

## PROGETTO DI VARIANTE IN GALLERIA MINORI-MAIORI ALLA SS163

### DOCUMENTO INFORMATIVO



Costo  
**18-22 M€**

Risparmio stimato  
**38 secondi**

*«Nulla è più anarchico del potere.  
Il potere fa praticamente ciò che vuole.  
E ciò che il potere vuole è completamente arbitrario  
o dettato da sue necessità di carattere economico,  
che sfuggono alle logiche razionali.»*  
P. P. Pasolini



## **DOCUMENTO INFORMATIVO**

### **VARIANTE IN GALLERIA SS163 MINORI-MAIORI**

Questo documento raccoglie e organizza le informazioni disponibili sul progetto di galleria Minori-Maiori, con particolare attenzione a obiettivi dichiarati, alternative possibili, quadro economico e impatti attesi.

Il progetto della galleria Minori-Maiori non è solo un intervento tecnico: è una scelta pubblica che incide su territorio, risorse economiche e futuro della mobilità locale.

La citazione pasoliniana in epigrafe intende *richiamare, nello specifico, l'importanza di esplicitare con chiarezza le motivazioni e le logiche che orientano le opere pubbliche.*

---

#### **Attivazione della procedura di esproprio.**

ANAS S.p.A. ha formalmente avviato il procedimento per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio per la realizzazione di una variante in galleria alla Strada Statale 163 "Amalfitana" tra gli abitati di Minori e Maiori (progetto NA286).

L'intervento prevede l'acquisizione, tramite esproprio, servitù e occupazione temporanea, di numerose particelle catastali nei due comuni, interessando proprietà sia pubbliche che private.

L'avviso pubblico ha dato il via a un periodo di 30 giorni durante il quale i soggetti interessati possono presentare osservazioni formali. Il progetto ha scatenato una forte e articolata opposizione da parte di comitati civici locali, "Tuteliamo la Costiera Amalfitana" e "No Tunnel Minori-Maiori".

Entrambi i Comitati, insieme ad associazioni ambientaliste di livello nazionale, contestano radicalmente l'utilità dell'opera.

Le critiche principali si concentrano sul fatto che, secondo gli studi di traffico ANAS finora resi noti, il risparmio di tempo di percorrenza sarebbe dell'ordine di poche decine di secondi (circa 25–38 secondi), a fronte di un costo di investimento pari a 18 milioni di euro, che alcune dichiarazioni politiche stimano possa salire fino a circa 22 milioni, e sull'impatto devastante su un paesaggio tutelato come Patrimonio dell'Umanità.

Particolare preoccupazione è espressa per la vicinanza dei lavori alla Grotta dell'Annunziata, un bene sottoposto a vincolo monumentale, e per la presenza di cavità sotterranee non ancora studiate nell'area.

Infine, vengono denunciati i rischi per l'economia turistica, la salute pubblica e il patrimonio culturale, proponendo soluzioni alternative basate su una mobilità sostenibile e il potenziamento del trasporto via mare.

---

#### **Natura del presente documento**

Sebbene gli estensori del presente documento esprimano una chiara contrarietà alla realizzazione dell'opera, si è cercato di mantenere un livello di analisi e di esposizione quanto più possibile

accurato ed esaustivo, includendo tutti gli elementi di fatto e le informazioni disponibili sul progetto e sul relativo contesto.

Questo documento, pur redatto con la supervisione e il supporto volontario di tecnici, non ha pretesa di validità tecnico-progettuale. Intende esclusivamente evidenziare criticità che possono incidere in modo rilevante sull'ecosistema interessato e sulla salubrità dell'area urbanizzata.

## **Osservazioni generali sulla procedura espropriativa e sulla trasparenza**

L'avvio della procedura per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio in assenza di un progetto definitivo pubblicato e di un quadro completo e accessibile dei pareri ambientali, paesaggistici e culturali pone un problema che va oltre i singoli proprietari direttamente coinvolti. Anche se questa scansione procedurale rientra nelle possibilità offerte dal Testo Unico sugli espropri, essa solleva interrogativi rilevanti sul piano della **trasparenza amministrativa**, della **partecipazione democratica** e della **tutela dell'interesse collettivo**.

In primo luogo, il termine di 30 giorni previsto dall'art. 11 per la presentazione delle osservazioni è difficilmente esercitabile in modo pieno se, nello stesso momento, i cittadini non dispongono di un progetto definitivo reso pubblico, di una sintesi chiara delle alternative considerate e di un quadro aggiornato dei pareri degli enti di tutela. In queste condizioni, la partecipazione rischia di ridursi a un adempimento formale, più che a uno strumento sostanziale di confronto tra comunità locali, amministrazioni e soggetto proponente.

In secondo luogo, l'avvio della fase espropriativa produce un effetto di **“punto di non ritorno”** nella percezione pubblica: il segnale che l'opera sia ormai decisa e difficilmente revocabile, anche se il procedimento ambientale e paesaggistico non risulta completato in modo trasparente e condiviso.

Questo squilibrio temporale – anni di progettazione tecnica da un lato, poche settimane per osservazioni dall'altro – alimenta sfiducia nelle istituzioni e la sensazione che le decisioni più rilevanti vengano prese altrove, su basi tecniche non verificabili dalla comunità.

Infine, il tema non riguarda soltanto il diritto di proprietà, ma il **diritto collettivo alla città e al paesaggio**: l'esproprio di suolo pubblico e privato per un'opera contestata incide anche su chi non è formalmente intestatario di particelle catastali, ma vive, lavora o trae reddito dall'area interessata.

In un contesto come la Costiera Amalfitana – tutelato a livello nazionale e internazionale – l'uso dello strumento espropriativo dovrebbe essere accompagnato dal massimo livello di pubblicità degli atti, di analisi delle alternative e di coinvolgimento strutturato delle comunità locali.

Per queste ragioni, al di là della scadenza dei termini per le osservazioni individuali, il caso della variante in galleria Minori–Maiori pone un problema generale di metodo: come garantire che decisioni infrastrutturali irreversibili su territori fragili e vincolati siano assunte solo dopo un confronto pubblico informato, con documentazione completa, pareri accessibili e una reale possibilità di rimettere in discussione l'opera se emergono criticità sostanziali.

---

## Mancanza di documentazione.

Alla data di redazione del presente documento, l'intervento denominato “Variante in galleria tra Minori e Maiori” (codice ANAS NA286) **non risulta ancora dotato di un progetto definitivo formalmente approvato o pubblicato on line.**

Pertanto, tutte le analisi, osservazioni e valutazioni contenute nel presente documento si fondano esclusivamente sugli **elaborati pubblici del PFTE ANAS** e sugli atti allegati alla procedura di esproprio e in **assenza di disponibilità del progetto definitivo**.

Un elemento ulteriore emerge dalla nota del Responsabile del Servizio Tecnico del Comune di Minori alla Regione Campania dell’8-9 luglio 2020: in essa si precisa che gli elaborati costituenti il Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica della variante in galleria sono stati trasmessi da ANAS al Comune esclusivamente in formato elettronico, tramite link, e successivamente inoltrati alla Regione tramite piattaforma digitale. Non risulta menzionata alcuna messa a disposizione sistematica di questi elaborati al pubblico (ad esempio tramite pubblicazione integrale sul sito istituzionale). Questo conferma una forte asimmetria informativa: da un lato soggetti tecnici e amministrazioni che dispongono di centinaia di elaborati specialistici, dall’altro cittadini e comitati che possono accedere solo a una parte del materiale, spesso tramite complesse procedure di accesso agli atti.

Il progetto “definitivo” è stato **preannunciato** col bando del 19/10/2022 (obbligo di redigerlo nell’appalto integrato), ma **non risulta alcuna pubblicazione ufficiale** del progetto definitivo (con tavole e relazioni) né una **data promessa** per tale pubblicazione.

Anche la risposta all’interrogazione regionale R.G. n. 909 del 16.09.2024 conferma che, a quella data, il progetto definitivo risulta ancora in istruttoria presso ANAS e non è nella disponibilità della Regione Campania, né tantomeno dei cittadini, dei comitati e dei Consigli comunali interessati.

L’ultimo atto è l’**avviso di esproprio del 04/11/2025**, che **non** coincide con l’approvazione/pubblicazione del definitivo.

---

## Origine del progetto e ruolo dei Comuni di Minori e Maiori

La variante in galleria tra Minori e Maiori non nasce come iniziativa unilaterale di ANAS, bensì come evoluzione di una proposta formulata a livello locale dai Comuni di Minori e di Maiori, allora amministratori rispettivamente dai sindaci Andrea Reale e Antonio Capone. Tale circostanza è espressamente richiamata dalla Regione Campania, sia nella risposta scritta all’interrogazione consiliare n. 909 del 16 settembre 2024, sia nella seduta del Consiglio regionale del 19 aprile 2023, ove si afferma che l’intervento trae origine dalla “volontà del territorio” espressa attraverso i due enti locali.

Nell’ambito del Protocollo di Intesa tra Regione Campania, ACaMIR, ANAS e Comuni interessati, Minori e Maiori hanno promosso la soluzione in galleria come opzione di riferimento per la risoluzione delle criticità del tratto di S.S. 163, orientando fin dall’origine l’impostazione tecnica del progetto. In questa fase non risultano esplorate in modo sistematico soluzioni alternative meno impattanti – quali l’adeguamento puntuale della carreggiata, l’eventuale arretramento del tracciato in corrispondenza

---

dei punti critici, la realizzazione di una passerella pedonale a sbalzo o il potenziamento del trasporto pubblico e marittimo – che avrebbero potuto perseguire gli stessi obiettivi di sicurezza e fluidificazione del traffico con minori costi economici, ambientali e paesaggistici.

Occorre tuttavia distinguere tra l'iniziativa originaria delle amministrazioni comunali – che hanno contribuito a delineare la scelta della galleria come soluzione di riferimento – e le modalità con cui, negli anni successivi, è stato gestito il rapporto con la cittadinanza. Gli obblighi di informazione, partecipazione e comunicazione (dalla VIA nazionale alle fasi espropriative ex art. 11) risultano, infatti, assolti prevalentemente come adempimenti formali, spesso poco comprensibili e non adeguatamente pubblicizzati, più che come reali occasioni di coinvolgimento consapevole della popolazione e degli operatori locali. Ne deriva un quadro in cui la “volontà del territorio” viene richiamata negli atti istituzionali per legittimare l'opera, mentre nei fatti il territorio stesso è stato messo nelle condizioni di conoscere in modo frammentario e tardivo il contenuto effettivo del progetto e dei suoi impatti.

**Tutto ciò limita la trasparenza del procedimento e impedisce una valutazione pienamente consapevole da parte dei cittadini.**

Maiori, dicembre 2025

*Comitato Tuteliamo la Costiera Amalfitana*

### **Cronologia sintetica 2018–2025**

- **16.03.2018** – Firma della convenzione tra ANAS e ACaMIR per gli “Interventi di mobilità sostenibile nelle costiere amalfitana e sorrentina – I fase”, che include la variante in galleria Minori–Maiori.
- **21.05.2018 – Email del RUP ANAS al Comune di Minori (prime alternative di tracciato)**  
Il Responsabile Unico del Procedimento di ANAS invia al Comune di Minori i primi studi sulle alternative di tracciato della variante in galleria, precisando che le tre soluzioni allora ipotizzate sono tutte “teoricamente fattibili con difficoltà crescenti” e indicando l’Alternativa 1 come preferita. Nella stessa comunicazione si riconosce che tutte le alternative presentano “impatti più o meno consistenti (come ad esempio il problema degli espropri)”.
- **Dicembre 2018 – Gennaio 2019** – ANAS predispone e trasmette alla Regione Campania e ad ACaMIR il Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) della variante alla S.S. 163.
- **Autunno 2019** – Si svolge la Conferenza di servizi preliminare sul PFTE.
- **09.12.2019** – Osservazione del cittadino Giuseppe Civale alla procedura VIA nazionale.
- **16.01.2020** – Osservazione del cittadino Agnello Staibano alla procedura VIA nazionale.
- **10–11.01.2020** – Parere n. 03/2020 della Commissione Locale per il Paesaggio e delibere dei Comuni di Minori e Maiori di presa d’atto del PFTE e delle prescrizioni paesaggistiche.
- **17.02.2020** – Nota ANAS che riepiloga le procedure ambientali (VIA, VINCA, autorizzazione paesaggistica) e segnala l’assenza di osservazioni dei Comuni di Minori e Maiori nella VIA nazionale.
- **13.05.2020 – Delibera di Giunta del Comune di Minori n. 37/2020 (video illustrativo del progetto)**  
La Giunta approva uno schema di accordo con il Comune di Maiori per la realizzazione di un video illustrante il progetto, con particolare approfondimento sulle aree prospicienti gli imbocchi della galleria sia lato Minori che lato Maiori. Il video viene motivato come strumento di supporto alla comprensione del progetto da parte dei consiglieri e della cittadinanza.
- **29.05.2020** – Memoria di ANAS nella procedura VIA.
- **08–09.07.2020 – Nota del Servizio Tecnico del Comune di Minori alla Regione Campania**  
Il Responsabile del Servizio Tecnico trasmette alla Direzione Generale per il Governo del Territorio gli elaborati del PFTE, precisando che ANAS li ha inviati al Comune esclusivamente in formato elettronico tramite link e che la documentazione viene ritrasmessa alla Regione via piattaforma digitale (WeTransfer). Ciò conferma che l’accesso agli elaborati è stato mediato da scambi tecnici tra amministrazioni, senza una reale pubblicazione integrale per il pubblico.
- **19.10.2022** – Pubblicazione del bando di gara in appalto integrato per progettazione definitiva/esecutiva e lavori; il progetto definitivo non risulta reso pubblico.
- **19.04.2023 – Question Time in Consiglio Regionale della Campania:** il consigliere Nunzio Carpentieri interroga la Giunta sulla variante in galleria tra Minori e Maiori. Nella risposta, la Direzione Mobilità conferma l’inquadramento dell’opera nel programma “Interventi di mobilità sostenibile” e afferma che la soluzione in galleria è stata proposta dai Comuni interessati,

precisando che alternative come il semplice ampliamento della SS163 con passerella pedonale non sono state esaminate.

