in data 24.05.2000 con prot. n. ST/407/11461/00, la Soprintendenza Archeologica di Salerno, Avellino e Benevento ha comunicato che i lavori previsti, pur non interessando aree sottoposte a vincolo archeologico ai sensi della L. 1089/39, interferiscono con un territorio ricco di preesistenze antiche di grande interesse quali la via consolare antica che collegava Capua a Reggio Calabria e sul cui asse portante si svilupparono insediamenti quali fora, pagi o ville rustiche. La medesima Soprintendenza ha pertanto richiesto, in via cautelativa e preventiva, che si effettuino le indagini preliminari lungo il tracciato e lo scavo archeologico nelle aree che tali indagini evidenzieranno come indiziate da presenze archeologiche. Le indagini preliminari e gli scavi archeologici dovranno essere eseguiti prima dell'inizio dei lavori di adeguamento dell'autostrada.*

*Con nota n. 8277 del 7.04.2000, qui pervenuta in data 10.04.2000 ed assunta al protocollo con n. ST/407/8345/00, la Soprintendenza per i Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici di Salerno e Avellino ha espresso, in linea di massima parere favorevole, alle seguenti condizioni:*

- *Svincolo di Sicignano degli Alburni: può essere consentita la modifica dello svincolo a condizione che per lo stesso venga realizzato un progetto di sistemazione a verde mediante interventi di architettura del paesaggio.*
- *Costruzione del viadotto S. Onofrio e successiva demolizione dell'esistente: considerato che già esiste un viadotto, la realizzazione del nuovo viadotto può essere accettata cercando di abbassare la corda del viadotto riducendo la freccia esistente fra il piano del viadotto ed il piano di campagna.*
- *Allargamento fuori asse dalla progressiva Km. 1+500 (circa) alla progressiva Km. 2+200 (circa) e costruzione del nuovo viadotto S. Onofrio: l'allargamento fuori asse può essere accettato sempre che ai margini del nastro stradale si provveda a realizzare idonea schermatura a verde ai due lati della carreggiata (scarpate inerbite e piantumazione di essenze arbustive proprie dei luoghi); gli eventuali muri di controscarpa dovranno essere realizzati in pietrame a vista senza sigillatura dei giunti in modo da costituire l'effetto "macera";*
- *Costruzione del viadotto Baldassarre e successiva demolizione dell'esistente: si può assentire alle stesse condizioni del viadotto S. Onofrio.*
- *Costruzione del viadotto Lontrano e successiva demolizione dell'esistente: si richiede che l'Ente proponente fornisca chiarimenti sulla motivazione che ha spinto a modificare il tracciato, considerato che poco più a valle il tracciato in curva risulta avere, in linea di massima, lo stesso raggio di curvatura. Pertanto, a parere della Soprintendenza, si dovrebbe cercare di mantenere il precedente tracciato sul quale è possibile prevedere un miglioramento del raggio di curvatura per adeguare il tracciato alle norme vigenti.*
- *Realizzazione di una galleria artificiale tra il viadotto Lontrano e il viadotto Murusella: la*



# *Il Ministro dell' Ambiente*

- Realizzazione di una galleria artificiale tra il viadotto Lontrano e il viadotto Murusella: la Soprintendenza è del parere che tale galleria debba essere eseguita in modo da ridurre al minimo l'impatto ambientale e paesaggistico. Si segnala la carenza degli elaborati grafici illustrativi dell'opera in questione.
- Costruzione del viadotto Murusella e successiva demolizione dell'esistente: si può assentire alle stesse condizioni del viadotto S. Onofrio.
- Parziale demolizione del viadotto Salini ed allargamento del viadotto Salini ed allargamento del viadotto Carusi Costagrande e Monaco: è consentito a condizione che le parti demolite vengano sistemate a verde con piantumazione di essenze arboree ed arbustive proprie dei luoghi.
- Parziale demolizione del viadotto Maltempo ed adeguamento della galleria Intagliata: sono consentite alle stesse condizioni del punto precedente.
- Costruzione del viadotto Tanagro e successiva demolizione dell'esistente: si può assentire alle stesse condizioni del viadotto S. Onofrio.
- Costruzione del sovrappasso della SS.n.19 e demolizione dell'esistente: è consentito a condizione che si operi il più possibile l'integrazione del nuovo sovrappasso con il paesaggio predisponendo il rivestimento in pietrame locale a vista di alcune partite di muratura dei piloni della nuova opera.
- Adeguamento dello svincolo di Polla: è consentito alle stesse condizioni dello svincolo di Sicignano degli Alburni.

