

DECRETO/VIA/7485 del 18 luglio 2002 del Ministero dell'Ambiente

**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 108+000 e il km 126+000 dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria da realizzarsi nei Comuni di Montesano sulla Marcellana e Casalbuono (SA) e nel Comune di Lagonegro (PZ), presentata dall'ANAS Ufficio Speciale Infrastrutture con sede in Via Monzambano 10, 00185 Roma, in data 29 marzo 2001;

VISTA la documentazione integrativa trasmessa dalla stessa ANAS Ufficio Speciale Infrastrutture in data 18 dicembre 2001;

VISTA la nota n. 4492 della Regione Campania del 22 aprile 2002, pervenuta il 2 maggio 2002 con cui si esprime un parere favorevole;

VISTO l'estratto dal verbale della seduta del 6 maggio 2002, della Regione Basilicata del 21 maggio 2002, pervenuto il 21 maggio 2002, con cui si esprime un parere interlocutorio;

VISTO il parere del Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano prot. n. 5874 formulato in data 4 dicembre 2001, pervenuto in data 10 dicembre 2001;

VISTA la nota n. ST/407/17942/2002 del Ministero per i beni e le attività culturali del 14 maggio 2002, pervenuta in, data 14 maggio 2002, con cui si esprime parere favorevole;

VISTO il parere n. 471 favorevole con prescrizioni, formulato in data 21 febbraio 2002, dalla Commissione per le valutazioni dell'impatto ambientale, a seguito dell'istruttoria sul progetto presentato dall'ANAS Ufficio Speciale Infrastrutture;

VALUTATO sulla base del predetto parere della Commissione V.I.A. che:

- l'intervento è coerente con la pianificazione di settore e con gli strumenti di Pianificazione Territoriale e Paesistica di riferimento;

- i piani esaminati contengono spesso un'esplicita raccomandazione che tale adeguamento sia posto come una priorità per recare riequilibrio e sviluppo sul territorio confermando totalmente la direzione delle azioni intraprese. Il progetto di adeguamento non muta la relazione ormai consolidata tra l'autostrada e gli ambiti di tutela. La riduzione notevole dei viadotti, le nuove alternative in galleria e gli interventi di ripristino non introducono conflitti con i vincoli poiché modificano positivamente l'assetto esistente;

- nei confronti delle previsioni dei piani urbanistici non risultano conflitti emergenti, talvolta nemmeno contatti, posto che il tracciato dei lotti è in gran parte periferico ai nuclei abitati.

Nel caso che la relazione sia di contiguità non si presentano interferenze significative poiché le previsioni di tracciato non contemplan varianti di rilievo. Grazie alle nuove gallerie le attività agricole non subiranno rilevanti danni produttivi.

Non si producono, pertanto, interferenze significative tra il tracciato in progetto e gli insediamenti esistenti o in previsione;

- l'adozione di varianti in galleria e la riduzione di viadotti ha consentito di evitare notevoli incisioni sui versanti e di limitare l'interessamento degli alvei fluviali che inevitabilmente avrebbero prodotto impatti rilevanti. Interventi di inserimento paesaggistico e di ripristino ambientale nonché alcune modifiche ai manufatti, in parte emerse nel corso dell'istruttoria, permettono di perseguire una buona collocazione paesaggistico-ambientale delle opere;

varianti progettuali:

- ulteriori approfondimenti progettuali, al fine di perseguire un significativo miglioramento ambientale dell'area di grande pregio della Valle del Calore, hanno portato alla ridefinizione di parte del tracciato che ha comportato la scelta della soluzione del tracciato in galleria presso Calsalbuono. Con riferimento alla variante, risulta un volume pari a circa 200 m³ di materiale da smaltire in discariche non esuberanti rispetto alla capacità dei siti indagati. Il nuovo progetto ha portato alla riduzione delle pile del Viadotto Secco, in modo da limitare l'interessamento dei versanti boschivi interessati dalle fondazioni. La soluzione considerata più adeguata corrisponde a quella che presenta la pila centrale alta 62 m. Sono state anche valutate le tre soluzioni alternative relative al viadotto Noce, di notevole impatto estetico quella denominata "0", ponte con minimi sostegni a terra (strallato), rafforzamento delle attuali pile, al fine di consentire la realizzazione delle corsie d'emergenza e di rendere l'opera conforme alle norme antisismiche, appare idonea;

fase di cantiere:

- nella individuazione delle aree di cantiere sono stati minimizzati gli impatti sul territorio e, ad eccezione delle inevitabili installazioni agli imbocchi delle gallerie, è stata privilegiata la realizzazione di nuova viabilità. All'interno di ciascuno dei lotti funzionali in cui è stata suddivisa la tratta è stata individuata la localizzazione dei cantieri sia principali, ove sono ubicate le funzioni direttive, tecniche e funzionali, sia secondari, ovvero dedicati alla realizzazione di opere specifiche (gallerie, viadotti, etc.). 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 e 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.