- **Giugno 2023** – Sequestro preventivo della Grotta dell’Annunziata da parte della Procura di Salerno, a conferma della delicatezza del sito vincolato.
- **Maggio 2024** – Petizione popolare raccoglie 1096 le firme per dire no alla galleria tra Minori e Maiori. Una lettera di partecipazione civica promossa dai comitati **“No Tunnel” e “Tuteliamo la Costiera amalfitana”**, e trasmessa via pec a Regione Campania, Soprintendenza, Anas, Ministero della Cultura, Parco Monti Lattari e ad altri enti.
- **14.08.2024** – Presentazione dell’istanza di referendum popolare sulla galleria al Comune di Maiori da parte del Comitato promotore.
- **26.09.2024** – Delibera consiliare che dichiara “irricevibile” la richiesta referendaria; il Comitato impugna l’atto.
- **01.09.2025** – Ordinanza del Tribunale Civile di Salerno che annulla la delibera 37/2024 per incompetenza dell’organo deliberante.
- **04.11.2025** – Avviso ANAS di avvio del procedimento espropriativo per le aree interessate dal progetto NA286.
- **04.12.2025** – Sentenza del Tribunale Civile di Salerno su ricorso del Comitato Promotore dei Referendum di Maiori.

## 1. Dettagli del Progetto (NA286)

### 1.1. Oggetto e Scopo dell'Intervento

Il progetto, identificato con il codice NA286, consiste nei "Lavori di realizzazione di una variante in galleria alla S.S. 163, tra gli abitati di Minori e Maiori, in località Torre Mezzacapo". L'intervento include anche i relativi "servizi di monitoraggio ambientale in corso d'opera e di monitoraggio geotecnico in corso d'opera". L'obiettivo dichiarato è la creazione di un tracciato alternativo all'attuale S.S. 163, con la previsione di destinare il tratto esistente a percorso pedonale.

### 1.2. Autorità Procedente e Riferimenti

L'autorità espropriante è **ANAS S.p.A.** (Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane). Il Responsabile del Procedimento (RUP) designato è l'**Ing. Vincenzo Catone**. La procedura è stata avviata ai sensi di diverse normative, tra cui il D.P.R. n. 327/2001 (Testo Unico Espropri), la Legge n. 241/1990 e i Codici dei Contratti Pubblici (D.Lgs. n. 50/2016 e D.Lgs. n. 36/2023).

### 1.3. Localizzazione e Impatto Territoriale

L'intervento interessa la Provincia di Salerno e specificamente i territori comunali di **Maiori** e **Minori**. I documenti cartografici del progetto definitivo mostrano che l'intervento ha uno sviluppo complessivo **~0,73 km**; categoria **C2** (DM 05/11/2001).

Le planimetrie catastali indicano un impatto significativo, che include non solo il tracciato della galleria ma anche ampie aree di cantiere. In particolare, in località Capo d'Orso (Comune di Maiori) è prevista la realizzazione di un'area di cantiere completa di:

- Uffici, guardiania e infermeria
- Servizi igienici
- Parcheggio auto
- Impianto di betonaggio
- Impianto di frantumazione mobile con deposito
- Serbatoi per acqua e carburante
- Area di lavaggio ruote
- Aree di stoccaggio per materiale da scavo e da approvvigionamento

---

## 2. Opposizione e Critiche al Progetto

Il progetto è oggetto di una forte opposizione guidata principalmente dal **Comitato No Tunnel Minori-Maiori** e dal nostro **Comitato Tuteliamo la Costiera Amalfitana**. Le critiche sono ampie e vertono sull'utilità, la sostenibilità e la legittimità dell'opera.

### 2.1. Argomenti Contro l'Utilità dell'Opera

- **Scarsa Efficacia:** L'opera è definita "allucinante" e un "inutile buco". Gli oppositori citano un risparmio di tempo di percorrenza irrisorio, quantificato in "**ben' 38 secondi**", a fronte di un investimento milionario. Sulla base dell'esperienza quotidiana di residenti e operatori, le code

più frequenti si concentrerebbero nel tratto Minori-Amalfi, che non rientra nell'area di intervento prevista dal progetto.

- **Costo Elevato:** Viene contestata la spesa di **18 milioni di euro**, che alcune dichiarazioni politiche stimano già destinata a crescere fino a circa 22 milioni.
- **Giustificazioni Pretestuose:** La motivazione di "unire due comunità" viene definita "il massimo del vacuo e dell'assurdo", dato che i due centri sono già collegati da un breve e panoramico tratto di strada e dal "Sentiero dei Limoni".

## 2.2. Impatto Ambientale e Paesaggistico

- **Quadro vincolistico e valore del sito**

L'area di intervento ricade in un contesto di altissimo pregio paesaggistico e culturale, sottoposto a molteplici tutele: D.Lgs. 42/2004 (artt. 136 e 142), decreti ministeriali che estendono la tutela all'intero territorio comunale di Maiori (D.M. 01.12.1961) e Minori (D.M. 08.10.1960), nonché **vincolo specifico sulla Grotta dell'Annunziata** (D.M. 9.1.1990 con relazione storico-artistica). Le fonti richiamate nel decreto di vincolo attestano la "straordinaria valenza" del luogo e la necessità della sua conservazione integrale. L'ambito ricade nel **sito UNESCO "Costiera Amalfitana"** (IT 830), dove la conservazione dell'integrità del paesaggio culturale è obiettivo primario.

- **Compatibilità con i vincoli UNESCO e paesaggistici**

L'area di intervento ricade in un contesto di altissimo pregio paesaggistico e culturale e, come da paragrafo precedente, sottoposto a molteplici tutele. La legge italiana (D.Lgs. 42/2004, artt. 136 e 142) e le normative internazionali impongono la salvaguardia dell'integrità del paesaggio e delle aree culturali vincolate.

Il Piano di Gestione UNESCO della Costiera (2019) ribadisce la necessità di compatibilità degli interventi infrastrutturali con il contesto paesaggistico, invitando a evitare alterazioni morfologiche, visive e ambientali. Il progetto della galleria, per estensione e localizzazione, presenta forti elementi di criticità rispetto a questi vincoli.

- **Effetti attesi delle opere sul paesaggio**

L'apertura della galleria con relativi imbocchi, manufatti di sostegno e aree tecniche introduce una **modifica irrimediabile dell'assetto percettivo e scenico** del fronte costiero (Minori) e del promontorio lato Maiori; diverse analisi indipendenti e contributi apparsi su stampa e media locali richiamano il rischio di una "ferita artificiosa" nell'orografia e di un conflitto con la fruizione pedonale del lungomare per i veicoli in uscita dalla galleria. Le trasformazioni sarebbero percepibili anche dal mare (rampe, pareti di contenimento).

- **Patrimonio culturale: Grotta dell'Annunziata e sistema carsico**

La **Grotta dell'Annunziata** è bene vincolato con perimetrazione puntuale e apparati interni (affresco, laghetto, concrezioni). La **Relazione archeologica ANAS (PFTE)** inquadra l'area tra **rischio archeologico alto** (convento di S. Francesco e Grotta) e **medio** nelle zone limitrofe, segnalando la natura carsica e la presenza diffusa di cavità (ipogee ed epigee). L'alternativa selezionata (Alt. 1) prevede comunque opere in superficie in prossimità del bene; per tutte le

opere superficiali (rilevati, portali, muri) il rischio relativo è da considerare almeno **medio** in esecuzione.

- **Geologia e idrogeologia**

Il versante rientra in **scenari di pericolosità elevata (P4/R4)**, con suscettibilità a fenomeni di crollo/ribaltamento e presenza di **falde sospese** e sorgenti locali; sono segnalate **infiltrazioni** occorse durante scavi pregressi nell'area del villaggio di Torre. In tali condizioni, l'incremento di pressioni e scavi connessi alla galleria, imbocchi e cantieri richiede un'applicazione rigorosa del **principio di precauzione** e una valutazione idrogeologica/speleologica esaustiva e verificabile.

Nel novembre 2023 alcuni residenti di Minori hanno indirizzato a Procura della Repubblica, Soprintendenza, Italia Nostra e Autorità di Bacino una segnalazione formale sulla presenza di “enormi cavità sotterranee” lungo il tratto costiero compreso tra Minori e Maiori. Nella comunicazione si richiamano esperienze dirette di esplorazione di una grande cavità marina in zona Torricella, nonché episodi storici di frane e alluvioni documentati nella stessa area, chiedendo alle autorità competenti verifiche puntuali sulla sicurezza della progettata galleria e sulla stabilità dei versanti interessati (cfr. Allegati 4 e 9).

Con nota del 5 dicembre 2023 l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale, rispondendo a una segnalazione relativa alla presenza di cavità sotterranee lungo il tratto Minori–Maiori, richiama il quadro normativo dei Piani Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PsAI) e ribadisce che, nelle aree a pericolosità e rischio elevato o molto elevato, gli interventi infrastrutturali sono ammissibili solo se accompagnati da idonee misure di mitigazione del rischio e da una riduzione della vulnerabilità delle strutture interessate. La stessa nota precisa che per le opere pubbliche è obbligatoria la redazione di specifici studi di compatibilità idraulica e geologica, sui quali l'Autorità è chiamata a esprimere parere. Alla data della comunicazione, tuttavia, l'Autorità dichiara di non aver ancora ricevuto alcuna richiesta di parere in merito al progetto di galleria Minori–Maiori (cfr. Allegato 9).

- **Aree protette e pianificazione**

Il tracciato e gli imbocchi interferiscono con il **Parco Regionale dei Monti Lattari** (prevalentemente zona B; imbocchi al limite di zona C), la **ZSC “Valloni della Costiera Amalfitana”** e ambiti del **PUT Sorrentino-Amalfitano**. Le misure di salvaguardia del Parco (DPGR 781/2003) limitano l'apertura di nuove strade in zona B; gli impatti di cantiere (rumori, vibrazioni, polveri) impongono una **valutazione appropriata** sugli habitat protetti. Ne discende un profilo di **non conformità/criticità** rispetto alla pianificazione vigente.

- **Cantierizzazione e logistica**

Gli elaborati planimetrici ANAS localizzano **aree base di cantiere e stoccaggio** a Capo d'Orso/Via Demanio (Maiori) con dotazioni quali **betonaggio, frantumazione mobile, lavaruote, serbatoi, pesa, uffici e servizi**. L'occupazione di superfici significative lungo il fronte costiero e la prossimità a aree vincolate accrescono il rischio di impatti temporanei e permanenti su paesaggio, qualità dell'aria e fruizione turistica.

- **Divario danno/beneficio**

In assenza di un'**analisi costi-benefici pubblica e condivisa** che dimostri vantaggi netti e durevoli per la collettività, il **rapporto tra costo ambientale/paesaggistico e beneficio funzionale** appare sfavorevole. In presenza di un beneficio minimo – stimato dagli stessi documenti ANAS in qualche decina di secondi (38 secondi?) di risparmio medio per veicolo su circa 1 km di tragitto – ogni alterazione visiva, ambientale o percettiva assume un peso sproporzionato. L'opera genera cantieri estesi in aree sensibili (oltre 6.000 mq tra Capo d'Orso, Via Demanio e Porto di Maiori), impatti permanenti sul paesaggio costiero e potenziali danni alla qualità dell'aria e dell'acqua. A fronte di ciò, **l'assenza di benefici ambientali o di sicurezza chiaramente documentati rende il bilancio complessivo insostenibile**. Un danno certo e duraturo viene giustificato con un vantaggio del tutto marginale e non necessario, in violazione del principio di proporzionalità e precauzione previsto dalla normativa ambientale nazionale e comunitaria.

- **Modello di Sviluppo Insostenibile**

L'opera va considerata a questo punto quale palese espressione di "un modello di sviluppo ormai insostenibile e potenzialmente distruttivo" e di "una visione novecentesca di rapina del territorio".

## 2.3 Patrimonio culturale

### 2.3.1 Grotta dell'Annunziata e contesto rupestre

Il punto più critico riguarda sicuramente la **Grotta dell'Annunziata**, un bene di inestimabile valore storico-artistico situato in prossimità dell'imbocco della galleria. Il progetto ANAS riconosce che il tracciato è stato fortemente condizionato dalla necessità di evitare interferenze con questo bene.

- **Vincoli e valore del bene.**

La Grotta dell'Annunziata è bene tutelato con **decreto 9.1.1990** (già L. 1089/1939; oggi D.Lgs. 42/2004), corredata da relazione storico-artistica (rel. De Cunzo-Serretiello, 1990) che ne attesta la "straordinaria valenza" e la necessità di conservazione **integrale** (morfologia naturale, affresco, laghetto, apparati rupestri). L'area è inoltre ricompresa nei vincoli paesaggistici generali (DM Minori 08.10.1960; DM Maiori 01.12.1961; art. 136) e nel sito UNESCO "Costiera Amalfitana".

- **Effetti attesi dell'opera sul bene.**

Gli elaborati descrivono imbocchi, muri e opere accessorie in **prossimità** del sistema carsico: la **Relazione archeologica ANAS (PFTE)** qualifica l'intorno della Grotta e del complesso di S. Francesco come ambiti a **rischio archeologico alto**, con natura carsica diffusa e cavità potenzialmente interferenti con scavi e rilevati. Per tutte le opere che comportano scavi superficiali (rilevati, portali di galleria, muri) il rischio relativo in fase esecutiva è da considerare almeno **medio**.