L'analisi e le verifiche condotte dai richiedenti con lo studio V.I.A. evidenziano, tra l'altro, che la riqualificazione infrastrutturale del tratto in esame è indispensabile sia sotto il profilo della programmazione comunitaria del settore, sia sotto il profilo della sicurezza dell'esercizio e prevede l'adeguamento delle caratteristiche planovolumetriche e di sezione trasversale alle vigenti normative finalizzate a dotare l'infrastruttura di tutti i sistemi di sicurezza. Questi obiettivi sono perseguibili attraverso una ridefinizione planovolumetrica del tracciato alla luce delle vigenti normative e adottando la sezione tipo 1A delle norme CNR 1980.

L'ambito paesaggistico interessato dalle opere relative al tracciato in oggetto presenta elementi paesaggistici di elevato pregio ed è fortemente connotato dall'attraversamento del fiume Tanagro, affluente sinistro del fiume Sele, che oltre a caratterizzare col suo andamento meandriforme la morfologia dei luoghi, ne definisce anche la situazione vincolistica.

Nel corso dell'esame istruttorio, in sede di riunione di Commissione V.I.A., e a seguito dei sopralluoghi effettuati sono stati richiesti elaborati di approfondimento progettuale; tali elaborati sono stati trasmessi dall'Ente richiedente con nota n. 1315 del 12.06.2000, pervenuta a questo Ufficio il 23.06.2000 con prot. n. ST/407/14367.

Nel merito la Soprintendenza per i Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici di Salerno e Avellino, comunica di "... ritenere il progetto compatibile con le esigenze di tutela paesistico - ambientale..." a condizione che vengano rispettate le seguenti prescrizioni:

- Svincolo di Sicignano: rimodellamento morfologico del terreno in corrispondenza dei tratti stradali dismessi con ripristino delle originarie pendenze e con la messa a dimora delle essenze arbustive tipiche del luogo.
- Tratto a sedi sfalsate: i muri di sostegno in c.c.a. della carreggiata nord dovranno essere rivestiti in pietrame calcareo locale.
- Dovrà essere ripristinato lo stato dei luoghi relativamente ai siti di cantiere ed alle aree destinate allo stoccaggio di materiale di scavo.

questo Ministero:

- *esaminati gli atti e gli elaborati progettuali;*
- *viste le varie disposizioni di legge indicate in oggetto;*
- *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;*
- *considerato che le opere previste dal progetto in questione, nel loro insieme, non modificano sostanzialmente l'impatto già determinato dallo stato di fatto;*
- *tenuto conto che la progettazione delle opere prende in esame soluzioni tese a migliorare l'impatto visivo delle stesse sui luoghi;*

*esprime per quanto di competenza parere favorevole al progetto di ammodernamento ed adeguamento al tipo 1) a delle norme C.N.R./80 nel tratto compreso tra il Km. 53+800 ed il km. 76+000 a condizione che vengano rispettate tutte le seguenti prescrizioni:*

- *Nei punti in cui è prevista variazione della sede stradale e dismissione della sede esistente siano messi a punto progetti esecutivi di recupero e restauro ambientale da sottoporre alla competente Soprintendenza per i Beni Ambientali, Architettonici, Artistici e Storici di Salerno e Avellino;*
- *La cantieristica di progetto va organizzata con il concerto della Soprintendenza Archeologica di Salerno, Avellino e Benevento, di cui si richiamano le osservazioni e prescrizioni indicate in premessa;*
- *Vengano recepite le singole prescrizioni puntuali che le Soprintendenze competenti per territorio riterranno opportuno esplicitare, oltre a quanto già evidenziato in premessa;*

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

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

### **ESPRIME**

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 relativamente al solo tratto compreso tra il km 60+500 ed il km 76+000 dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria da realizzarsi nei Comuni di Sicignano degli Alburni, Petina, Auletta e Polla (SA), presentato dall'ANAS Compartimento Calabria ufficio per l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, **a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:**

- a) l'esubero di circa 160.000 m<sup>3</sup> di materiale idoneo per il riutilizzo dovrà essere accantonato e reso disponibile per l'utilizzo su altri lotti dell'autostrada;
- b) il progetto esecutivo deve recepire integralmente le indicazioni contenute nello studio di impatto ambientale e successive integrazioni relativamente alla realizzazione degli interventi di mitigazione ambientale, inserendo le relative voci nel capitolato speciale d'appalto. I progetti di sistemazione a verde e inserimento ambientale devono far riferimento al documento del Ministero dell'Ambiente "Linee Guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde" del Settembre 1997;