In fase di istruttoria è stata prodotta documentazione approfondita per la caratterizzazione delle aree di cantiere e della viabilità di servizio;

movimentazione delle terre:

- per tutto il tracciato in esame è stato effettuato un computo della movimentazione di materiale, tenendo conto del bilancio delle terre, del fabbisogno di inerti e della demolizione di murature e conglomerati bituminosi. Dall'analisi sul bilancio delle terre, risulta che, nonostante parte del materiale proveniente dagli scavi possa essere riutilizzato per lavorazioni edili (1.189.229 m), 1.858.730 m³ dovranno essere collocati in discarica 1.037.035 m³ di inerti pregiati, non recuperabili dagli scavi dei lavori relativi ai singoli lotti, dovranno essere reperiti nelle cave di prestito;

cave e discariche:

- lo studio di impatto ambientale ha individuato 10 cave, descrivendone le caratteristiche e l'ubicazione, senza comunque indicarne le capacità estrattive.

Sono state individuate anche 25 possibili aree di discarica, tutte ricadenti in siti già oggetto di attività estrattiva, descrivendone ubicazione, caratteristiche, uso del suolo, superficie e capacità di deposito stimata e l'intervento di ripristino ambientale. La disciplina della coltivazione di cave e torbiere e di inerti dagli alvei dei corsi d'acqua nella Regione Basilicata è regolata dalla L.R. n. 12 del 27 Marzo 1979; nella Regione Campania dalla L.R. n. 54 del 13 dicembre 1985 e dalle successive modifiche di cui alla L.R. n. 17 del 13 aprile 1995. Pertanto, ove il materiale dovesse essere reperito ampliando i siti di cava attualmente autorizzati o prevedendo l'apertura di nuove cave, si ritiene necessaria una valutazione delle eventuali richieste che prenda in esame, oltre alle modalità di coltivazione e di ripristino, le caratteristiche geologiche, geomorfologiche, geotecniche, idrogeologiche, vegetazionali e paesaggistiche del luogo di intervento e un progetto dettagliato di coltivazione che stabilisca le volumetrie estraibili.

Sia in Basilicata, sia in Campania l'attività di smaltimento e recupero dei materiali inerti provenienti dagli scavi è regolamentata dal D.Lgs. n. 22 del 5/2/97. Ove dovesse essere previsto il reperimento o l'ampliamento di discariche, dovrà essere redatto un progetto dettagliato di coltivazione e/o di gestione e di valutazione delle prevedibili interferenze ambientali. In sede di progettazione esecutiva si dovrà verificare più dettagliatamente la possibilità di riutilizzare una percentuale maggiore dello smarino tale da evitare il ricorso a nuove discariche;

interventi di inserimenti paesaggistico-ambientale e di ripristino ambientale:

- per quanto riguarda le opere a verde e di ingegneria naturalistica, è opportuno che si privilegino quelle che impiegano materiale vegetale vivo, eventualmente coadiuvato da materiale biodegradabile, evitando il ricorso a materiali rigidi o artificiali. Gli interventi che determinano una limitazione della dinamica naturale, se non strettamente necessari, dovrebbero essere evitati.

Tali interventi, affinché abbiano completo successo, devono essere dettagliatamente definiti in fase esecutiva, valutandone le specifiche soluzioni tecniche e modalità di realizzazione, e se ne deve prevedere la messa a punto e la manutenzione con idonee garanzie;

- i lavori non altereranno in modo significativo le differenti fitocenosi presenti, in quanto perlopiù determinano solo la rimozione di vegetazione localizzata. Gli interventi di recupero e ripristino previsti riducono tale impatto e, in alcuni tratti, permettono di ottenere un miglioramento rispetto alla situazione esistente. Anche per quanto riguarda la fauna, una volta recuperate le aree, non sono ipotizzabili impatti rilevanti sia per la modesta riduzione di habitat disponibili che l'opera determina, sia in quanto la strada risulta estremamente permeabile dal punto di vista faunistico per la presenza di lunghi tratti in viadotto e in galleria, non provocando effetti di barriera ecologica. Considerando anche le varianti in galleria, in particolare quella presso Casalbuono, risulta un bilancio nettamente positivo rispetto alle componenti naturalistiche. Si concorda sul fatto che particolare attenzione dovrà essere posta all'imbocco e all'uscita della galleria Tempa Pertusata, perché la galleria nel lato sud è interamente ricoperta dalla formazione naturalisticamente più rilevante;

- gli interventi previsti in tale tratto andranno a ridurre l'incidenza nei confronti dell'ecosistema del SIC grazie alla riduzione dei viadotti e dei tratti che attualmente interessano superfici boscate. L'introduzione di tali misure costituisce un sostanziale miglioramento rispetto alla situazione presente, per quanto riguarda il rischio di inquinamento delle acque, data la mancanza di qualsiasi opera di prevenzione, ma che, a fronte di contemporanei eventi piovosi di notevole intensità giornaliera, si potrebbe verificare lo sversamento di inquinanti nei suddetti corsi d'acqua.