- **Incompatibilità e cautele:** In assenza di indagini speleologiche e archeologiche **esaustive** sull'estensione/connessione delle cavità (anche sommerse) e di un piano di tutela cantiere-specifico per il bene vincolato, non risulta garantita la **non interferenza** tra lavorazioni e

integrità del contesto rupestre, con conseguente profilo di **incompatibilità** rispetto al quadro di tutela.

- Con nota del 5 dicembre 2023 l'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale, rispondendo a una segnalazione relativa alla presenza di cavità sotterranee lungo il tratto Minori–Maiori, richiama il quadro normativo dei Piani Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PsAI) e ribadisce che, nelle aree a pericolosità e rischio elevato o molto elevato, gli interventi infrastrutturali sono ammissibili solo se accompagnati da idonee misure di mitigazione del rischio e da una riduzione della vulnerabilità delle strutture interessate. La stessa nota precisa che per le opere pubbliche è obbligatoria la redazione di specifici studi di compatibilità idraulica e geologica, sui quali l'Autorità è chiamata a esprimere parere. Alla data della comunicazione, tuttavia, l'Autorità dichiara di non aver ancora ricevuto alcuna richiesta di parere in merito al progetto di galleria Minori–Maiori (cfr. Allegato 9).

- Distanza dal tracciato:** Secondo l'Analisi Archeologica allegata al progetto ANAS, la distanza tra l'imbocco della galleria e la Grotta dell'Annunziata viene valutata come a rischio archeologico medio per la vicinanza a cavità naturali e per la rilevanza del sito. L'Alternativa 2 – poi scartata – prevedeva il passaggio della galleria in prossimità diretta della grotta, con un rischio definito elevato per la tutela del bene vincolato.
- Stato di Degrado:** L'affresco all'interno della grotta, che testimonia l'antica coltivazione di agrumi, è già in uno stato di degrado. Viene richiesto, non solo dai comitati, un intervento di restauro immediato, non la cantierizzazione di un'opera impattante nelle vicinanze.
- Sensibilità del Sito:** L'area è stata recentemente oggetto di ordinanze di sospensione di attività improprie (parcheggio) e di un decreto di sequestro da parte della Procura di Salerno, a testimonianza della sua vulnerabilità e dei vincoli che vi insistono.

### 2.3.2 Fronte mare di Minori – criticità specifiche.

- Configurazione orografica e valore d'uso degli spazi.**

L'area di sbocco lato est del lungomare di Minori, oggi in parte occupata da un'attrezzatura sportiva, conserva una configurazione orografica delicata e una **valenza storico-identitaria** (antico luogo di spanditura della pasta; belvedere della "Mortella"; micro-topografia riparata dai venti di levante). La trasformazione dell'area in **rampa stradale di raccordo** verso l'imbocco della galleria produrrebbe uno spazio **residuale** di scarsa qualità urbana e un percorso pedonale più ripido per raggiungere la quota stradale, compromettendo l'uso quotidiano e la qualità della sosta.

- Alterazione percettiva dal mare e opere di sostegno.**

Le tavole richiamate nella petizione descrivono una **sequenza di pareti di contenimento** (l'ultima con geometria triangolare) percepibile dal mare, in contrasto con l'andamento "morbido" del tracciato storico costiero. L'effetto sarebbe una **ferita artificiosa** nell'orografia del fronte mare, con perdita della continuità paesaggistica che caratterizza la vista di Minori.

- Sicurezza pedonale e conflitto con sbocco veicolare.**

La geometria in uscita dalla galleria (in discesa verso il lungomare) può generare un **punto critico di conflitto** fra flussi veicolari e attraversamenti pedonali nel "residuo lungomare", con

aggravio del rischio per gli utenti deboli. Anche ipotizzando un portale/“invito” schermato, l’ingombro architettonico resterebbe **intrusivo** nel panorama e nella scena urbana.

- **Riferimenti storici e coerenza con la tutela.**

Generalizzando le conclusioni della relazione di vincolo del 1990, la stessa costituisce **riferimento generale** per valutare come ulteriori rampe e muri **consolidino** una traiettoria trasformativa incompatibile con la bellezza d’insieme tutelata.

- **Replica progettuale ANAS (PFTE) e valutazione.**

Il PFTE dichiara, per il lato Minori, obiettivi di **mitigazione** (piazza civica, filtri verdi tra tracciato veicolare e ciclopedonale, controllo pressioni acustiche con portali, mantenimento di coni visuali). Tali accorgimenti, pur apprezzabili in linea di principio, **non risolvono** le criticità strutturali indicate sopra: la rampa rimane elemento dominante, la continuità paesaggistica dal mare risulta compromessa e **non è definito** un modello gestionale che garantisca coesistenza sicura tra flussi pedonali e sbocco veicolare.

### 2.3.3 Prescrizioni paesaggistiche e impegni assunti nel 2020

Nel 2020 la **Commissione Locale per il Paesaggio del Comune di Minori**, con il parere n. 03/2020 (seduta n. 2/2020 del 10 gennaio 2020), ha espresso un giudizio favorevole “di larga massima” sulla variante in galleria tra Minori e Maiori, indicando cinque ambiti principali di intervento e prescrizioni da recepire nelle successive fasi di progettazione definitiva ed esecutiva. Nello stesso anno le **Giunte comunali di Minori e Maiori** hanno preso atto, in linea generale, del progetto di fattibilità tecnica ed economica redatto da ANAS, subordinandone l’attuazione al rispetto delle condizioni e delle modifiche progettuali richieste.

La Commissione concentra le prescrizioni su cinque punti chiave: accorciare e “alleggerire” il nuovo tracciato nel tratto urbano della S.S. 163, così da restituire il più possibile il fronte mare a una fruizione pedonale e panoramica; ripensare l’imbocco della galleria (rotazione/traslazione e riduzione dell’ingombro) per ridurne l’impatto visivo sul lungomare e sugli edifici; rendere il portale esterno più sobrio, ridimensionando le opere e togliendo elementi architettonici superflui in favore di un inserimento paesaggisticamente compatibile; rivedere in modo coerente rampa carrabile, S.S. 163 e passeggiata della Torricella, garantendo continuità e qualità dello spazio pubblico sul mare; infine, *tutelare integralmente la Grotta dell’Annunziata, riconoscendone l’eccezionale valore e adottando soluzioni che ne escludano qualunque compromissione.*

**A oggi non risulta disponibile al pubblico un progetto definitivo** da cui verificare se e in che modo le succitate prescrizioni siano state effettivamente recepite. **Questa incertezza alimenta dubbi sulla reale capacità dell’opera di coniugare funzionalità viaria e tutela paesaggistica, come richiesto dagli stessi organi preposti.**

### 2.4 Cantieri: qualità ambientale e viabilità

Le criticità analizzate nei paragrafi che seguono risultano più articolate sul lato Maiori perché il progetto prevede, in quel settore, **più aree di cantiere e funzioni logistiche** (cantieri base, stoccaggi, lavorazioni, portali di galleria) e perché l’area è interessata da **emergenze culturali, speleologiche e archeologiche di particolare rilievo**.

Sul lato Minori, invece, l'impatto del progetto è **più concentrato ma non meno significativo**: esso riguarda il **fronte mare del paese e l'unica area di cantiere localizzata lungo il lungomare**, con lavorazioni previste in soggezione di traffico e in un ambito urbano densamente frequentato da residenti e visitatori.

La diversa estensione dell'analisi riflette quindi una **differenza reale di configurazione e complessità dei cantieri**, e non una minore rilevanza degli impatti sul lato Minori, che risultano invece **concentrati su uno spazio urbano identitario e particolarmente sensibile**.

- **Qualità dell'aria e cantieri: sottovalutazione degli impatti sul lato Minori**

Le analisi sulla componente “*Aria e clima*” predisposte da **ANAS** restituiscono un quadro complessivamente ottimistico, fondato su modelli che ipotizzano una riduzione delle concentrazioni inquinanti grazie alla fluidificazione del traffico e all’eliminazione del tratto semaforizzato. Tali conclusioni, tuttavia, **non tengono conto in modo realistico degli impatti generati dalla fase di cantiere**, in particolare sul lato Minori, né delle possibili code con variante attiva causate da ingorghi in punti successivi.

Le simulazioni più dettagliate riguardano infatti il cantiere principale di Maiori (Demanio e Capo d’Orso), che vengono analizzate nel seguito. **Mancano invece analisi equivalenti dedicate al fronte mare di Minori**, nonostante la presenza di cantieri operativi direttamente lungo la SS163.

La stessa Relazione di cantierizzazione chiarisce che, lato Minori, **tutte le lavorazioni avverranno in soggezione di traffico**, senza piste di cantiere dedicate, con compresenza di mezzi pesanti, traffico locale e autobus turistici. In un ambito urbano stretto, densamente abitato e già congestionato, questa impostazione **comporta inevitabilmente un incremento locale delle emissioni da traffico e delle polveri di cantiere**, che non risulta adeguatamente modellato né valutato.

Le analisi ANAS assumono dunque **uno scenario teorico e favorevole**, che non considera:

- il traffico aggiuntivo quotidiano generato dai cantieri lato Minori e lato Maiori;
- i flussi continui di camion e betoniere da e verso le aree di stoccaggio e frantumazione;
- l’effetto cumulativo tra traffico ordinario, traffico turistico stagionale e traffico di cantiere lungo un unico asse costiero.

Ne deriva una **sottovalutazione degli impatti sulla qualità dell'aria e sulla salute pubblica** per residenti e frequentatori del lungomare di Minori. Tale criticità richiederebbe invece un **piano di mitigazione specifico per il lato Minori**, con limitazioni temporali delle lavorazioni, misure rafforzate di abbattimento delle polveri e monitoraggio in continuo, **misure che non risultano chiaramente definite negli elaborati oggi disponibili**.

- **Qualità dell'aria e impatti di cantiere lato Maiori (Via Demanio / Capo d’Orso)**

Gli elaborati “Atmosfera” del SIA includono mappe di concentrazione per **NOx, CO, benzene (C6H6), PM10 e PM2,5** nello **stato attuale** e nello **stato di progetto**, con indicazione esplicita dei **valori di fondo** utilizzati. In particolare, le tavole riportano come fondo: **PM10 = 23,59 µg/m³, PM2,5 = 14,34 µg/m³, benzene = 1,04 µg/m³, CO = 2,07 mg/m³**, associati alla centralina traffico urbano **SA22 (ARPAC)**; per i **NOx** il fondo indicato è **27,80 µg/m³** associato alla centralina di fondo rurale **NA1 (ARPAC)**. Le mappe, però, rappresentano le concentrazioni in **classi cartografiche** e non mettono a disposizione, in modo immediato e verificabile dal

cittadino, una **tavella di valori puntuali** (fondo + contributo + totale) per i luoghi più sensibili del tessuto urbano di Maiori (ad esempio Via Demanio e il fronte mare).

Per la **fase di cantiere**, la tavola dedicata alle polveri (**T00IA05AMBCT19A**) riporta una mappa delle **concentrazioni in cantiere di PM10 e PM2,5**, individuando esplicitamente le aree di cantiere **AS\_01, AL\_02, CB\_01a e CO\_02** e un unico **ricettore (C1)**. La legenda della tavola arriva fino alle classi massime  $\geq 20,00 \mu\text{g}/\text{m}^3$  per il PM10 e  $\geq 8,00 \mu\text{g}/\text{m}^3$  per il PM2,5, con indicazione separata dei valori di fondo (PM10 23,59  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  e PM2,5 14,34  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ). Anche in questo caso, tuttavia, la rappresentazione è per **classi** e non pubblica in forma tabellare i **valori numerici totali** (fondo + contributo di cantiere) al ricettore, né un quadro sintetico che consenta di comprendere con immediatezza l'esposizione locale nelle aree urbane più frequentate.

Alla luce di quanto sopra, risulta opportuno che ANAS renda disponibili, per il lato Maiori, **tabelle di sintesi ai ricettori urbani** (Via Demanio/fronti sensibili) con i valori modellati di **PM10, PM2,5, NOx, CO e benzene** in esercizio e in cantiere, includendo il confronto con i limiti del **D.Lgs. 155/2010** e indicando in modo chiaro **fondo, contributo e totale atteso**, oltre ai **piani di mitigazione e monitoraggio** effettivamente previsti per le aree operative.

- **Qualità dell'aria e impatti di cantiere nell'area Porto – San Francesco e imbocco galleria lato Maiori**

Per l'area compresa tra il **porto di Maiori** e il complesso di **San Francesco**, la documentazione progettuale disponibile evidenzia un contesto territorialmente delicato e, in termini geomorfologici, la relazione generale richiama la presenza di condizioni di pericolosità/rischio secondo la cartografia **PSAI**, con classi che arrivano fino a **P4** per la pericolosità e **R4** per il rischio (nel quadro complessivo descritto come compreso tra P2–P4 e R2–R4). In questo contesto, la valutazione della qualità dell'aria assume particolare rilevanza perché le attività di realizzazione (scavi, movimentazioni, traffico di cantiere e aree tecniche) possono concentrarsi in spazi costieri di forte fruizione.

