

**Area Urbanistica**

Servizio Pianificazione Urbanistica Generale e Beni Comuni

PG/2022/304612 del 20.04.2022

Al Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche
per la Campania, il Molise, la Puglia e la Basilicata
pec: oopp.campaniamolise@pec.mit.gov.it

Oggetto: D.P.R. 383/94 Accertamento di conformità urbanistica di opere di interesse statale (ex art. 81 D.P.R. 616/77 e s.m.i.) Approvazione progetto definitivo – Macrointervento 168 Piano di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi della legge 447/94 e decreti attuativi Dma 29.11.2000 e Dpr 142/2004.

Intervento di risanamento acustico attraverso la realizzazione di barriere antirumore sul tratto autostradale dell'A1 dal Km 757+850 al Km 759+ 600 ricadenti nel Comune di Napoli in Provincia di Napoli. Trasmissione parere di competenza.

Con nota PG/2022/228241 del 23 marzo 2022, la società Autostrade per l'Italia ha fornito la documentazione aggiornata relativa all'intervento di cui all'oggetto, precisando che le integrazioni intervenute nella fase di rilascio del *"Nulla osta all'attivazione delle procedure rilasciato dalla Direzione Generale per la Vigilanza sulla Concessioni autostradali del MIT"* *"non hanno comportato la modifica della posizione planimetrica e delle dimensioni (lunghezza e altezza) degli interventi proposti, riguardando unicamente la documentazione tecnico amministrativa del progetto"*.

Ciò premesso si evidenzia che, in riferimento al progetto definitivo in epigrafe, per quanto di propria competenza nella presente procedura, questo servizio si è già espresso con nota PG/2017/663503 del 4/09/2017. Esaminata la documentazione aggiornata si prende atto che, come sopra citato, per tipologia, dimensione e posizione gli interventi sono rimasti immutati rispetto al progetto già esaminato da questo servizio nel 2017. Pertanto si conferma quanto già espresso con la citata nota PG/2017/663503 del 4/09/2017 che ad ogni buon fine si allega alla presente.

Il responsabile di P.O.
arch. Alessandro De Cicco

Il dirigente
arch. Andrea Ceudech



Direzione Centrale Pianificazione e Gestione del Territorio- Sito Unesco
Servizio pianificazione urbanistica generale

PG/2017/ 663503

del 4/9/2017

Al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per le Infrastrutture, i sistemi informativi e statistici
Direzione Generale per lo sviluppo del territorio, la programmazione ed i progetti internazionali
Via Nomentana 2 Roma
PEC: dg.prog-div3@pec.mit.gov.it

E p.c.:

All'Assessore al Diritto alla Città, ai beni comuni e all'urbanistica

Al Direttore centrale Pianificazione e gestione del territorio

Alla soc. Autostrade per l'Italia SpA
Via A. Bergamini, 50, 00159 Roma

Oggetto: Autostrada A1 Milano Napoli. Piano di contenimento e abbattimento del rumore ai sensi della Legge Quadro 447/1995 e decreti attuativi DMA 29.11.2000 e Dpr 142/2004. Intervento di risanamento acustico attraverso la realizzazione di barriere antirumore sul tratto autostradale dell'A1 dal Km 757+850 al Km 759+600 ricadenti nel Comune di Napoli in Provincia di Napoli. Macrointerventi 168. Richiesta di accertamento di conformità ai sensi del D.P.R. 383/94.

Con nota prot. 17/0014545/EU del 27/7/2017, acquisita con PG/613376 del 1 agosto 2017, la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. ha trasmesso su supporto informatico la documentazione del progetto in argomento.