Risulta quindi opportuno prevedere, in corrispondenza dei tratti interessati, ulteriori misure e adeguati criteri di dimensionamento per ridurre tale rischio,

- a fronte della vulnerabilità degli ecosistemi fluviali interessati, si dovranno evitare rischi di inquinamenti liquidi e solidi anche in fase di costruzione e demolizione, adottando opportune misure di cautela e protezione. Si deve evitare l'introduzione di opere idrauliche in alveo non strettamente necessarie e queste ultime devono essere realizzate, ove possibile, ricorrendo a tecniche di ingegneria naturalistica;

- a fronte del notevole impegno che verrà assunto con l'adozione delle variante in galleria, che permetterà di rimuovere il notevole impatto dell'autostrada nei confronti di tale valle, appare non coerente la permanenza di questa condizione di degrado dell'ecosistema più importante rappresentato dal corso d'acqua, per di più in arca protetta. Sarà opportuno cogliere l'occasione per realizzare un progetto di riqualificazione del Fiume Calore nel tratto in questione;

- gli interventi previsti dallo studio di impatto ambientale, consistenti nel drenaggi o delle acque nei corpi di frana, nella stabilizzazione dei versanti con ripristino morfologico e vegetazionale e nella protezione dall'erosione adottando, ove possibile, tecniche, di ingegneria naturalistica, appaiono adeguati. Le opere di impermeabilizzazione delle gallerie sono da considerarsi come presidi efficaci a contenere l'impatto potenziale, Per quanto riguarda la variante in galleria presso Casalbuono, non essendo stata approfondita dal punto di vista della caratterizzazione geologica e idrogeologica, in sede di progettazione esecutiva si dovrà procedere a tale caratterizzazione tramite opportuni sondaggi e, comunque, estendere anche a questa l'intervento di impermeabilizzazione,

- l'analisi degli impatti sul paesaggio riconducibili al progetto ha fornito indicazioni rassicuranti sia sulla loro entità che sulle possibilità di una efficace riduzione a seguito della realizzazione delle misure di inserimento e mitigazione che fanno parte integrante del progetto stesso. Un notevole risultato in termini di miglioramento viene conseguito grazie all'introduzione di nuove varianti in galleria, specie quella nel tratto prospiciente Casalbuono, e alla demolizione con ripristino dei tracciati dimessi;

- complessivamente l'impatto dell'infrastruttura sulla componente atmosfera risulta modesto.

Le concentrazioni post operam in condizioni prevalenti risultano sempre conformi agli standard di qualità dell'aria.

In prossimità dell'infrastruttura stradale sono quindi garantite concentrazioni di inquinanti inferiori agli standard di qualità dell'aria sostanzialmente conformi alle indicazioni dell'OMS, non sono pertanto da prevedere specifici interventi di mitigazione.

- la necessità, sul lato sinistro, che presenta un numero ben più consistente di ricettori vicini, di adottare sistemi più articolati di schermatura (Strutture a sbalzo, diffrattore sommitale, strutture a buffles) che

consentano il contenimento del rumore alla sorgente stradale, rendendo nelle aree di pertinenza residenziale il clima acustico rispondente ai limiti di riferimento;

- le valenze sopra indicate risultano di notevole importanza tanto da classificare questa zona fra quelle meritevoli di priorità di tutela a livello nazionale;

- la peculiarità della zona interessata sta nella contemporaneità e nella qualità delle valenze ambientali, che vengono limitate dal tracciato autostradale nel suo percorso attuale, e addirittura minacciate o compromesse qualora dovessero verificarsi eventi accidentali o fenomeni di impatto concentrato. Rimuovendo il tracciato dal tratto della valle si eliminerebbero in questo tratto i rapporti residui dell'opera nei confronti del SIC. Rimuovendo il tracciato dal tratto della valle si offrirebbe inoltre un importante contributo alla ricucitura del corridoio ecologico corrispondente, il quale rappresenta un elemento cardine di connessione fra i grandi ecosistemi che si sviluppano nei tre parchi nazionali interessati: Cilento e Valle di Diano, Val d'Agri (in corso di attivazione), Pollino, La galleria, peraltro, eviterebbe 2 faglie e il tratto interessato da instabilità.

- in termini di bilancio ambientale, si può affermare che l'impatto dovuto allo smaltimento dello smarino della nuova galleria rispetto al guadagno in termini ambientali non sono paragonabili in quanto la valle del Calore con la rimozione dell'autostrada avrebbe dei vantaggi notevoli considerato che il tracciato attuale è di fatto incompatibile con l'integrità della valle;

- un vantaggio di notevole entità a favore della soluzione in galleria è anche rappresentato dalla gestione della cantieristica e del traffico nonché alla corrispondente sicurezza. L'esecuzione dei lavori in un tratto così critico quale quello corrispondente al costone roccioso richiederebbe la deviazione, forse totale, del traffico, almeno durante determinate fasi, ciò creerebbe problemi di viabilità lungo la S.S. 10 di impatto nei tratti da quest'ultima interessati, con particolare riferimento agli abitati. Anche l'apertura alternata delle corsie determinerebbe inefficienza e rischi di convivenza coi lavori, compresi quelli di demolizione e recupero della parte di vecchie opere. La costruzione della galleria, essendo totalmente alternativa a questo tratto critico, permetterebbe di continuare a utilizzare normalmente il vecchio tracciato fino al completamento dell'opera e a realizzare poi separatamente i lavori di demolizione e recupero ambientale del vecchio tracciato, una volta completamente chiuso al traffico. L'esercizio della galleria di contro comporterà però problemi in ordine alla sicurezza e alla evacuazione del gas, e quindi sarà necessario approfondire tali aspetti in sede di progettazione esecutiva;