Dal punto di vista atmosferico, le tavole del SIA **T00IA05AMBCT14A–CT18A** coprono anche il tratto costiero di Maiori e mostrano le concentrazioni per **NOx, CO, benzene, PM10 e PM2,5** nello stato attuale e di progetto, riportando esplicitamente i **valori di fondo: PM10 23,59  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , PM2,5 14,34  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , benzene 1,04  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , CO 2,07  $\text{mg}/\text{m}^3$**  (centralina **SA22 – ARPAC**) e **NOx 27,80  $\mu\text{g}/\text{m}^3$**  (centralina **NA1 – ARPAC**). Tuttavia, tali elaborati sono strutturati come **mappe per classi di isoconcentrazione** e non isolano l'area **porto–San Francesco** come ricettore dedicato, né pubblicano valori numerici puntuali (fondo + contributo + totale) specifici per il porto, per l'area di San Francesco o per l'intorno immediato della Grotta.

Per la fase di cantiere, la tavola specifica sulle polveri **T00IA05AMBCT19A** rappresenta PM10 e PM2,5 in cantiere individuando le aree **AS\_01, AL\_02, CB\_01a e CO\_02** e un solo **ricettore C1**, con classi fino a  $\geq 20,00 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (**PM10**) e  $\geq 8,00 \mu\text{g}/\text{m}^3$  (**PM2,5**). Nella tavola, per come è resa disponibile, non risultano rappresentati **ricettori dedicati** né scenari specifici per l'area **porto–San Francesco**, nonostante la sensibilità del contesto e l'alta frequentazione.

In sintesi, per la zona **porto–San Francesco** la documentazione "Atmosfera" oggi consultabile consente di vedere l'andamento spaziale per classi e i valori di fondo, ma non permette una verifica trasparente e immediata dell'esposizione locale in punti chiave

(banchina/anfiteatro/complesso conventuale). Per questo, appare necessario che in sede di VIA o di riesame progettuale ANAS:

- **individui ricettori atmosferici specifici** nell'area porto-San Francesco (punti di massima fruizione e prossimità alle aree tecniche/imbocchi) e pubblici in forma tabellare i valori modellati di **PM10, PM2,5, NOx, CO e benzene** in esercizio e in cantiere (fondo, contributo e totale);
- fornisca un confronto puntuale con i limiti del **D.Lgs. 155/2010**, indicando chiaramente il margine di sicurezza o eventuali criticità;
- renda pubblici i **piani di mitigazione e monitoraggio** specifici per l'area (misure anti-polveri, gestione dei flussi veicolari di cantiere e controlli coerenti con la vulnerabilità del contesto).

- **Traslazione della congestione del traffico e delle emissioni**

Le mappe di concentrazione degli inquinanti prodotte da ANAS e rese pubbliche dal Ministero mostrano che, con la realizzazione della galleria, le concentrazioni medie di alcuni inquinanti lungo i tratti oggi più congestionati possono ridursi, principalmente per effetto della fluidificazione del traffico e della riduzione delle code semaforiche. Tuttavia, una lettura integrata delle stesse mappe evidenzia un fenomeno di **traslazione della congestione**, più che una sua eliminazione: la pressione veicolare, e quindi le emissioni, tende a spostarsi verso nuovi nodi critici del sistema (imbocchi di galleria, rotatorie, intersezioni, innesti sulla viabilità esistente), che coincidono con aree urbanizzate e ambiti portuali di elevata sensibilità paesaggistica e turistica.

Durante l'incontro pubblico tenutosi a Minori il 17 marzo 2025, è stato richiamato il rischio che il progetto, nella forma attuale, trasformi criticità da congestione diffusa in “punti caldi” localizzati in prossimità degli imbocchi e delle aree di cantiere, con ricadute su qualità dell'aria, sicurezza e vivibilità degli spazi pubblici.

In assenza di una valutazione specifica degli effetti locali in corrispondenza di questi nodi (porto-San Francesco, Via Demanio/Capo d'Orso, lungomare di Minori), il rischio è che si generino nuove concentrazioni di pressione veicolare ed emissiva in ambiti già fragili sotto il profilo paesaggistico, ambientale e geomorfologico.

## 2.5 Impatti socio-economici, sicurezza e salute pubblica

- **Cantierizzazione in ambiti sensibili.**

Le planimetrie ANAS localizzano le aree base e di stoccaggio tra Capo d'Orso e Via Demanio (Maiori), con dotazioni quali impianti di betonaggio, frantumazione mobile, lavaruote, serbatoi, pesa, uffici e parcheggi. La collocazione lungo il fronte costiero e la prossimità a beni sottoposti a vincolo amplificano gli impatti temporanei e potenzialmente permanenti su paesaggio, qualità dell'aria e fruizione turistica, incidendo in modo significativo sulla percezione e sull'uso degli spazi pubblici.

- **Lavorazioni in soggezione di traffico.**

La Relazione di cantierizzazione ANAS specifica che, sul lato Minori, le aree di cantiere sono localizzate in prossimità dell'attuale S.S. 163 e che “non si prevedono aperture di piste di cantiere”, con la conseguenza che “tutte le lavorazioni risultano essere in soggezione di

traffico”. In concreto, scavi, movimentazione dei materiali e transito di camion e betoniere avverrebbero con la strada aperta al passaggio di autovetture, autobus turistici e mezzi pesanti. In un ambito urbano ristretto come il lungomare di Minori, già fortemente congestionato nei periodi di maggiore afflusso turistico, tale impostazione accresce sensibilmente le criticità in termini di sicurezza, inquinamento atmosferico e acustico, gestione delle emergenze e qualità della vita dei residenti.

- **Mobilità, accessibilità e sicurezza degli spazi pubblici (Maiori e Minori)**

Gli impatti del progetto non riguardano esclusivamente la qualità dell’aria, ma incidono in modo diretto sulla mobilità quotidiana e sull’accessibilità urbana in entrambi i comuni. La gestione del traffico di cantiere lungo un asse costiero già saturo può produrre rallentamenti cronici, attraversamenti più insicuri, difficoltà per anziani e persone con mobilità ridotta, criticità per il trasporto scolastico e per l’accesso ai servizi essenziali, fino a condizioni problematiche per il transito dei mezzi di soccorso. Sul lato Minori, la riconfigurazione degli sbocchi della galleria e del lungomare residuo può inoltre generare conflitti tra veicoli in uscita e flussi pedonali, con rischi specifici per gli utenti deboli e una trasformazione percepibile del fronte mare (rampe, opere di sostegno). Tali effetti richiedono misure di sicurezza e di gestione dell’esercizio oggi non puntualmente definite.

Inoltre, le scelte localizzative dei cantieri non possono essere valutate come alternative “neutre” sotto il profilo della mobilità: anche l’ipotesi di spostare le principali aree operative in zona Capo d’Orso comporterebbe flussi aggiuntivi di mezzi pesanti lungo la S.S. 163, già oggi satura e caratterizzata da carreggiate strette, curve a raggio ridotto, interferenze con accessi privati e presenza costante di traffico locale e turistico. In assenza di un’infrastruttura alternativa dedicata al trasporto dei materiali, la delocalizzazione rischia pertanto di spostare e amplificare le criticità, generando un flusso continuo di camion lungo la costa, con aumento dei tempi di percorrenza, maggior rischio di incidenti e ulteriore congestione per residenti e visitatori. In questo senso, l’ubicazione dei cantieri deve essere valutata considerando l’intera catena logistica dei trasporti, poiché il semplice spostamento in zona Capo d’Orso non risolve i problemi strutturali di traffico e sicurezza sulla S.S. 163. Tali criticità risultano peraltro già riconosciute in sede comunale, come emerge dagli atti con cui il Comune di Maiori ha espresso riserve sulla compatibilità delle aree portuali e di ingresso città con funzioni di cantiere.

- **Salute pubblica, fasce vulnerabili e attività economiche**

L’analisi degli impatti non può limitarsi a una lettura “media” delle concentrazioni inquinanti, poiché i cantieri insistono su contesti densamente abitati e frequentati, con esposizioni quotidiane ravvicinate. Bambini, anziani, persone con patologie respiratorie o cardiache, soggetti fragili e persone con disabilità risultano particolarmente esposti agli effetti di polveri ed emissioni, con possibile incremento dello stress respiratorio e peggioramento della qualità della vita per l’intera durata dei lavori.

Contestualmente, polveri, rumori, vibrazioni e occupazioni pluriennali di suolo in aree a forte vocazione turistica comportano rischi rilevanti per l’immagine dei luoghi e per la continuità delle attività economiche locali. In assenza di una valutazione preventiva “appropriata” sugli

habitat (ZSC “Valloni della Costiera Amalfitana”) e di un piano di mitigazione verificabile, gli oneri ambientali e socio-economici a carico di residenti e operatori appaiono significativi.

- **Logistica dei cantieri e scelte localizzative**

L’occupazione di aree strategiche per i cantieri, come i circa 1.000 mq dell’anfiteatro del porto di Maiori e le ipotesi di esproprio di aree commerciali a Maiori e Minori, rappresenta una criticità rilevante per il turismo e per le attività economiche, con possibilità di danni gravi e in assenza di certezze sui tempi effettivi di lavoro. Non a caso, nella Delibera di Giunta n. 11 del 10 gennaio 2020, il Comune di Maiori, pur prendendo atto del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica, ha richiesto espressamente l’individuazione di una diversa localizzazione per le aree di stoccaggio dei materiali, ritenendo incompatibile l’utilizzo dell’anfiteatro portuale e dell’area di ingresso alla città per le ricadute sulla visibilità turistica, sulla fruizione del porto e sui rischi connessi all’esposizione ai marosi di scirocco.

D’altra parte, anche l’ipotesi di spostare le principali aree di cantiere in zona Capo d’Orso non appare una soluzione neutra sotto il profilo della mobilità: qualsiasi configurazione che preveda il trasporto dei materiali lungo la S.S. 163 comporta un intenso traffico di mezzi pesanti su un’arteria già caratterizzata da carreggiate strette, curve a raggio ridotto e interferenze con traffico locale e turistico. In assenza di un’infrastruttura alternativa dedicata, la delocalizzazione del cantiere rischia quindi di spostare e amplificare le criticità, senza risolvere i problemi strutturali di traffico e sicurezza.

- Partecipazione e trasparenza amministrativa

Nella procedura VIA nazionale risultano registrate soltanto due osservazioni di cittadini e una memoria di ANAS, mentre non compaiono osservazioni dei Comuni di Minori e Maiori, nonostante la rilevanza dell’intervento su un tratto costiero UNESCO (cfr. Allegato 9). Dalla documentazione consultabile non emerge, inoltre, l’attivazione di una consultazione pubblica strutturata sugli elaborati aggiornati, né un chiaro allineamento tra atti comunali, prescrizioni e pareri paesaggistici. In un contesto UNESCO e multi-vincolo, la legittimazione delle scelte richiede pubblicità integrale degli elaborati e un coinvolgimento effettivo della collettività.

Durante il Consiglio Comunale di Minori del 5 febbraio 2024, il Sindaco ha dichiarato che Comune, Soprintendenza, Ministero della Cultura e Ministero della Transizione Ecologica avrebbero trasmesso ad ANAS “circa 400 pagine di prescrizioni” sul progetto. Tuttavia, sulla base degli atti finora rintracciabili, risultano consultabili principalmente il parere CLP n. 03/2020, le delibere comunali del 2020 e pochi altri documenti. Tale discrepanza tra dichiarazioni pubbliche e atti effettivamente accessibili pone un problema di trasparenza: qualora esistano ulteriori prescrizioni o condizioni, esse dovrebbero essere rese pubbliche e indicate in modo completo al progetto, consentendo a cittadini e portatori di interesse di valutarne contenuti e grado di recepimento. A ciò si aggiunge quanto indicato nella nota dell’Autorità di Bacino Distrettuale del 5 dicembre 2023: pur richiamando l’obbligo di specifici studi di compatibilità idraulica e geologica ai sensi del Piano Stralcio per l’Assetto Idrogeologico, l’Autorità precisa che, alla data della comunicazione, non risulta presentata alcuna richiesta di parere sul progetto di galleria Minori–Maiori. Questo elemento conferma che il quadro autorizzativo e conoscitivo dell’intervento risulta tuttora incompleto e rafforza

l'esigenza di massima trasparenza nella pubblicazione degli elaborati tecnici e degli atti istruttori (cfr. Allegato 9).

- **Proporzionalità danno/beneficio.**

In assenza di un'analisi costi-benefici condivisa, i benefici attesi in termini di risparmio di tempo di percorrenza appaiono modesti rispetto agli impatti ambientali, paesaggistici e socio-economici descritti, determinando un bilancio complessivo che solleva un evidente problema di proporzionalità tra danno e beneficio.

---

### 3. Azioni dei Comitati e Proposte Alternative

#### 3.1. Mobilitazione e Azioni Legali

I comitati hanno avviato una campagna di informazione e mobilitazione, invitando cittadini, associazioni e operatori a:

- **Presentare osservazioni formali** ad ANAS entro il termine di 30 giorni, concentrandosi sugli aspetti ambientali, paesaggistici, culturali e sanitari.
- **Valutare il ricorso alla giustizia amministrativa**, impugnando gli atti lesivi davanti al TAR Campania (entro 60 giorni) o con ricorso straordinario al Presidente della Repubblica (entro 120 giorni).
- **Partecipare a manifestazioni pubbliche**, con l'intenzione di "tornare in piazza" per manifestare il dissenso.

#### 3.2. Richieste alle Istituzioni

Viene rivolto un appello diretto ai politici, "soprattutto se impegnati in campagna elettorale regionale", affinché passino "dalle chiacchiere" a inviare osservazioni formali ad ANAS. Si chiede la massima trasparenza, con la pubblicazione integrale di tutti gli elaborati progettuali aggiornati e degli studi preliminari (archeologici, geologici, ambientali). L'obiettivo finale dichiarato è fermare l'opera.