Dalla citata nota si evince che: *"L'area di studio riguardante il macrointervento 168 interessa il tracciato dell'autostrada A1, dal km 757+850 al km 759+600, ricadente nel territorio del comune di Napoli, provincia di Napoli oggi Città Metropolitana di Napoli. A seguito della progettazione acustica di dettaglio è emersa la necessità di procedere con interventi di risanamento acustico mediante la realizzazione di barriere antirumore sul territorio del Comune di Napoli (...) Tutto quanto sopra premesso la medesima Autostrade per l'Italia- concessionaria dell'ANAS, oggi Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti- Dipartimento per le infrastrutture, i sistemi informativi e statistici -Direzione generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali, (...) trasmette a Codesta spettabile Direzione Generale n.1 copia su supporto informatico (CD) del progetto in argomento per l'accertamento della conformità urbanistica ai sensi del D.P.R. n. 383/1994".*

Ed ancora si legge nella citata nota: *"in previsione della conferenza di servizi si provvede ad inviare copie conformi (...) a tutte le Amministrazioni in indirizzo per il rilascio del parere di competenza, così come previsto dalla vigente normativa per le opere di interesse statale".*

Pertanto, si rilascia il presente parere di competenza in attesa della convocazione da parte del competente Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche nell'ambito della prevista procedura dell'accertamento di conformità urbanistica per le opere di interesse statale ai sensi del D.P.R. n. 383/1994.

Il progetto. Il progetto definitivo presentato dalla Società Autostrade per l'Italia S.p.A.,

pervenuto con la citata nota PG/2017/613376 riguarda interventi di risanamento acustico attraverso la realizzazione di barriere antirumore su un tratto autostradale dell'A1 ricadente nel Comune di Napoli.

La relazione tecnica generale riporta: *"Il presente progetto definitivo riguarda gli interventi di risanamento acustico previsti nel tratto di autostrada A1 Milano-Napoli, compreso tra le chilometriche 757+850 e 759+600 nel territorio del comune di Napoli. Tale progetto è in attuazione del Piano di Contenimento ed Abbattimento del Rumore ai sensi della Legge Quadro 447/1995 predisposto da ASPI nel Giugno 2007, al quale è seguita la progettazione acustica di dettaglio specifica del tratto autostradale in analisi (Macrointervento antirumore n. 168) (...)* Tutte le barriere antirumore previste in questo progetto ricadono in sedime Autostrade per l'Italia, con esclusione degli interventi 1Na ed 1Nb posizionati a margine della rampa di immissione sulla SS162, in sedime di proprietà della Regione Campania, gestita dalla Città Metropolitana di Napoli (vedi elab. ESP 001)".

La relazione tecnica generale riporta: *"Da quanto dedotto dalla cartografia di Piano Regolatore Generale (cfr. PAE 007), risulta che gli interventi, ubicati all'interno della fascia di rispetto per l'edificazione nei centri abitati (Art. 18 Cod. Str.: 30m per strade di tipo A, 20m per strade di tipo D ed E), ricadono nelle zone territoriali di PRG come di seguito specificato:*

- int. 1Na (barriera integrata) ricadente in area di viabilità
- int. 1Nb ricadente in aree Eb Aree Incolte
- int. 2N ricadente in aree Eb Aree Incolte ed Ea Aree Agricole
- int. 3Na-b-c ricadenti in aree Ea Aree Agricole
- int. 3Nd-e ricadenti in area di viabilità autostradale
- int. 4N ricadente sull'infrastruttura autostradale (viadotto Argine)
- int. 1Sa ricadente in area di viabilità autostradale
- int. 1Sb-c ricadenti in aree Ea Aree Agricole
- int. 1Sc (seconda parte) ricadente in aree Eb Aree Incolte
- int. 1Sd ricadente in aree Eb Aree Incolte
- int. 1Sd (parte prevalente) ricadente in aree Ea Aree Agricole

Le barriere sono realizzate su sedime di proprietà Autostrade per l'Italia a parte le barriere 1Na e 1Nb (cfr. pag. 3) e sono installate talvolta a ridosso dell'infrastruttura ovvero ai margini delle zone omogenee identificate nella cartografia dello strumento urbanistico vigente sull'infrastruttura in luogo delle barriere di sicurezza esistenti (barriere integrate)".