CONSIDERATA la nota n. 4492 della Regione Campania del 22 aprile 2002, pervenuta il 5 maggio 2002, con cui si esprime un parere positivo a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

- preferenza per la soluzione del progetto di base del tratto prospiciente il comune di Casalbuono (una carreggiata in galleria ed una in trincea);

- utilizzo per cave di deposito esclusivamente di siti di cava dimessi, previa idonea progettazione ed esecuzione della bonifica e protezione idrogeologica del sito;

- progettazione di dettaglio ed esecuzione delle opere di mitigazione delle scarpate e delle sedi dimesse previste dal SIA;

- esecuzione delle verifiche di visibilità anche per le curve sinistrorse nei tronchi a cielo aperto, valutando eventuali necessità di adeguamento del progetto;

CONSIDERATO l'estratto dal verbale: della seduta. del 6 maggio 2002, della Regione Basilicata del 21 maggio 2002, pervenuto il 21 maggio 2002, con cui si esprime un parere interlocutorio;

il Comitato:

- sentita la presentazione del progetto svolta con la quale sono stati evidenziati al Comitato i caratteri salienti e le problematiche del progetto in questione particolarmente presenti nel rapporto tra la nuova sede autostradale e la complessa e delicata situazione geomorfologica relativamente al tratto compreso tra il viadotto Noce e lo svincolo Lagonegro Nord e idrogeologica e strutturale per il lotto 3;

- presa visione degli atti progettuali che accompagnano l'istanza di richiesta di valutazione di impatto ambientale.

Dopo ampia ed approfondita discussione in merito al progetto in questione il Comitato pur condividendo l'ipotesi progettuale del tracciato in quanto lo stesso non impegna ulteriori parti significative di territorio non ritiene di poter esprimere un parere conclusivo in quanto le verifiche di fattibilità dell'ipotesi progettuale non sono adeguatamente supportate ed i dati geologici e geotecnici attuali non sono stati correlati ai dati già in possesso e desunti da campagne geologiche già nel passato eseguite in relazione alle eventuali interferenze tra le nuove opere e quelle esistenti.

Pertanto il Comitato all'unanimità decide che per la formulazione del parere definitivo venga, acquisita da parte dell'ufficio compatibilità ambientale la documentazione tecnica integrativa che dia risposta alle considerazioni tecniche riportate;

VISTO il parere del Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano prot. n. 5874 formulato in data 4 dicembre 2001, pervenuto in data 10 dicembre 2001, relativo al progetto di ammodernamento e adeguamento dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria nel tratto compreso nel perimetro del Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano;

a seguito dell'analisi dello Studio di Impatto Ambientale, limitatamente al tratto compreso nel perimetro del Parco, i sottoscritti convocati con nota del Direttore dell'Ente n. 5790 del 22/11/2001 esprimono il seguente parere, richiesto dalla Commissione VIA del Ministero dell'Ambiente con nota n. 10167NIA/A.0.13.G del 28/9/2001:

1. L'analisi delle alternative di progetto indicate nel "Quadro di Riferimento Progettuale" non risulta chiaro. Noti sono specificate da un punto di vista ambientale le motivazioni della scelta del tracciato definitivo rispetto a quello alternativo. Al paragrafo 1.4.1 (Aspetti tecnico economici) è descritta una valutazione economica di larga massima che motiva la scelta complessivamente per tutto il tracciato, mentre l'analisi del confronto tra i tracciati

dovrebbe essere eseguita singolarmente per ogni tratto. Al paragrafo 1.4.2 (Aspetti ambientali) si indica che "...la somma dei punteggi conseguiti dalle due alternative in ciascun tratto..." predilige il tracciato definitivo al tracciato alternativo: non sono riportate le analisi ambientali né i punteggi a motivazione di questa affermazione. Manca infine un confronto con l'alternativa "0";

2. La realizzazione del Viadotto sul fiume Calore prevede la costruzione di due piloni nell'alveo fluviale, obbligando il progettista a prevedere opere di difesa consistenti in gabbioni a rete metallica la cui realizzazione contribuisce ad alterare il regime idrico superficiale del corso d'acqua. Tale situazione determina un impatto negativo sulle comunità biologiche del greto fluviale, il cui habitat verrebbe sottratto dall'occupazione di suolo e danneggiato dal divieto di allagamento naturale della zona di greto. A tal proposito si evidenzia che l'habitat di greto è di interesse comunitario, ai sensi della direttiva "Habitat" e del DPR 357/97, così come lo sono alcune specie che verrebbero colpite dall'impatto negativo sul loro habitat e, in particolare, gli anfibi Triturus italicus, Rana italica e Hylas arborea. Tale situazione è ben evidente nello stesso S.I.A. che propone infatti interventi di minimizzazione. Questi ultimi, tuttavia, non risolvono il danno sulle biocenosi, perché si limitano a ricostituire l'habitat dei boschi e degli arbusteti ripariali dell'area retrostante i gabbioni, diverso da quello danneggiato (ghiaieto), pertanto non risolvendo il problema dell'impatto negativo sulle specie di interesse comunitario.