#### 3.3. Proposte Alternative.

La galleria è inutile in relazioni ai problemi di viabilità, il Comitato Tuteliamo la Costiera Amalfitana propone invece un approccio integrato per una nuova mobilità sostenibile in Costiera Amalfitana:

- **Gestione del Traffico Esistente:** Implementazione di "una ben progettata serie di semafori intelligenti e un unico centro di controllo".
- **Potenziamento del Trasporto Pubblico:** Incremento del trasporto pubblico terrestre e, soprattutto, marittimo.
- **Investimenti Alternativi:** Utilizzare i fondi stanziati per "progettare un miglioramento del porto di Maiori" al fine di aumentarne la capacità e favorire il trasporto via mare.
- **Disincentivo all'Uso del Mezzo Privato:** Rendere "non conveniente l'uso dell'auto privata almeno per gli spostamenti interni e da/verso Salerno".

### 3.4 Uso strumentale dell'obiettivo 'secondario' di pedonalizzazione del tratto escluso

L'enfasi del sindaco di Minori sulla pedonalizzazione del tratto della SS163 escluso dalla variante in galleria va letta anche alla luce di quanto emerge dagli elaborati ANAS resi pubblici.

Gli elaborati ANAS di PFTE prevedono la destinazione **prevalente** a passeggiata ciclo-pedonale del tratto di SS163 bypassato e, al contempo, un **transito limitato** per residenti, mezzi di emergenza e manutenzione tramite varchi controllati. Tuttavia, **non risulta definito alcun modello di esercizio** che spieghi come le due funzioni possano coesistere in condizioni di **sicurezza** (accessi protetti ai pedoni in prossimità degli imbocchi, separazioni fisiche, regole di priorità, limiti di velocità, fasce orarie, segnalamento, gestione dei varchi, responsabilità del gestore). Le stesse relazioni segnalano criticità di interferenza con gli **imbocchi di galleria** e rinviano a soluzioni da sviluppare, senza fornirne la disciplina puntuale. Ne consegue che l'asserita "riqualificazione ciclo-pedonale" è, allo stato degli atti, **priva di un progetto gestionale** verificabile.

Per migliorare la fruizione pedonale tra Maiori e Minori, una **soluzione meno invasiva** e più economica potrebbe essere **una passeggiata pedonale a sbalzo**.

In Costiera esiste già un importante riferimento progettuale: nel 2021 è stata finanziata e aggiudicata la **progettazione di una passerella pedonale a sbalzo** tra Amalfi, Atrani e Castiglione di Ravello, parallela alla SS163, con l'obiettivo dichiarato di migliorare la sicurezza dei pedoni e valorizzare il paesaggio costiero.

Per Maiori, secondo quanto annunciato dal Comune a fine ottobre 2023, l'Ufficio Tecnico risulta impegnato nella redazione del progetto di fattibilità tecnico-economica per una camminata a sbalzo parallela alla SS163, con estensione del lungomare fino alla Torre Normanna.

Qualora le verifiche tecniche e autorizzative risultassero positive sul lato est, *analoghe valutazioni potrebbero essere esplorate anche sul lato ovest*.

Alla luce di questi elementi, la realizzazione della galleria Minori–Maiori non appare giustificata né proporzionata rispetto a benefici di viabilità inesistenti e a possibili miglioramenti per i pedoni, ottenibili tramite soluzioni alternative meno impattanti e con effetti altrettanto panoramici.

### 3.5 Valutazione di proporzionalità e sintesi conclusiva

Alla luce dei profili di vincolo e delle criticità evidenziate, la realizzazione della galleria Minori–Maiori non risulta, allo stato, **proporzionata** rispetto ai benefici di viabilità dichiarati. Le alternative descritte (ottimizzazione della mobilità esistente, potenziamento del TPL terrestre e marittimo, percorsi pedonali dedicati a sbalzo) appaiono idonee a perseguire gli obiettivi di sicurezza e fruizione con **minore impatto** e con effetti panoramici coerenti con il contesto.

Un'ulteriore conferma della debolezza del quadro decisionale emerge dal Question Time del 19 aprile 2023 in Consiglio Regionale della Campania. In quella sede la Giunta, rispondendo a un'interrogazione sulla galleria Minori–Maiori, ha dichiarato che la soluzione in galleria è stata proposta direttamente dai Comuni interessati nell'ambito della convenzione del 2018 e che ipotesi diverse – come il limitato ampliamento della carreggiata con una passerella pedonale a sbalzo – non sono state oggetto di valutazione. Ciò evidenzia come l'intervento sia stato incardinato nel

programma regionale senza un confronto sistematico con alternative meno impattanti, in contrasto con i principi di proporzionalità e di buona amministrazione che dovrebbero guidare l'uso delle risorse pubbliche.

A questo quadro si aggiunge, da ultimo, la sentenza del Consiglio di Stato che ha confermato la chiusura del parcheggio antistante la Grotta dell'Annunziata **riconoscendo l'area come ambito a inedificabilità assoluta e ad elevatissima pericolosità da frana (zona P4)**, dove non è ammissibile alcun incremento del carico antropico. In altri termini, mentre il massimo giudice amministrativo ribadisce l'esigenza di **ridurre** le pressioni d'uso su questo tratto di costa, il progetto di galleria prevede di **accrescerle** con cantieri, imbocchi, traffico pesante e nuova infrastruttura stradale permanente.

Dalla documentazione di gara risulta che i Comuni di Maiori e Minori non sono parti del contratto d'appalto, ma soltanto il territorio interessato dall'opera. La facoltà di annullare la procedura, non aggiudicarla o non stipulare il contratto è attribuita esclusivamente ad ANAS. I Comuni non dispongono quindi di un potere formale di "recesso" dall'opera, ma possono revocare o rivedere i propri atti di assenso, avrebbero potuto presentare osservazioni nel procedimento espropriativo e possono chiedere alle amministrazioni competenti una rivalutazione complessiva dell'intervento alla luce delle criticità emerse.

Gli stessi documenti ANAS trasmessi al Comune nel 2018–2019 mostrano che furono studiate almeno tre varianti di tracciato in galleria, tutte ritenute "tecnicamente fattibili", e che la cosiddetta "Soluzione 1" è stata selezionata come preferenziale, corredandola di un ricco corredo di studi specialistici (ambientali, archeologici, geologici, paesaggistici). Nessuno di questi elaborati, tuttavia, prende in considerazione scenari privi di nuova galleria – ad esempio una gestione intelligente del traffico, il potenziamento del trasporto pubblico o una passeggiata pedonale a sbalzo – che risultano invece centrali nel dibattito pubblico e nelle proposte dei Comitati. Ciò conferma che la comparazione tra opzioni è avvenuta all'interno di un perimetro decisionale molto ristretto, in potenziale contrasto con i principi di proporzionalità e di valutazione delle alternative sanciti dalla normativa ambientale e di buona amministrazione.

Una conferma ulteriore della fragilità del quadro decisionale emerge anche dalla successiva **interrogazione a risposta scritta R.G. n. 909 del settembre 2024**: in quell'occasione la stessa Direzione Mobilità, riportando le informazioni di ACaMIR e ANAS, ha riconosciuto che il progetto esecutivo non è ancora disponibile per la Regione e che l'analisi costi–benefici richiamata riguarda soltanto due varianti entrambe in galleria, senza valutare scenari alternativi di mobilità meno impattanti. Nel contempo, vengono rivendicate indagini molto approfondite sulla Grotta dell'Annunziata e sul costone, senza però rendere pubblici gli elaborati tecnici. Ciò rafforza l'esigenza di una **valutazione aggiornata, trasparente e comparativa** delle alternative, prima di procedere in modo irreversibile con l'opera.

#### **4. Procedura di Esproprio**

In data 4 novembre 2025, ANAS S.p.A. ha pubblicato l'avviso di "Avvio del procedimento volto all'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio" ai sensi dell'art. 11 del D.P.R. n. 327/2001. Questo atto segna l'inizio formale dell'iter che porterà all'acquisizione coattiva dei terreni necessari per la realizzazione dell'opera.

Gli atti (piano particolare di esproprio ed elenco ditte) risultano depositati presso i Comuni di Maiori e Minori e presso ANAS – Struttura Territoriale Campania.

Entro lo stesso termine di 30 giorni, i portatori di interessi pubblici o privati potevano far pervenire al RUP le proprie osservazioni scritte a mezzo raccomandata A/R o PEC all'ANAS.

Il procedimento di esproprio riguarda un vasto numero di particelle catastali nei comuni di Maiori e Minori.

Le modalità di acquisizione variano tra esproprio definitivo, costituzione di servitù e occupazione temporanea per le aree di cantiere.

---

## APPENDICE DI APPROFONDIMENTO

Il presente approfondimento raccolge elementi tecnici, paesaggistici e storico-culturali essenziali per una valutazione più ampia e informata del progetto di variante in galleria tra Minori e Maiori (codice ANAS NA286). Esso integra il documento principale con dossier tematici su punti nodali del dibattito pubblico, quali:

- Il valore e la vulnerabilità della Grotta dell'Annunziata
- Il danno paesaggistico e l'incompatibilità lato Minori
- Il vincolo UNESCO e la conservazione dell'integrità del sito costiero
- Le alternative meno impattanti per la mobilità intercomunale
- Il contenzioso referendario in atto nel Comune di Maiori

L'appendice vuole offrire una visione oggettiva e documentata dei rischi connessi all'opera e degli elementi critici evidenziati da tecnici, enti, comitati civici e normative vigenti. In assenza di un progetto definitivo reso pubblico e privo di una compiuta valutazione ambientale e paesaggistica, risulta indispensabile esaminare nel dettaglio i fattori che potrebbero compromettere un'area vincolata, fragile e di altissimo pregio come la Costiera Amalfitana.

---

Allegati:

- 1) [Stima preliminare di Analisi Costi–Benefici \(ACB\)](#)
- 2) [Estratti di studi ambientali, VIA e pareri della Soprintendenza](#)
- 3) [Tabella sintetica delle aree di cantiere e di stoccaggio \(dati da elaborati ANAS\)](#)
- 4) [Video Comizio “Formichelle / Grotta delle Canne”](#)
- 5) [Grotta dell'Annunziata. Valore storico, artistico, geologico e paesaggistico](#)
- 6) [Fragilità e pericolosità dell'area lato Maiori](#)
- 7) [Tracciato e opere previste – lato Minori](#)
- 8) [Modello di riferimento per approccio integrato VAS](#)
- 9) [Atti istituzionali, prescrizioni e osservazioni sul progetto di variante in galleria](#)
- 10) [Richiesta di Referendum: Iter cronologico e considerazioni](#)

---

## **ALLEGATO N. 1**

### **Stima preliminare di Analisi Costi–Benefici (ACB)**

#### **Variante in galleria Minori–Maiori (progetto ANAS NA286)**

#### **e alternative di mobilità sostenibile**

---

## **1. Oggetto e scopo dell'allegato**

Il presente allegato ha lo scopo di fornire una **valutazione preliminare** dei costi e dei benefici dell'intervento denominato *Variante in galleria alla SS163 tra Minori e Maiori (codice ANAS NA286)*, attualmente oggetto di procedimento espropriativo ai sensi dell'art. 11 del D.P.R. 327/2001. La stima, basata su dati e documenti pubblici (avviso ANAS, planimetrie, briefing tecnico e fonti istituzionali), intende verificare se l'opera risulti **proporzionata** rispetto ai benefici dichiarati e se alternative meno impattanti possano garantire risultati migliori in termini economici, ambientali e sociali.

---

## **2. Scenari considerati**

Sono stati confrontati tre scenari di riferimento:

### **Scenario 0 – Stato attuale:**

Traffico sulla SS163 “Amalfitana” tra Minori e Maiori, presenza di semaforo a Torre Mezzacapo, accesso diretto alle abitazioni e assenza di percorso pedonale protetto tra i due centri.

### **Scenario 1 – Variante in galleria (progetto ANAS NA286):**

Realizzazione di una galleria stradale con imbocchi in località Torre Mezzacapo (Minori) e Capo d'Orso (Maiori); riqualificazione dell'attuale SS163 con destinazione a percorso pedonale; impianti di cantiere (betonaggio, frantumazione, stoccaggi) e aree di occupazione temporanea.

### **Scenario 2 – Alternative meno impattanti:**

- Introduzione di **semafori intelligenti** e centro di controllo del traffico;
- **Potenziamento del trasporto pubblico** su gomma e del **trasporto via mare**;
- Realizzazione di una **passeggiata pedonale a sbalzo** tra i due centri, in continuità con i progetti già avviati (Maiori lato est e tratto Atrani–Castiglione).

---

### 3. Dati di base e ipotesi

Parametro	Valore / Fonte	Note
Costo stimato dell'opera	ordine di grandezza ~20 mln; negli atti/ricostruzioni disponibili è citato un aggiornamento fino a 23,195 mln (prezzario 2022)	Fonte ANAS e Regione Campania
Lunghezza tratta	intervento lungo circa 0,9–1,0 km; galleria naturale L=390	Elaborati ANAS
Risparmio medio di tempo	25–38 secondi per veicolo	Studio traffico ANAS (PFTE)
Area di cantiere (Capo d'Orso e Via Demanio)	oltre 5.000 m <sup>2</sup> complessivi	Tavole ANAS “cantieri distaccati”
Contesto territoriale	Sito UNESCO, vincolo Grotta dell'Annunziata (D.M. 9.1.1990)	Zone a tutela integrale
Durata lavori stimata	durata effettiva indicata: 17 mesi (con sospensione estiva di 3 mesi)	Elaborati ANAS

### 4. Benefici stimati della galleria

Secondo la documentazione consultata, il principale beneficio atteso della galleria consiste nel **modesto risparmio di tempo di percorrenza**.