L'intervento prevede l'installazione di barriere antirumore, barriere di sicurezza e barriere integrate. Si legge in relazione: *"Alla luce dei problemi acustici derivanti dalla vicinanza delle infrastrutture autostradali ai centri abitati ed ai conseguenti disagi e dato il quadro normativo che impone ai gestori e/o proprietari delle strade di provvedere a pianificare e quindi realizzare gli interventi di bonifica, Autostrade per l'Italia ha deciso di elaborare una serie di norme di progettazione, coerenti con la normativa tecnica nazionale, tali da standardizzare e velocizzare la progettazione sia in termini di metodi di calcolo, sia riguardo le tecniche costruttive e realizzative da utilizzare in fase di progetto e realizzazione".*

La conformità urbanistica alla disciplina urbanistica vigente. Con decreto del Presidente della Giunta regionale della Campania n. 323/2004 sul BURC n. 29 del 14 giugno 2004, è stata approvata la variante al Prg -centro storico, zona orientale, zona nord occidentale (di seguito Variante).

Si precisa che le descrizioni dei vari tratti e la corrispondente normativa di Prg sono desunti dagli elaborati planimetrici PAE 006 e PAE 007 relativi alla ubicazione delle barriere sulla zonizzazione della variante.

Ove la lettura del progetto, in tutto il suo lungo sviluppo lineare, effettuata ad una scala più adeguata evidenziasse un tracciato ricadente in sedimi (e quindi sottozone) diversi da quelli rilevabili dallo stato attuale dei grafici, risulterebbe indispensabile procedere a nuova verifica della conformità urbanistica.

La normativa urbanistica vigente per i vari tratti del macrointervento 168 all'interno del Comune di Napoli viene specificata di seguito con riferimento ad ogni tratto di barriere e per quanto desumibile dalla documentazione trasmessa:

- 1) Tratto intervento int. 1Na (barriera integrata) ricade in area classificata dal Prg come sede stradale e, in quanto tale, disciplinata dall'art. 55 delle norme della Variante.

- 2) Tratto intervento int. 1Nb. La barriera ricade in area classificata come zona E – *componenti strutturanti la conformazione naturale del territorio*, sottozona Eb -*aree incolte*, disciplinata dagli articoli 39 e 41 delle norme di attuazione della Variante.
- 3) Tratto intervento int. 2N. La barriera ricade in area classificata come zona E – *componenti strutturanti la conformazione naturale del territorio*, in parte in sottozona Eb - *aree incolte* ed in parte in sottozona Ea -*aree agricole*, disciplinate rispettivamente dagli articoli 39, 41 e 40 delle norme della Variante.
- 4) Tratto intervento int. 3Na-b-c ricade in area classificata come zona E – *componenti strutturanti la conformazione naturale del territorio*, sottozona Ea - *aree agricole*, disciplinata dagli articoli 39 e 40 delle norme della Variante.
- 5) Tratto intervento int. 3Nd-e ricade in area di viabilità autostradale classificata dal Prg come sede stradale e, in quanto tale, disciplinata dall'art. 55.
- 6) Tratto intervento int. 4N ricade sull'infrastruttura autostradale (viadotto Argine) area classificata come sede stradale e disciplinata dall'art. 55. Il tratto ricade anche nell'ambito n. 13 "ex raffineria" disciplinato dall'art. 143.
Tale tratto ricade nell'area sottoposta alle disposizioni della parte terza del Codice dei beni culturali e del paesaggio Dlgs 42/2004 art. 142 comma 1 lettera c) fiumi, torrenti, corsi d'acqua. A tale proposito in relazione è riportato: "*Tale barriera verrà installata sul viadotto Argine, al di sopra del tracciato del corso d'acqua tutelato (Alveo dei torrenti di Pollena), che nel tratto esaminato risulta essere tombato*".
- 7) Tratto intervento int. 1Sa ricade in area di viabilità autostradale in area classificata come sede stradale e disciplinata dall'art. 55.
- 8) Tratto intervento int. 1Sb-c ricade in area classificata come zona E – *componenti strutturanti la conformazione naturale del territorio*, sottozona Ea - *aree agricole*, disciplinata dagli articoli 39 e 40 delle norme della Variante.
- 9) Trattati interventi int. 1Sc e intervento int. 1Sd ricadenti in area classificata come zona E – *componenti strutturanti la conformazione naturale del territorio*, sottozona Eb - *aree incolte*, disciplinata dagli articoli 39 e 41 delle norme della Variante.
- 10) Tratto intervento int. 1Sd ricade in area classificata come zona E – *componenti strutturanti la conformazione naturale del territorio*, sottozona Ea - *aree agricole*, disciplinata dagli articoli 39 e 40 delle norme di attuazione della Variante.