3. Per quanto riguarda gli scavi in galleria, dal punto di vista idrogeologico non risulta possibile esprimere una valutazione sull'impatto generato dalla realizzazione dei lavori, in quanto la carta idrogeologica Quadro di riferimento ambientale, Tav. AM3.1-5) riporta i complessi idrogeologici ed i relativi gradi di permeabilità senza fornire alcuna informazione sul deflusso idrico sotterraneo;

CONSIDERATO il Parere del Ministero per i beni e le attività culturali prot. n. ST/407/17942/2002 del 14 maggio 2002, pervenuto in data 14 maggio 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. 685 del 28.3.2001, qui pervenuta in data 3.4.2001, prot. STI40 719880, 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 CNR/80 nel tratto compreso tra il Km. 108+000 al Km. 126+000.

Al riguardo, con nota prot. n. 4670 del 31.5.2001, qui pervenuta in data 6.6.2001 con prot. n. ST/407 BAP 3110, la Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, per il Patrimonio Storico, Artistico e Demoetnoantropologico di Salerno e Avellino rileva che l'impatto paesaggistico conseguente all'ampliamento del manufatto autostradale è ridotto al minimo in quanto il tracciato ricalca, in linea di massima, quello già esistente; che dall'esame dello Studio di Impatto Ambientale emerge un'attenzione e una cura particolare nel prevedere interventi di ingegneria naturalistica lungo tutto il tracciato allo scopo di mitigarne l'impatto sul paesaggio; che tali interventi di mitigazione risultano compatibili con le esigenze di tutela; purtuttavia, per quanto riguarda in alcuni tratti che interferiscono con aree di indiscusso pregio ambientale e Paesaggistico quali quelle ricadenti nel Parco Nazionale del Cilento e del Vallo di Diano e quelle relative al fiume Calore, raccomanda particolare cura e attenzione, ribadendo la necessità di demolire parti di tracciato dismesse per variazione dello stesso (Viadotto di attraversamento del fiume Calore.) e conseguente ripristino dello stato dei luoghi. La medesima Soprintendenza raccomanda di adottare ogni possibile soluzione progettuale tesa a migliorare l'inserimento nel contesto paesaggistico dei nuovi manufatti in viadotto, dei tratti in rilevato, in trincea e a mezza costa, per i quali occorrerà provvedere all'inerbimento e piantumazione delle scarpate con specie arbustive autoctone, gli eventuali muri di controscarpa dovranno essere realizzati in muratura a vista senza sigillatura dei giunti (effetto macera).

Con nota n. 7804/15Z del 15.5.2001 qui pervenuta in data 24.5.2001 ed assunta al protocollo con n. 1204/2001 ST407 BAP, la Soprintendenza per i Beni Archeologici delle province di Salerno, Avellino e Benevento

rileva che, per la parte ricadente nel territorio di propria competenza, i lavori previsti, pur non interessando aree sottoposte a vincolo archeologico, interferiscono con un'area ricca di preesistenze antiche quali il tracciato della via consolare antica da Capua a Reggio; richiede, pertanto, l'esecuzione di indagini preliminari e di superficie e dello scavo archeologico o quanto altro ritenuto opportuno nelle aree che le suddette indagini evidenzieranno come indiziate di presenze archeologiche. Sia le indagini preliminari che gli eventuali scavi archeologici saranno eseguiti prima dell'inizio dei lavori.

Con nota n. 13880 del 26.9.2001, qui assunta al prot. n. ST/407/16400 del 5.10.2001, la Soprintendenza per i Beni Architettonici ed il Paesaggio della Basilicata esprime, per quanto di propria competenza e limitatamente alle opere ricadenti in territorio lucano, parere favorevole alla realizzazione dell'intervento in oggetto.

Con nota n. 7014 del 20.4.2001, qui pervenuta il 23.4.2001 con prot. n. ST/407/11332, la Soprintendenza per i Beni Archeologici della Basilicata esprime, per quanto di propria competenza, parere favorevole a condizione che vengano recepite le seguenti prescrizioni:

- Sia dato debito preavviso dell'inizio dei lavori (45 gg.)

- I lavori preliminari per l'installazione delle aree di cantiere vengano seguiti dal personale tecnico della Soprintendenza con oneri a carico dell'Ente proponente.

- In caso di eventuali rinvenimenti di emergenze archeologiche tutti gli oneri di scavo, di missione e recupero saranno a carico dell'Ente proponente.