# *Il Ministro dell'Ambiente*

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;

- d) 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 e degli 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;
- e) per quanto riguarda l'inquinamento acustico in fase di esercizio si dovrà prevedere una specifica campagna di monitoraggio del rumore in corrispondenza dei recettori individuati nello studio di impatto ambientale, finalizzata ad individuare eventuali ulteriori interventi di mitigazione. Il livello di abbattimento garantito dagli interventi dovrà essere coerente con i limiti derivanti dalla classificazione in zone ex art 3 del DPCM del 14 novembre 97 che i Comuni dovranno adottare, e comunque tale da garantire quantomeno il rispetto dei valori limite di immissione previsti per le zone di tipo IV;
- f) per il controllo e mitigazione dell'inquinamento atmosferico, dovrà essere redatto ed attuato un programma di monitoraggio della qualità dell'aria ed in particolare di NO, NO<sub>2</sub>, CO, PTS, PM<sub>10</sub>, benzo(a)pirene, benzene, nei tratti in prossimità dei recettori sensibili, le cui modalità dovranno essere concordate con le competenti autorità locali per la tutela della salute pubblica;
- g) 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 idrosemia 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;
- h) in funzione di un efficace attecchimento delle previste piantagioni di specie sciafile all'ombra dei viadotti, dovrà essere realizzato un impianto di sub-irrigazione con tubi diffusori, eventualmente sfruttando le acque di piattaforma;

- i) 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.
- i) 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;

### ESPRIME

giudizio interlocutorio negativo circa la compatibilità ambientale del progetto presentato dall'ANAS Compartimento Calabria ufficio per l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, in quanto non esistono al momento elementi sufficienti per valutare la compatibilità delle opere relative all'ammodernamento ed all'adeguamento al tipo Ia delle Norme C.N.R./80 del tratto tra il km 53+800 ed il km 60+500 (lotto 5°), compreso tra lo svincolo di Sicignano a Nord e la fine del viadotto Tempe a Sud e pertanto, dovrà essere presentato uno studio che contenga un raffronto comparativo, dal punto di vista tecnico, ambientale ed economico, delle soluzioni proposte;

### DISPONE

- che la procedura di approvazione del progetto relativo al 5° lotto ed i conseguenti atti da emanarsi da parte delle amministrazioni competenti restino subordinati alla presentazione della nuova domanda ed alla successiva pronuncia da parte del Ministero dell'ambiente di concerto con il Ministro per i beni culturali ed ambientali;
- che la eventuale nuova domanda di pronuncia sia corredata da:
  - la documentazione integrata degli elaborati di progetto e dello studio di impatto già inoltrata;
  - la documentazione attestante l'avvenuta pubblicazione ai sensi dell' art. 5 comma 1, del D.P.C.M. n. 377/88, secondo le modalità previste dalla circolare del Ministero dell'ambiente dell'11 agosto 1989;
  - la dichiarazione giurata ai sensi dell'art. 2 comma 3, del D.P.C.M. 27 dicembre 1989 relativa alle allegazioni prodotte;
  - la sintesi non tecnica complessiva rielaborata tenendo conto delle modifiche ed integrazioni intervenute;
- che gli atti siano presentati nel numero di copie indicato nel primo comma del citato art. 2 del D.P.C.M. 27 dicembre 1988 e siano altresì depositati per la consultazione del pubblico negli appositi uffici regionali della Regione Calabria;

HW  
EB  
AR



# Il Ministro dell'Ambiente

- che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Compartimento Calabria ufficio per l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, al Ministero dei lavori pubblici ed alla Regione Campania, la quale provvederà a depositarlo presso l'Ufficio istituito ai sensi dell'art. 5, comma terzo, del D.P.C.M. 377 del 10 agosto 1988 ed a portarlo a conoscenza delle altre amministrazioni eventualmente interessate.

Roma li 29 DIC. 2000

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

IL MINISTRO PER I BENI  
E LE ATTIVITA CULTURALI



La presente copia fotostatica composta  
di N. 7 ..... fogli è conforme al  
suo originale  
Roma, li 2.01.2001

Handwritten marks and a stamp in the top right corner.



Faint, illegible text or markings in the center of the page.