Si evidenzia, inoltre, che:

- tutti i tratti di intervento ricadono in "area stabile" come risulta dalla Tavola 12 dei vincoli geomorfologici della Variante;
- i tratti di intervento compresi tra lo svincolo verso sud fino a via Brece (tratti 1Na-b, 2N) e il tratto 4N su via Argine interessano il "tratto tombato" del reticolo idrografico come indicato nella carta del rischio idraulico del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico approvato con delibera di Giunta Regionale n. 466 del 21/10/2015;
- tutte le barriere acustiche previste dal progetto in argomento ricadono nelle fasce di rispetto stradali previste dal Codice della strada.

In relazione alla disciplina urbanistica, dunque, il tracciato ricade in parte in sede stradale e in alcuni tratti interessa aree agricole o incolte localizzate al margine dell'infrastruttura stradale. Per le barriere ricadenti in sede stradale la compatibilità con la disciplina urbanistica risulta evidente dal comma 1 dell'art. 55 che prevede: "*La tavola n. 6 -zonizzazione, della presente variante riporta le superfici entro le quali sono consentiti interventi di ristrutturazione o di nuovo impianto delle infrastrutture per la mobilità*".

In riferimento alle aree classificate come sottozona Eb -*aree incolte* e sottozona Ea - *aree agricole*, disciplinate come detto dagli articoli 39, 41 e 40 delle norme della Variante si evidenzia quanto segue.

L'art. 41 al comma 1 prevede: "*La sottozona Eb identifica le parti del territorio che, già assoggettate ad attività colturali, siano temporaneamente abbandonate*", mentre l'art. 40 al comma 1 prevede: "*La sottozona Ea identifica le parti del territorio ricadenti in zona E connotate dalla funzionalità all'attività agricola tuttora prevalente, nonché da usi connessi. Tale definizione si estende a quelle aree che, seppure non coltivate, siano comprese, al pari delle aree agricole propriamente dette, in spazi che rivestano carattere testimoniale del paesaggio agrario*".

Per entrambe le sottozone citate, l'art. 39, comma 4, prevede tra l'altro: "(...) Non è consentita

la modifica degli elementi caratteristici del paesaggio agrario, quali il sistema dei sentieri, i manufatti di contenimento dei terreni, la rete della minuta idrografia superficiale (...) Gli interventi di consolidamento di pendici e quant'altro assimilabile devono essere condotti nel rispetto della configurazione naturale dei luoghi e, ove non ostino particolari esigenze statiche non altrimenti soddisfacenti, privilegiando l'uso di tecniche naturali. Tutte le suddette opere non devono in ogni caso avere caratteristiche, dimensioni e sviluppo tali per cui la loro realizzazione possa alterare negativamente l'assetto idrogeologico, paesaggistico, naturalistico e geomorfologico dei contesti territoriali interessati. Esse stesse devono qualificarsi come componenti del paesaggio in cui sono inserite e migliorare, se necessario, le condizioni della stabilità dei suoli e l'equilibrio idrogeologico. A tal fine si dovranno privilegiare materiali a basso impatto ambientale con prevalente carattere di biocompatibilità".