- Qualunque rinvenimento di materiale archeologico, di qualsiasi genere, effettuato nel corso dei lavori, sarà tempestivamente segnalato alla Soprintendenza ed i lavori saranno interrotti.

Dall'analisi della documentazione presentata, contenente, tra l'altro, alcune alternative progettuali di tracciato relative ai tratti di maggiore complessità orografica, ed a seguito dei sopralluoghi e delle riunioni tenutesi con l'Ente Proponente e i componenti del Gruppo Istruttore, pur valutando che il tracciato di progetto risulta, in generale, particolarmente migliorativo rispetto a quello esistente in quanto l'adozione di varianti in galleria, la riduzione di alcuni tratti in viadotto, e la conseguente demolizione e rinaturalizzazione dei tratti dismessi producono notevole riduzione dell'impatto dell'opera sul contesto paesaggistico, sono emersi elementi che necessitano di ulteriori approfondimenti relativamente, in particolare, alle soluzioni progettuali adottate per i viadotti "Noce" e "Secco" ed al tracciato previsto per l'area di fronte l'abitato di Casalbuono: la soluzione ipotizzata per tale parte di tracciato risulta inadeguata sia sotto il profilo ambientale che paesaggistico visto l'elevato pregio del sito con cui interferisce, sottoposto, peraltro, alla tutela del Parco Nazionale, del Oliento e Vallo di Diano, inserito nella Lista del Patrimonio Mondiale dell'Umanità UNESCO, nonché a vincoli di natura paesaggistica, ai sensi del D.L.vo. 490/99; si è ritenuto opportuno, pertanto, richiedere all'Ente proponente di approfondire, attraverso una verifica progettuale più dettagliata la soluzione in galleria di tale parte di tracciato, già esaminata in un primo screening delle alternative proposte.

Con nota n. 2809 del 17.12.2001, qui pervenuta il 7.1.2002 con prot. n. ST/407/403, l'Ente Nazionale per le Strade trasmetteva le opportune integrazioni al SIA con le modifiche e gli approfondimenti progettuali richiesti.

Considerato che tali integrazioni e approfondimenti progettuali riguardano la parte di tracciato ricadente nella regione Campania, si sono espresse in merito alle integrazioni suddette le Soprintendenze competenti territorialmente. In particolare la Soprintendenza per i Beni Archeologici delle province di Salerno, Benevento e Avellino con nota n. 2271/15Z del 25.3.2002, pervenuta a questo Ufficio in data 11.4.2002 con prot. n. ST/407/3848, ribadisce il Parere favorevole a condizione che vengano eseguite le indagini archeologiche preventive già segnalate nel precedente parere.

La Soprintendenza per i Beni Architettonici e per il Paesaggio, per il Patrimonio Storico, Artistico e Demoetnoantropologico di Salerno e Avellino, con nota n. 6752 del 20.2.2002, qui pervenuta il 25.2.2001 con prot. n. ST/407/7627 trasmette definitivo parere favorevole, ritenendo sicuramente migliorative le modifiche apportate ai viadotti "Noce" e "Secco" e riferendo, per il tratto previsto in località "Casalbuono" di essere, in linea generale, favorevole alla soluzione che conferma l'attuale giacitura stradale e ribadendo le considerazioni, le valutazioni e le prescrizioni dettate con precedente nota.

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, per il patrimonio Storico, Artistico e Demoetnoantropologico di Salerno e Avellino, della Soprintendenza per i Beni Archeologici delle province Salerno, Benevento e Avellino, della Soprintendenza per i Beni Architettonici ed il Paesaggio della Basilicata e della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Basilicata;

- Letto il parere del Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano;

ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

al progetto di ammodernamento ed adeguamento alle norme CNR/80 nel tratto compreso tra il Km. 108+000 ed il Km. 126+ 000, a condizione che vengano rispettate le seguenti prescrizioni:

- Che sia adottata, per il tratto relativo alla località "Casalbuono", in seguito alle considerazioni precedentemente esposte, la soluzione progettuale in galleria trasmessa a questo Ufficio con nota dell'Ente, Nazionale delle Strade n. 2809 del 17.12.2001.

- Che per lo stesso sito siano approfonditi, in sede di progettazione esecutiva, particolari accorgimenti progettuali per la viabilità di raccordo con l'infrastruttura autostradale che tenga conto dell'elevata valenza del sito della valle del Calore con cui interferiscono le nuove opere; Tali soluzioni progettuali saranno sottoposte all'approvazione delle competenti Soprintendenze.

- Che sia previsto il ripristino dello status quo ante per le parti di tracciato dismesso.

- Che siano ottemperate le prescrizioni e i suggerimenti dettati dalla Soprintendenza per i Beni Architettonici ed il Paesaggio, per il Patrimonio Storico, Artistico e Demoetnoantropologico di Salerno e Avellino su menzionati.