- **Risparmio medio per veicolo:** 25–38 secondi su un tragitto di circa 1 km.
- **Benefici di sicurezza e ambientali:** non quantificati pubblicamente.
- **Effetto di decongestione:** limitato, poiché il tratto più critico della SS163 è quello **Minori–Amalfi**, non incluso nel progetto.

Di conseguenza, l'effetto complessivo sulla mobilità costiera appare **marginale**, mentre gli impatti economici, paesaggistici e sociali sono significativi.

### 5. Benefici stimati delle alternative

Le alternative non invasive presentano vantaggi potenzialmente maggiori:

- **Gestione del traffico intelligente:** riduce i tempi di attesa e migliora la sicurezza con un costo stimato estremamente contenuto rispetto al costo del progetto di variante.
- **Trasporto pubblico e via mare potenziato:** abbattimento del traffico privato e riduzione emissioni su scala costiera.
- **Passeggiata pedonale a sbalzo:** valorizza il paesaggio e incrementa l'attrattività turistica, generando ritorni economici duraturi con impatti ambientali minimi.

## 6. Confronto sintetico costi/benefici

Voce	Scenario 1 – Galleria	Scenario 2 – Alternative
<b>Costo investimento</b>	~ € 20 mln (alto)	€ 2–4 mln complessivi (stima)
<b>Impatto paesaggistico</b>	Molto elevato (sito UNESCO, fronte mare)	Minimo / reversibile
<b>Beneficio di tempo</b>	25–38 s/veicolo su 1 km	Migliore fluidità globale
<b>Impatto ambientale</b>	Cantiere pesante, polveri, rumore	Trascurabile
<b>Benefici turistici</b>	Dubbi, rischio danno d'immagine	Elevati (nuovo attrattore)
<b>Gestione accessi frontisti</b>	Definita solo in termini generali, senza modello di esercizio puntuale e verificabili	Conservata / migliorata

## 7. Sintesi e conclusioni

Dalla presente stima preliminare emerge che la **variante in galleria Minori–Maiori** presenta:

- **costi molto elevati**,
- **benefici di traffico marginali**,
- **rilevanti impatti su un'area vincolata e sensibile**,
- **assenza di analisi pubbliche sui benefici ambientali o di sicurezza**.

Le **alternative** — gestione intelligente del traffico, potenziamento del trasporto pubblico e passeggiata a sbalzo — risultano:

- **più coerenti** con la mobilità sostenibile e la tutela paesaggistica,
- **meno costose**,
- **potenzialmente più efficaci** per turismo e vivibilità locale.

## 8. Richieste formali

Il Comitato chiede che:

1. ANAS e MIT rendano pubblica l'**Analisi Costi–Benefici ufficiale** dell'intervento NA286;
2. venga redatta e pubblicata una **ACB comparativa** tra la galleria e le alternative sopra indicate;
3. fino a tale pubblicazione, **sia sospesa ogni decisione definitiva** sull'opera, per consentire un confronto trasparente con cittadini, Comuni e autorità di tutela.

**ALLEGATO TABELLARE – Sintesi comparativa ACB**

Voce di confronto	Scenario 1 – Galleria (ANAS)	Scenario 2 – Alternative (mobilità sostenibile)	Osservazioni
<b>Investimento iniziale (€)</b>	~ 20 milioni	2–4 milioni	Fonti ANAS e stime tecniche locali
<b>Durata lavori</b>	3–4 anni stimati	6–12 mesi medi	Ridotta invasività cantieri alternativi
<b>Risparmio tempo</b>	25–38 s/veicolo su 1 km	Gestione ottimizzata flussi	Beneficio marginale in galleria
<b>Benefici ambientali</b>	Incerti / non stimati	Miglioramento qualità aria e paesaggio	Alternativa più sostenibile
<b>Benefici turistici</b>	Dubbi o negativi (cantiere pluriennale)	Elevati: percorso panoramico	Miglior immagine territoriale
<b>Impatto paesaggistico</b>	Elevato (sito UNESCO, vincoli monumentali)	Limitato / reversibile	
<b>Impatto ambientale</b>	Cantiere con polveri, rumore, cave di stoccaggio	Trascurabile	
<b>Accesso frontisti e mezzi di soccorso</b>	Definita solo in termini generali, senza modello di esercizio puntuale e verificabili	Conservato e migliorabile	Lacuna progettuale
<b>Coerenza PNRR / transizione ecologica</b>	Bassa	Alta	
<b>Giudizio complessivo</b>	Bassa proporzionalità costi–benefici	Alta coerenza con tutela e sviluppo locale	

➔ [Torna all'indice](#)

**ALLEGATO N. 2**  
**Estratti di studi ambientali,**  
**VIA e pareri della Soprintendenza**

## 1. Oggetto dell'allegato

Il presente allegato raccoglie e sintetizza le informazioni ambientali e paesaggistiche disponibili relative alla **Variante in galleria Minori–Maiori (ANAS NA286)**, con particolare riferimento a:

- Valutazioni di Impatto Ambientale (VIA) e Valutazioni di Incidenza (VIncA);
- Pareri e competenze della **Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio**;
- Elementi di tutela derivanti dal quadro normativo e dai vincoli esistenti.

## 2. Quadro dei vincoli e contesto territoriale

Vincolo / Ambito di tutela	Riferimento normativo	Descrizione sintetica
<b>Sito UNESCO “Costiera Amalfitana”</b>	Iscrizione 830-001 (UNESCO, 1997)	Intera area di intervento ricade in sito Patrimonio Mondiale; obbligo di salvaguardia integrale dei valori paesaggistici e culturali.
<b>Grotta dell’Annunziata (Minori)</b>	D.M. 9 gennaio 1990	Bene monumentale vincolato; interferenza visiva e potenziale acustica con imbocco est.
<b>Vincolo paesaggistico ex D.Lgs. 42/2004</b>	Art. 136, lett. c) e d)	Tutela di bellezze naturali e panoramiche lungo la SS163 e dei versanti costieri.
<b>Rete Natura 2000: ZSC ‘Valloni della Costiera Amalfitana’</b>	IT8050 - DGR Campania 795/2017	Richiede valutazione di incidenza per impatti su habitat e specie.
<b>Rischio idrogeologico e franosità</b>	Autorità di Bacino	Il territorio è disciplinato dal PsAI; in aree a pericolosità elevata/molto elevata sono richiesti studi di compatibilità idraulica e geologica e parere dell’Autorità; alla data 05.12.2023 non risultava pervenuta richiesta di parere (Nota dell’Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Meridionale (prot. 34764/2023 del 05/12/2023).

### 3. Sintesi di elementi ambientali tratti dagli elaborati ANAS e da fonti pubbliche

Tema	Osservazioni principali	Fonte
Rumore e vibrazioni	Previste attività e impianti di cantiere (es. frantumazione/betonaggio): potenziale necessità di valutazioni acustiche e mitigazioni dedicate.	Tavole ANAS "cantieri distaccati"
Qualità dell'aria/polveri sottili	Gli elaborati di atmosfera pubblici sono principalmente cartografici; nei soli estratti disponibili non risultano allegati piani operativi di mitigazione/monitoraggio polveri (coperture, abbattimenti, limiti operativi, monitoraggi in continuo), quindi non sono verificabili con chiarezza.	Elaborati ANAS
Acque superficiali e sotterranee	Esistono approfondimenti idrologici/PSAI negli elaborati ANAS; resta da verificare, nel fascicolo procedurale, l'inquadramento completo VIA/VIncA e gli esiti.	Elaborati ANAS
Biodiversità e flora	Potenziale impatto su habitat rocciosi e vegetazione rupicola; negli estratti disponibili non è presente un'analisi floristica specifica.	Documentazione ambientale parziale

#### Paesaggio e visuali.

L'intervento, in particolare in corrispondenza dell'imbocco lato Maiori e in generale delle opere esterne/aree tecniche, introduce elementi potenzialmente interferenti con le relazioni percettive e le visuali costiere.

La documentazione ANAS tratta il tema prevalentemente in termini di mitigazione (schermature, sistemazioni a verde, soluzioni architettonico-paesaggistiche) e tramite foto-simulazioni, ma non rende immediatamente verificabile — in forma sintetica e puntuale — l'effettiva persistenza della continuità visiva del fronte mare nei punti di massima fruizione.

In un contesto UNESCO e multi-vincolo, la sola previsione di mitigazioni non può essere considerata sufficiente: è necessario esplicitare, con elaborati comparativi e scenari 'ante/post operam' in condizioni reali (anche di cantiere), se e in quale misura si producono occlusioni o intrusioni percettive e quali **siano gli effetti cumulativi con rampe, opere di sostegno e cantierizzazione.**

#### Procedure ambientali.

Dalla documentazione ANAS disponibile risulta che il progetto di variante in galleria Minori–Maiori è sottoposto a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) nazionale, ai sensi degli artt. 23–25 del D.Lgs. 152/2006 (ID\_VIP 4477). ANAS riferisce inoltre di aver svolto una Conferenza di Servizi preliminare ex art. 14, comma 3, della L. 241/1990.

Nello stesso documento è indicato che la fase di consultazione pubblica della VIA nazionale, svolta tra giugno e agosto 2019, ha ricevuto due osservazioni da parte di cittadini privati; nel documento disponibile non è specificato se siano state presentate osservazioni da parte dei Comuni interessati. In considerazione del contesto territoriale vincolato (paesaggistico e Natura 2000), l'intervento richiede l'acquisizione dei pareri e delle autorizzazioni ambientali e paesaggistiche previste dalla normativa vigente, la cui documentazione completa non risulta allegata agli estratti pubblicamente consultabili.

#### 4. Pareri e competenze della Soprintendenza

- La **Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Salerno e Avellino** è l'ente competente ai sensi degli artt. 21 e 146 del D.Lgs. 42/2004.
- In ragione del quadro vincolistico dell'area (incluso il vincolo monumentale sulla Grotta dell'Annunziata – D.M. 09/01/1990) e delle tutele paesaggistiche, l'intervento richiede l'acquisizione delle autorizzazioni e dei pareri previsti dal Codice dei beni culturali e del paesaggio, con coinvolgimento della Soprintendenza competente.
- Negli estratti documentali attualmente disponibili non risulta allegato un parere paesaggistico della Soprintendenza specificamente riferito al progetto NA286 in forma completa e verificabile; risultano tuttavia richiami a interlocuzioni/valutazioni della Soprintendenza in atti istruttori correlati, circostanza che rende necessaria la pubblicazione integrale dei pareri e delle prescrizioni eventualmente impartite.
- Considerata la natura dell'opera e la sensibilità del contesto, appare necessario che il fascicolo procedurale renda chiaramente verificabili:
  - l'autorizzazione paesaggistica (o il procedimento equivalente) per imbocchi, opere esterne e aree di cantiere;
  - la verifica preventiva dell'interesse archeologico e le prescrizioni di tutela applicabili, in coerenza con gli approfondimenti archeologici già prodotti negli elaborati tecnici;
  - la coerenza con gli strumenti paesaggistici regionali vigenti, con esplicita evidenza degli esiti e delle condizioni.

#### 5. Considerazioni conclusive

- **Quadro vincolistico e contesto UNESCO**

L'intervento si colloca in un contesto a elevata sensibilità paesaggistica e ambientale, caratterizzato da vincoli multipli (paesaggistici e culturali) e in area riconducibile al contesto UNESCO “Costiera Amalfitana” (1997). In questo quadro, anche interventi puntuali possono generare effetti percettivi e territoriali rilevanti, che richiedono un livello di motivazione e di istruttoria particolarmente rigoroso.

- **Accessibilità e completezza della documentazione pubblica**

Dagli estratti e dagli atti qui disponibili risultano consultabili alcune componenti (ad esempio parti della documentazione ambientale e cartografie tematiche), ma non risulta disponibile in forma unitaria e immediatamente verificabile l'intero set procedurale (VIA e relativi allegati, eventuale VIncA/integrazioni, pareri completi degli enti di tutela, inclusa la Soprintendenza) tale da consentire una valutazione pienamente informata da parte della collettività.

- **Richieste conseguenti**

Si ritiene pertanto necessario richiedere ad ANAS e MIT:

- la pubblicazione integrale e organizzata della documentazione ambientale e paesaggistica rilevante (inclusi gli elaborati VIA e gli eventuali atti VIncA e i pareri/prescrizioni degli enti competenti, tra cui la Soprintendenza, in forma completa);

---

- una valutazione comparativa trasparente degli impatti ambientali e paesaggistici tra la soluzione in galleria e alternative di mobilità a minore impatto, almeno a livello preliminare, per verificare se il perimetro decisionale sia stato sufficientemente ampio.

Pertanto si richiede la sospensione di ogni determinazione definitiva e di qualunque atto irreversibile sull'opera (approvazioni, affidamenti, occupazioni/espropri), fino a quando non sia garantita la pubblicazione integrale e ordinata della documentazione ambientale e paesaggistica (VIA ed eventuale VInCA/integrazioni) e non siano pienamente verificabili i pareri, le prescrizioni e le condizioni degli enti competenti, con particolare riferimento alla Soprintendenza e agli altri soggetti di tutela.

➔ [Torna all'indice](#)

**ALLEGATO N. 3****Tabella sintetica delle aree di cantiere e di stoccaggio  
(dati da elaborati ANAS)****1. Oggetto dell'allegato**

Il presente allegato riassume, in forma tabellare, le **aree di cantiere, di stoccaggio e di impianto** individuate negli elaborati progettuali ANAS relativi alla *Variante in galleria Minori–Maiori (codice NA286)*.