Tuttavia, va evidenziato che tutti gli interventi, pur ricadendo in aree incolte o agricole, risultano non in contrasto con le previsioni urbanistiche in ragione della loro collocazione in fascia di rispetto stradale, nella quale sono consentite le opere specificamente volte alla sicurezza autostradale. A tal proposito si cita il parere rilasciato - in caso similare - per interventi nella fascia di rispetto della Tangenziale- dal Servizio pianificazione Programmazione del sistema delle infrastrutture di trasporto prot. PG/2011/444613 del 7/7/2011 che riportava: *"Riguardo all'area individuata come fascia di rispetto stradale, si sottolinea che essa è finalizzata all'impianto di cantieri e all'esecuzione di lavori per l'eventuale allargamento della sede stradale e per la realizzazione delle attrezzature a servizio della strada stessa, nonché alla protezione e all'isolamento del tracciato viario cui si riferisce, per evitare possibili pregiudizi alla percorribilità della via di comunicazione e garantire la sicurezza della circolazione".* Inoltre si legge in relazione: *"Le barriere sono realizzate su sedime di proprietà Autostrade per l'Italia a parte le barriere 1Na e 1Nb (cfr. pag. 3) e sono installate talvolta sull'infrastruttura in luogo delle barriere di sicurezza esistenti (barriere integrate sicurezza-antirumore) talvolta a ridosso dell'infrastruttura ovvero ai margini delle zone omogenee identificate nella cartografia dello strumento urbanistico vigente".*

Resta ancora da segnalare che la realizzazione delle barriere presenta alcune interferenze, come descritto nella relazione tecnica generale, con reti di impianti tecnici e reti di sottoservizi. Pertanto corre l'obbligo di evidenziare che la conformità urbanistica è subordinata al rispetto dell'art. 14 delle norme della Variante, che prevede: *"1. Prima della realizzazione di opere interrato su suolo pubblico, di uso pubblico o privato gravato da specifica servitù è fatto obbligo di consultare le aziende, le amministrazioni e in generale tutti i soggetti che gestiscono la rete dei servizi e dei relativi impianti, nonché il servizio fognatura comunale, al fine di determinare l'eventuale interferenza tra le opere da realizzare e le suddette reti e, nel caso di realizzazione di nuove reti di servizi o tratti di esse, le prescrizioni tecniche relative alla loro realizzazione".* Inoltre, l'art. 24 comma 2 della Variante prevede: *"Le indagini geognostiche riportate nella relazione geologica prevista dalla L.R. 7 gennaio 1983 n. 9 e dal D.M. LL.PP. 11 marzo 1988 e riferite alle opere interrato e fuori terra, da realizzare nelle zone a instabilità bassa ovvero stabile, devono documentare la consistenza del sottosuolo, la presenza di cavità, di piani di scivolamento, di materiali di riporto. L'indagine deve riguardare un'area circostante l'intervento dimensionalmente significativa e comunque non inferiore a 50 metri intorno al suo perimetro. Vanno inoltre documentate le ipotesi di equilibrio e gli effetti determinati sul sottosuolo dalle opere una volta realizzate. Le indagini e il progetto devono tenere conto della presenza di corpi idrici (pozzi, falde acquifere, vasche di accumulo anche naturali), formulando previsioni dettagliate per la loro tutela e gli scenari di eventuale interferenza e degli effetti determinati dalla realizzazione delle opere previste".*

Tutto ciò premesso e con le prescrizioni sopra riportate, l'intervento relativo alla realizzazione di barriere antirumore sul tratto autostradale dell'A1 dal Km 757+850 al Km 759+600, di cui in oggetto, risulta conforme alla disciplina urbanistica vigente, subordinatamente all'espressione degli Enti preposti alla tutela del territorio in relazione ai vincoli sopra richiamati.

Il responsabile della P.O.

arch. Patrizia Serena Voltero

Il Dirigente

arch. Andrea Ceneduch