- Sia tenuto in debito conto, nell'organizzazione della cantieristica di progetto, il concerto con la competenti Soprintendenze 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 I/A delle norme CNR/80 nel tratto compreso tra il km 108+000 e il km 126+000 dell'autostrada Salerno - Reggio Calabria da realizzarsi nei Comuni di Montesano sulla Marcellana e Casalbuono (SA) e nel Comune di Lagonegro (PZ) presentata dall'ANAS Ufficio Speciale Infrastrutture a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

a) le misure e i presidi di tutela e mitigazione degli impatti e gli interventi di rinaturazione previsti nello studio di impatto ambientale e nel progetto e nelle successive integrazioni, con le modifiche e integrazioni derivanti dalle seguenti prescrizioni, costituiscono parte integrante del progetto e dovranno essere introdotte nei capitolati, speciali d'appalto;

b) per quanto riguarda il tratto km. 113 ÷ 116,2, prospiciente l'abitato di Casalbuono, ed il tratto di km 117,2 ÷ 117,4, quest'ultimo denominato viadotto "Secco" - sovrappasso S.S. 10, si dovranno adottare le soluzioni alternative presentate dall'ANAS, con la documentazione integrativa prodotta con nota del 18 dicembre 2001 (rispettivamente: tracciato in galleria e riduzione delle pile del viadotto con campata centrale di 62 m). In sede di progettazione esecutiva si dovranno approfondire le problematiche che interessano la galleria, specie quelle relative a: aspetti geologici e idrogeologici, smaltimento e riutilizzo del materiale di scavo, sistemi per la sicurezza d'esercizio, soprattutto in caso di incidenti, cantierizzazione, impatti derivanti dalle opere accessorie. La galleria dovrà comunque essere impermeabilizzata per limitare i rischi di impatto sulla circolazione idrica sotterranea ed evitare l'effetto cavo drenante. Nel caso del viadotto Noce (km 122 ÷ 122,5), si dovrà verificare la possibilità di realizzare il ponte strallato senza l'interruzione totale del traffico ed evitando la realizzazione della pila nell'alveo di piena. Se tali condizioni non fossero possibili si potrà adottare, previa preventiva e motivata comunicazione al Ministero, la soluzione inizialmente proposta, che prevede il rafforzamento delle attuali pile, al fine di consentire la realizzazione delle corsie d'emergenza e di rendere l'opera conforme alle norme antisismiche,

c) ove dovessero essere ampliati i siti di cava attualmente autorizzati c/o prevista l'apertura di nuove cave nonché per tutti i siti di discarica deve essere redatto un progetto dettagliato di coltivazione c/o di gestione che stabilisca le volumetrie estraibili c/o d'epositabili, le modalità di coltivazione e di ripristino, le caratteristiche geologiche, geomorfologiche, geotecniche, idrogeologiche, vegetazionali e paesaggistiche del luogo di intervento. Tali attività dovranno essere preventivamente sottoposte alle previste procedure di compatibilità ambientale regionale, Si dovrà inoltre procedere allo studio delle prevedibili interferenze ambientali da traffico sui relativi itinerari di trasporto degli inerti (sicurezza, capacità e livelli di servizio, inquinamento acustico, atmosferico, vibratorio, da polveri) e la conseguente definizione delle misure mitigative;

d) per quanto riguarda gli interventi di ripristino previsti in corrispondenza dei cantieri, delle aree di servizio in prossimità degli imbocchi e dei viadotti, della viabilità di servizio per il nuovo tracciato, in sede di progettazione esecutiva dovranno essere effettuati approfonditi rilievi morfologici (attraverso rilievi topografici) e dovranno essere definite con precisione le condizioni di uso dei luoghi interessati per ristabilire le condizioni ante-operam. Tale caratterizzazione dovrà essere effettuata per ciascuna area di cantiere. Per gli interventi che interessano le pSIC e negli alvei dei fiumi Calore e Noce dovrà essere prodotto un programma delle attività di cantiere in cui si tenga conto delle limitazioni stagionali legate alla riproduzione delle specie animali interessate (anfibi, pesci, uccelli), durante la quale si dovranno minimizzare le interferenze;

e) dovranno essere quantificati nel dettaglio i fabbisogni di terreno vegetale necessari per la realizzazione degli interventi di inserimento ambientale e paesaggistico, nonché la disponibilità di tale materiale derivante dalle operazioni di scotico necessarie alla costruzione delle opere in esame o da lavorazioni eventualmente presenti in aree limitrofe. Dovranno inoltre essere previste le modalità di accantonamento di tale materiale in luoghi opportuni e l'ideale conservazione fino alla successiva ricollocazione. Poiché il materiale dovrà essere conservato presumibilmente per tempi lunghi, 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. Qualora dalle verifiche operate risultasse che il fabbisogno totale non sia interamente soddisfatto, il substrato potrà essere realizzato utilizzando il materiale proveniente dallo strato più superficiale degli scavi, adeguatamente frantumato e vagliato fino all'ottenimento di una frazione sufficientemente fine.