I dati derivano dalle tavole **“Piano particellare di esproprio – Cantieri distaccati”**, **“Planimetrie catastali lato Maiori e Minori”**, e dalle relative legende tecniche.

**2. Riepilogo generale**

Sigla area	Località / Comune	Funzione prevalente	Superficie stimata (mq)	Note / Fonte
<b>CB_01 / AS_01</b>	Via Demanio – Comune di Maiori	Cantiere principale / Impianto di betonaggio, frantumazione e deposito materiali	ca. 3.000–3.500 mq	Tav. ANAS T00ES00ESPPC01_C Liv.1 – Legenda “Cantieri distaccati”
<b>CO_04</b>	Capo d'Orso – Comune di Maiori	Area distaccata / Stoccaggio, serbatoi acqua e carburante, pesa, lavaggio ruote	ca. 1.500–1.800 mq	Tav. ANAS T00ES00ESPPC03_B Liv.1
<b>Imbocco Est</b> (Minori-Maiori)	Torre Mezzacapo – Comune di Minori	Imbocco galleria, area espropri, servizi tecnici e guardiania	ca. 1.000 mq	Tav. ANAS T00ES00ESPET01_E Liv.1
<b>Aree di deposito e approvvigionamento materiali</b>	Varie (Maiori-Minori)	Stoccaggio temporaneo in prossimità del tracciato	ca. 500–800 mq cumulativi	Planimetrie catastali e legenda “Aree da occupare temporaneamente”
<b>Totale stimato</b>	–	–	<b>ca. 6.000–7.000 mq complessivi</b>	Stima su base cartografica 1:1000

### 3. Tipologie di apprestamenti di cantiere rilevati

Negli elaborati ANAS compaiono i seguenti apprestamenti:

- *Impianto di betonaggio;*
- *Impianto di frantumazione mobile + deposito;*
- *Area stoccaggio materiale da scavo;*
- *Area stoccaggio materiale da approvvigionare;*
- *Serbatoi acqua e carburante;*
- *Pesa e lavaggio ruote;*
- *Servizi di guardiania, uffici tecnici, infermeria e soccorso tecnico;*
- *Deposito rifiuti e parcheggi.*

Tali funzioni risultano elencate nella **legenda ufficiale** delle tavole “Cantieri distaccati” e corrispondono a un impianto completo di lavorazione in loco dei materiali da scavo e costruzione.

### 4. Osservazioni e criticità

1. Le aree di cantiere coincidono con zone **paesaggisticamente sensibili** (oltre l'area di scavo anche Capo d'Orso e Via Demanio), **adiacenti al mare e/o in siti vincolati**;
2. Non sono indicati, negli elaborati pubblici, i **volumi** di materiale movimentato né le **quantità massime di stoccaggio**;
3. È assente, per i cantieri, la **stima delle emissioni di polveri e rumore**, nonché la descrizione delle **misure di mitigazione**;
4. Le superfici sopra riportate derivano da stima cartografica in scala 1:1000 e dovranno essere confermate da ANAS nei documenti tecnici ufficiali.

### 5. Conclusione

Il progetto ANAS prevede un complesso sistema di **cantieri distaccati** con un'estensione complessiva di circa **6.000–7.000 mq**, comprendente impianti industriali temporanei in aree di elevata sensibilità paesaggistica.

Si richiede che, in sede di VIA o di riesame progettuale, vengano resi pubblici:

- **i dettagli planimetrici e altimetrici** dei cantieri;
- **le quantità di materiali da stoccare e trattare**;
- **le misure di mitigazione ambientale e sanitaria**.

Tali elementi risultano indispensabili per valutare correttamente la compatibilità complessiva dell'opera con il contesto UNESCO della Costiera Amalfitana.

➔ [Torna all'indice](#)

## **ALLEGATO N. 4**

### **Estratto dal Comizio “Formichelle/Grotta delle Canne” del 05/06/2024**

Questo documento descrive, in modo neutro e strutturato, i contenuti proiettati e spiegati durante il video del comizio del gruppo politico locale di Minori “Le Formichelle – Un’altra prospettiva”, tenuto il 5 giugno 2024. Si integrano quattro fotogrammi chiave con una sintesi del messaggio veicolato.

Secondo quanto illustrato con le slide proiettate, il sistema di cavità carsiche individuate in zona costiera non si limita al livello del mare, ma si propaga in altezza verso monte, fino a interessare l’area al di sotto della frazione di Torre. Si parla quindi di grotte rilevate che suggeriscono uno sviluppo verticale e potenziali connessioni sub-orizzontali tra settori della costa e i versanti collinari.

#### **Fotogrammi chiave e descrizione**



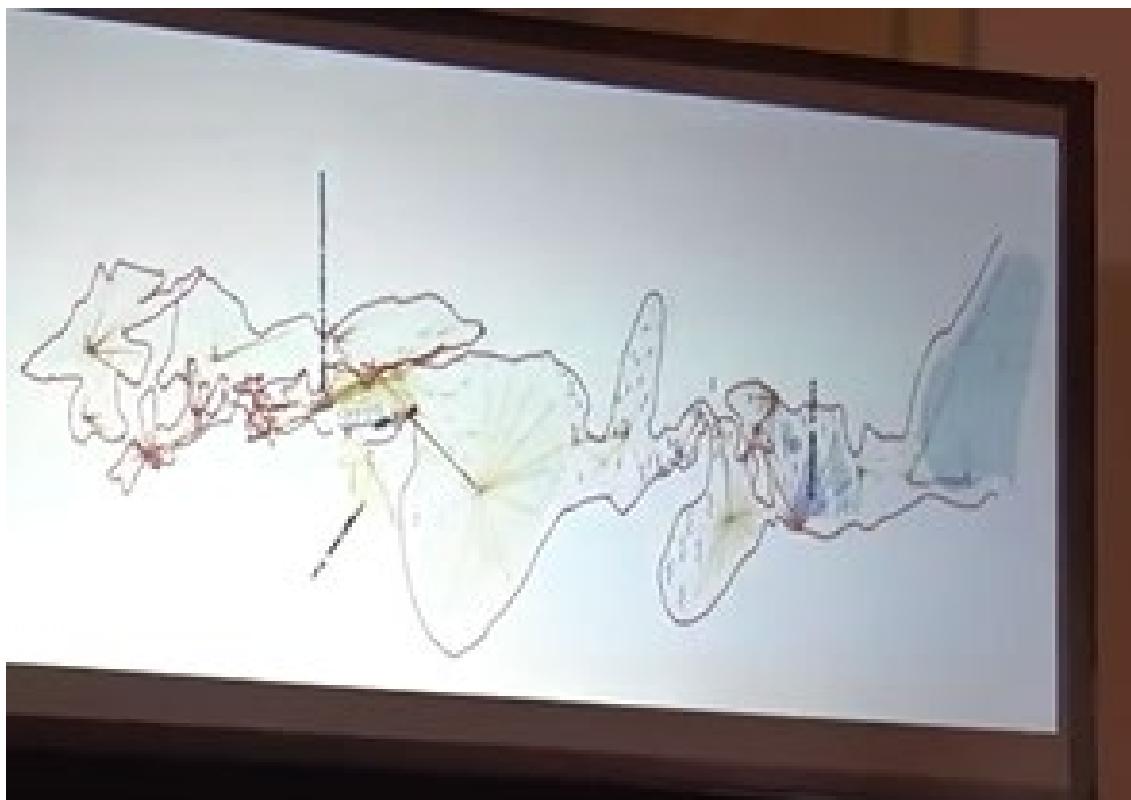
(1) ‘Federazione Speleologica Campana’ su grande schermo.

*L’oratore introduce il tema delle cavità e richiama fonti/catasti speleologici.*



(2) Ingresso di grotta marina denominata “Grotta delle Canne”.

*L'imbocco a livello del mare testimonia la connessione tra cavità e linea di costa*



(3) Rami e quote. Serve a mostrare l'articolazione del sistema ipogeo.

(2) Ingresso di grotta marina denominata "Grotta delle Canne".

*L'imbocco a livello del mare testimonia la connessione tra cavità e linea di costa.*



(4) Vista aerea con tracciato in rosso: proiezione tra porto/arenile e versanti collinari; usata per localizzare il sistema di cavità rispetto all'abitato e al tracciato di progetto.

#### **Collegamento tra cavità e territorio**

Dalla sequenza dei fotogrammi si ricava il filo logico dell'intervento: la presenza della rete speleologica è documentata (Frame 1); esiste una chiara relazione con il livello del mare e le grotte litoranee (F2); la sua geometria complessa è mostrata (Frame 3); infine la collocazione territoriale rispetto all'abitato, alla costa e ai versanti è resa evidente su base cartografica/ortofoto (Frame 4).

Questo percorso visivo supporta la tesi che le cavità si sviluppino anche in verticale, con possibili implicazioni per qualunque opera in sotterraneo o intervento significativo di scavo in prossimità del loro reticolo.

#### **Conclusioni**

Il materiale proiettato durante il comizio illustra un quadro speleologico che, per come mostrato, si estende dal fronte mare verso monte, fino a sottendere la frazione di Torre.

**La relazione relativa ai rilievi mostrati nel video, ad oggi e a quanto ci risulta, non è ancora pubblicamente disponibile.**

➔ [Torna all'indice](#)

---

## **ALLEGATO N. 5**

### **Grotta dell'Annunziata.**

#### **Valore storico, artistico, geologico e paesaggistico**

##### **1. Inquadramento generale del sito**

La **Grotta dell'Annunziata**, situata lungo la S.S. 163 in prossimità del confine tra i Comuni di Minori e Maiori (Costiera Amalfitana), costituisce un bene di rilevante interesse **storico-artistico, archeologico, geologico e paesaggistico**.

All'interno della cavità è presente una **struttura rupestre di culto risalente alla metà del XIV secolo**, attribuita alla comunità dei pescatori locali, con **edicola e affresco mariano** noto come *“Vergine dei Pescatori”*. Tali elementi sono richiamati nella documentazione archeologica e storico-artistica disponibile e costituiscono il nucleo principale del valore culturale del sito.

Dal punto di vista geomorfologico, la grotta è una **cavità carsica in ambiente calcareo**, caratterizzata da uno sviluppo longitudinale di circa **96 metri**, con una **volta interna che raggiunge altezze rilevanti** e con la presenza di **formazioni di concrezione (stalattiti)** e di uno **specchio d'acqua dolciastro** all'interno della cavità. Questi elementi conferiscono al sito un interesse naturalistico e speleologico significativo, in un contesto costiero di particolare delicatezza.

La grotta si apre sul **versante roccioso a picco sul mare**, all'interno del contesto paesaggistico della Costiera Amalfitana, riconosciuto come **sito UNESCO**.

---

##### **2. Vincolo monumentale ministeriale (D.M. 9 gennaio 1990)**

Con **Decreto Ministeriale del 9 gennaio 1990**, emanato ai sensi della L. 1089/1939 (oggi confluita nel D.Lgs. 42/2004), il Ministero dei Beni Culturali ha imposto un **vincolo monumentale** sulla Grotta dell'Annunziata.

Il decreto è corredato da:

- **planimetria catastale** dell'area vincolata;
- **relazione storico-artistica** che descrive il complesso rupestre, la struttura di culto medievale e l'affresco interno.

Il vincolo riconosce il sito come **bene di interesse archeologico e storico-artistico**, tutelando l'integrità della cavità e delle sue emergenze culturali e vietandone alterazioni, usi impropri o trasformazioni incompatibili con il valore del bene.

---

### **3. Inquadramento archeologico e livello di tutela**

Nella documentazione tecnica e archeologica disponibile, la Grotta dell'Annunziata è qualificata come **presenza archeologica di elevato interesse**.

L'area circostante è indicata come **area di protezione** nei riferimenti urbanistici comunali e come ambito a **rischio archeologico elevato**, in ragione:

- della presenza del bene vincolato;
- del contesto rupestre carsico;
- della possibilità di ulteriori cavità o testimonianze non immediatamente visibili.

Tali caratteristiche rendono il sito particolarmente sensibile rispetto a interventi infrastrutturali in sotterraneo e alle opere esterne connesse.

---

### **4. Interferenze potenziali con il progetto della galleria**

La documentazione progettuale ANAS prende in considerazione la presenza della Grotta dell'Annunziata nell'ambito delle valutazioni archeologiche e geologiche, riconoscendone la rilevanza e la necessità di tutela.

In generale, gli interventi previsti (scavi in sotterraneo, imbocchi di galleria, opere esterne e aree tecniche) si collocano in un **contesto geologico complesso**, caratterizzato da:

- **litologie calcaree carsificate**;
- **instabilità dei versanti rocciosi**;
- necessità di **interventi di disgaggio e protezione** delle parti instabili, mediante reti e sistemi di contenimento.

Tali opere di sicurezza, pur finalizzate alla stabilità, comportano **potenziali effetti paesaggistici** in un'area sottoposta a vincolo monumentale e paesaggistico, e richiedono pertanto una valutazione particolarmente approfondita e integrata.

---

### **5. Stato della tutela e criticità emerse negli ultimi anni**

La **Grotta dell'Annunziata** è sottoposta a un **regime di tutela plurimo**, derivante dal **vincolo monumentale ministeriale**, dalla **natura demaniale del sito** e dall'inserimento nel **contesto UNESCO della Costiera Amalfitana**.

Negli ultimi anni sono emerse **criticità rilevanti nella gestione dell'area antistante la grotta**, oggetto di **atti amministrativi comunali** e di **interventi di controllo** volti a contrastare utilizzi ritenuti incompatibili con i vincoli esistenti. In particolare, documenti di partecipazione civica e atti

amministrativi richiamano l'uso dell'area come **parcheggio e rimessaggio di imbarcazioni**, in assenza di titoli abilitativi idonei e in contrasto con le tutele paesaggistiche, culturali e demaniali. Tali vicende hanno determinato l'adozione di **ordinanze inibitorie** e l'attivazione di ulteriori verifiche da parte delle autorità competenti.