Tale materiale dovrà essere opportunamente arricchito della frazione organica attraverso l'aggiunta di fibre vegetali (derivanti ad es. da impianti di compostaggio, dallo scortecciamento del legname proveniente dalle cartiere, dalla cippatura del materiale di esbosco forestale, ecc.), nonché di idonei ammendanti organici a base batterica e micorrizica;

f) 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 illustrative 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, vimate, 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 vimate 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, di sostegno appunto. 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;

g) 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;

h) 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, come indicato nello studio di impatto ambientale, 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 e nei piloni di rinforzo del Viadotto Noce. 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, adottando anche le misure già richiamate nella prescrizione n. 4. 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;

i) le opere di sotto attraversamento (sottovia e tombini scatolari) in sede di progettazione, esecutiva dovranno essere concepite (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;

l) gli obiettivi di mitigazione acustica dovranno essere dimensionati con la finalità di raggiungere, per quanto possibile, i valori di qualità di cui alla tab. D del DPCM 14/11/97, fermo restando, come soglia inderogabile, i limiti di cui alla tabella C del medesimo decreto. Nel caso di compresenza di altre sorgenti acustiche significative si dovrà fare riferimento alla tabella B del citato DPCM. In corrispondenza del tratto km 125,5 ÷ 126 lato sinistro, 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;

m) in sede di progettazione esecutiva si dovrà verificare il calcolo delle vasche di sicurezza idraulica e di quelle di prima pioggia sulla base di una metodologia strettamente quantitativa che faccia riferimento a quanto riportato negli atti del Workshop "Presidi idraulici e vasche di sicurezza in ambito stradale" organizzato dal Ministero dell'Ambiente tenutosi a Roma il 13 giugno 2000 (pubblicati dalla rivista Le Strade n. 12 dicembre 2000). 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 assuma uno standard di sicurezza ambientale tale da controllare eventi di sversamento e precipitazione concomitanti caratterizzati da un tempo di ritorno dell'evento combinato pari a 40 anni. Per quanto riguarda le vasche di raccolta degli sversamenti accidentali incidenti sui corsi d'acqua Noce e Calore, devono essere realizzati bacini, in terra con fondo impermeabilizzato e adeguatamente inseriti nell'ambiente, tali da raccogliere le acque in uscita dalle suddette vasche prima che esse giungano a detti ricettori naturali. In questi casi, il sistema vasche-bacini filtro deve essere dimensionato in modo tale da stoccare un volume idrico pari a quello drenato dalla superficie di competenza della vasca di raccolta corrispondente alla portata del giorno più piovoso con tempo di ritorno di 100 anni; qualora si verificasse insufficienza di spazio, adeguato si potrà ridurre la superficie massimizzandone comunque il volume. Il progetto esecutivo dovrà contenere il "piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio, invaso e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali";

n) per i siti in cui sono previsti sistemi di illuminazione, questi, nel perseguire gli obiettivi tecnici operativi e di sicurezza della circolazione, dovranno adottare tecnologie di massima efficienza energetica e soluzioni di schermatura che ne minimizzino le dispersioni verso l'alto e verso le aree limitrofe e l'intorno territoriale;

o) è necessario caratterizzare i fanghi di decantazione, depurazione e disoleazione prodotti dai cantieri al fine di sceglierne le idonee modalità di stoccaggio, pretrattamento e smaltimento. I cumuli del materiale da riutilizzare e di recupero dovranno essere situati in zone lontane dai centri abitati e opportunamente protetti dagli agenti atmosferici;

p) per quanto riguarda le emissioni gassose provenienti dai camini di ventilazione delle gallerie, 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 rispettivamente agli allegati I e II della Direttiva Comunitaria 1999/30/CE del 22 Aprile 1999, sulla base dei criteri stabiliti dal D.Lgs 4 Agosto 1999 n. 351. In sede di progettazione esecutiva dovranno quindi essere definite le eventuali misure di mitigazione e controllo;

q) le soluzioni progettuali conseguenti alle prescrizioni n d), Q h), m) e p) (tranne quegli aspetti che non potranno essere definiti in fase progettuale bensì in corso d'opera) dovranno essere sottoposte a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente prima dell'approvazione del progetto esecutivo;

r) dovranno essere ottemperate altresì, ove non ricomprese nelle precedenti, tutte le prescrizioni e raccomandazioni individuate dalle Regioni Campania, Basilicata e dal Ministero per i beni e le attività culturali, riportate integralmente nelle premesse;

si raccomandata inoltre di, concordare con l'Autorità di Bacino, le Regioni e gli enti localicompenti, la messa a punto e la realizzazione di un progetto di riqualificazione del fiume Calore nel tratto ricadente nel comune di Casalbuono, tale da prevedere la demolizione delle canalizzazioni e delle opere in cemento armato sostituendole con piantagioni di specie tipiche delle fasce interessate di quegli ambienti fluviali oppure, ove fosse necessario mantenere una sistemazione idraulica, con opere di ingegneria naturalistica.

DISPONE

che il presente provvedimento sia comunicato all'ANAS Ufficio Speciale Infrastrutture, al Ministero dei trasporti e delle infrastrutture DICOTER ed alle Regioni Campania e Basilicata, le quali provvederanno a depositarlo presso gli Uffici istituiti 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.

Il Ministro dell'Ambiente
e della Tutela del Territorio

Il Ministro per i Beni
e le Attività Culturali