Nel dibattito pubblico e amministrativo è stato inoltre richiamato un **pronunciamento del Consiglio di Stato (Sez. V, 2024)** che ha confermato la legittimità dei provvedimenti comunali di chiusura delle attività svolte nell'area antistante la grotta, ribadendo l'**incompatibilità di usi a carattere veicolare e commerciale** con:

- il regime di **inedificabilità** previsto dagli strumenti urbanistici vigenti;
- le condizioni di **elevata pericolosità idrogeologica** (ambiti classificati a pericolosità molto elevata);
- i **vincoli paesaggistici e storico-artistici** insistenti sul sito.

Indipendentemente dagli esiti giudiziari puntuali, tali elementi convergono nel delineare la **necessità di una strategia di tutela rigorosa**, orientata alla **riduzione dei carichi d'uso e delle pressioni antropiche** sull'area della Grotta dell'Annunziata, piuttosto che all'introduzione di nuove infrastrutture, funzioni o flussi veicolari in un contesto già riconosciuto come fragile e di eccezionale valore culturale e paesaggistico.

---

## 6. Valenza paesaggistica e contesto UNESCO

La Grotta dell'Annunziata si inserisce nel paesaggio costiero della Costiera Amalfitana, riconosciuto a livello internazionale per il suo **eccezionale valore universale**. La cavità, il versante roccioso, il fronte mare e le emergenze storico-architettoniche costituiscono un **insieme unitario** dal punto di vista percettivo e identitario.

In tale contesto, anche interventi tecnicamente circoscritti possono produrre **effetti cumulativi** sul paesaggio, sulle visuali costiere e sulla percezione complessiva del sito, che devono essere valutati con particolare attenzione.

---

## 7. Posizioni dei comitati civici

I comitati di cittadini attivi sul territorio hanno espresso, in più occasioni e attraverso documenti formali e comunicazioni pubbliche, **forte preoccupazione** per le possibili interferenze tra il progetto della galleria e la Grotta dell'Annunziata.

In particolare, i comitati hanno richiamato:

- l'esistenza del **vincolo monumentale**;
- il valore storico-identitario del sito;
- la prossimità delle opere previste a un bene di interesse archeologico e paesaggistico elevato;
- la necessità di evitare ulteriori pressioni antropiche su un'area già fragile.

Tali posizioni sono state formalizzate in osservazioni e documenti di partecipazione civica presentati nell'ambito delle procedure amministrative.

→ [Torna all'indice](#)

## **ALLEGATO N.6**

### **Fragilità e pericolosità dei costoni rocciosi e dell'area lato Maiori**

#### **Costone sovrastante Grotta dell'Annunziata e tratto SS163**

#### **1. Inquadramento dell'area**

L'area lato Maiori interessata dal progetto della galleria Minorì-Maiori ricade nel tratto costiero compreso tra il **Convento di San Francesco** e il **Castello Mezzacapo**, includendo il **costone roccioso e la falesia sovrastanti la Grotta dell'Annunziata** e il tratto della **S.S. 163 Amalfitana**. Si tratta di un ambito caratterizzato da **elevata fragilità geomorfologica**, sottoposto a **vincoli paesaggistici e culturali** e interessato da **criticità idrogeologiche documentate**.

#### **2. Quadro morfologico e geologico**

Il costone appartiene al **sistema carbonatico dei Monti Lattari**, costituito prevalentemente da **calcaro e dolomie fortemente fratturati e carsificati**, con:

- pendenze molto elevate;
- presenza diffusa di **cavità naturali e fratture**;
- pareti subverticali e falesie instabili lungo il fronte mare.

Il versante è inoltre interessato da **terrazzamenti agricoli storici** sostenuti da muri a secco, spesso in stato di degrado, e da un **reticolo di impluvi e drenaggi naturali**, attivi in occasione di eventi meteorici intensi, potenzialmente in grado di innescare colate e movimenti di massa.

#### **3. Pericolosità e fenomeni registrati**

Le cartografie ufficiali del **PAI/PSAI** classificano l'area come **zona a pericolosità elevata o molto elevata (P3-P4)** e a **rischio R3-R4**, in ragione della presenza di infrastrutture, edifici e della viabilità costiera al piede del versante.

Eventi recenti confermano tale vulnerabilità, tra cui:

- episodi di **distacco di terrazzamenti e colate di detriti** in area prossima al porto di Maiori;
- **ricorrenti cadute massi e frane localizzate** in occasione di piogge intense, con conseguenti **interruzioni temporanee della S.S. 163**.

La **Grotta dell'Annunziata**, posta alla base del costone, testimonia inoltre un **sistema carsico complesso**, la cui stabilità è strettamente connessa alle condizioni geomeccaniche e idrologiche del versante sovrastante.

#### **4. Coerenza con il quadro di rischio riconosciuto**

La qualificazione dell'area come ambito a pericolosità molto elevata (P4) trova conferma anche in sede giurisdizionale: con sentenza n. 7724/2024 il Consiglio di Stato ha escluso la compatibilità di usi

comportanti incremento del carico antropico nell'area antistante la Grotta dell'Annunziata, richiamando espressamente il quadro di rischio del versante.

Tale qualificazione rafforza il quadro di **criticità strutturale** dell'area e pone un problema di **coerenza** tra:

- il riconoscimento istituzionale dell'elevato rischio geomorfologico;
- la previsione progettuale di **cantieri, imbocchi di galleria, opere di consolidamento e concentrazione di mezzi e lavoratori** nello stesso ambito territoriale.

---

## 5. Implicazioni connesse ai lavori della galleria

L'apertura del cantiere e la realizzazione dell'imbocco della galleria lato Maiori interesserebbero un versante:

- già classificato a **pericolosità molto elevata**;
- caratterizzato da **cavità carsiche**, materiali sciolti e muri di contenimento degradati;
- soggetto a **infiltrazioni idriche** e instabilità diffusa.

In tale contesto, le attività di scavo e di movimentazione dei materiali potrebbero **innescare o riattivare fenomeni di instabilità**, con potenziali ripercussioni:

- sulla **S.S. 163 sottostante**;
- sugli edifici e sui beni culturali presenti;
- sulla sicurezza dei lavoratori e degli utenti della viabilità.

---

## 6. Opere di messa in sicurezza e impatti conseguenti

Il progetto prevede **rilevanti opere di consolidamento dei versanti** su entrambi i lati della galleria, necessarie a fronte delle condizioni geotecniche dell'area.

In particolare:

- sono previsti **tagli di versante di notevole altezza**, con interventi di ancoraggio e consolidamento strutturale;
- **Sul fronte di Minori** è prevista la realizzazione di tagli di versante fino a 25 metri di altezza, da sostenere mediante ancoraggi passivi, consolidamenti strutturali e interventi di presostegno della volta e del fronte di scavo.
- **Sul lato Maiori**, i tagli del versante potranno arrivare fino a 50 metri, richiedendo misure supplementari per proteggere le aree edificate soprastanti. Tali interventi sono resi necessari dalle caratteristiche geotecniche dell'area, caratterizzata da materiali sciolti, cavità carsiche e rischio idrogeologico elevato.

Tali opere risultano **tecnicamente giustificate** dalla fragilità del costone, ma comportano **impatti visivi e ambientali potenzialmente rilevanti** in un contesto paesaggisticamente tutelato.

## 7. Considerazioni conclusive

Il costone roccioso lato Maiori costituisce un **elemento critico dell'intero progetto di variante in galleria**. La combinazione di:

- litologia fratturata e carsificata;
- storia documentata di franosità;
- presenza di beni culturali e infrastrutture al piede del versante;
- classificazione PAI/PSAI a pericolosità elevata e molto elevata,

configura un contesto ad **altissima suscettibilità al dissesto**.

Alla luce di tali elementi:

- qualsiasi attività di scavo e cantierizzazione comporta **rischi significativi di instabilità**;
- appare necessario evidenziare, in un'ottica di **precauzione**, la **criticità della compatibilità** tra il progetto della galleria e la conservazione della stabilità del costone e dei beni paesaggistici e culturali presenti.

Ne consegue l'esigenza di una **valutazione approfondita, trasparente e indipendente dei rischi geomorfologici**, prima di procedere con qualunque attività irreversibile.

➔ [Torna all'indice](#)

## **ALLEGATO N. 7**

### **Analisi del progetto. Tracciato e opere previste lato Minori**

#### **1. Inquadramento del tracciato lato Minori**

Il progetto di variante alla S.S. 163 prevede la realizzazione di una **galleria stradale sotto il promontorio di Torre Mezzacapo**, con **imbocco lato Minori** collocato lungo il **lungomare orientale**. In corrispondenza dell'imbocco sono previste **rampe di collegamento**, opere di raccordo alla viabilità esistente e **aree di cantiere** funzionali allo scavo della galleria.

La documentazione disponibile indica inoltre la **riqualificazione del tratto di S.S. 163 dismesso**, con funzioni prevalentemente pedonali e di connessione tra i lungomari di Minori e Maiori. I dettagli del progetto definitivo e delle modalità di esercizio non risultano tuttavia integralmente pubblici.

---

#### **2. Impatti paesaggistici e morfologici**

L'imbocco lato Minori si colloca in un **versante costiero terrazzato e vegetato**, in prossimità del tessuto abitato e di aree sottoposte a **vincoli paesaggistici e culturali**.

La realizzazione delle opere di imbocco e delle rampe comporta **sbancamenti e modifiche della morfologia del promontorio**, nonché la necessità di **opere di sostegno e protezione del fronte di scavo**, con potenziali effetti:

- sull'assetto morfologico originario;
- sulla continuità delle visuali costiere;
- sulla copertura vegetale e sui terrazzamenti storici.

La prossimità a **beni vincolati** e a un contesto geomorfologicamente fragile richiede una valutazione particolarmente rigorosa degli **impatti cumulativi** tra opere permanenti, cantieri e infrastrutture esistenti.

---

#### **3. Compatibilità con il contesto UNESCO**

La Costiera Amalfitana è iscritta dal 1997 nella **Lista del Patrimonio Mondiale UNESCO** per il suo eccezionale valore paesaggistico e culturale.

La **legge n. 77/2006** e il **Piano di Gestione UNESCO** richiamano la necessità di tutelare l'**integrità del paesaggio** e di privilegiare interventi compatibili con i valori identitari del sito.

In tale quadro, ogni nuova infrastruttura stradale deve dimostrare:

- la **necessità e proporzionalità** dell'intervento;
- la **compatibilità paesaggistica** delle opere previste;
- l'assenza di effetti permanenti o difficilmente reversibili sull'assetto del sito.

## 4. Osservazioni critiche e posizioni della società civile

Il progetto della variante in galleria Minori–Maiori ha generato, sin dalle fasi preliminari, una **diffusa e articolata opposizione** da parte di comitati civici, associazioni ambientaliste e culturali e di una parte significativa della cittadinanza locale. Tra i soggetti intervenuti nel dibattito pubblico figurano, tra gli altri, i comitati *No Tunnel Minori–Maiori* e *Tuteliamo la Costiera Amalfitana*, nonché associazioni nazionali quali *Italia Nostra*, *WWF*, *Legambiente* e realtà collegate alla rete dei *Club UNESCO*.

Le contestazioni non si limitano a una contrarietà “di principio”, ma si fondano su **argomentazioni tecniche, paesaggistiche, ambientali ed economiche**, formalizzate in comunicati, osservazioni, petizioni e iniziative pubbliche.

### a) Utilità dell'opera e benefici di traffico

Uno dei principali elementi critici riguarda la **limitata utilità funzionale dell'intervento**. Secondo le valutazioni richiamate dai comitati e da tecnici intervenuti nel dibattito, la galleria determinerebbe un **risparmio di tempo di percorrenza molto contenuto**, dell'ordine di pochi secondi per veicolo, su un tratto di lunghezza complessiva ridotta.

Tale beneficio è ritenuto **non proporzionato** rispetto all'impatto dell'opera, anche perché il progetto **non interviene sui tratti più congestionati della S.S. 163**, che rimangono quelli successivi all'abitato di Minori, in direzione Amalfi.

### b) Impatti paesaggistici e ambientali

Le critiche insistono in modo particolare sugli **impatti paesaggistici degli imbocchi di galleria e delle opere accessorie**, sia lato Minori sia lato Maiori, in un contesto:

- inserito nel **sito UNESCO della Costiera Amalfitana**;
- caratterizzato da **versanti terrazzati storici**, visuali costiere di pregio e beni culturali vincolati.

Secondo i comitati, la realizzazione di rampe, sbancamenti, opere di sostegno e cantieri comporta una **trasformazione significativa della morfologia e della percezione del fronte costiero**, difficilmente conciliabile con gli obiettivi di tutela dell'integrità paesaggistica.

### c) Rapporto con i vincoli e con il quadro di tutela

Un ulteriore elemento di criticità riguarda il **rapporto tra il progetto e il sistema dei vincoli esistenti** (paesaggistici, culturali, idrogeologici e UNESCO).

I soggetti oppositori evidenziano che il progetto si inserisce in un'area già riconosciuta come **fragile e ad alta sensibilità**, e contestano l'assenza di una chiara dimostrazione della **compatibilità complessiva dell'opera** con tali vincoli, nonché della **necessità dell'intervento** rispetto a soluzioni alternative meno impattanti.

### d) Rapporto costi/benefici e alternative

Ricorre infine una critica sul **rapporto costi/benefici** dell'intervento. A fronte di un investimento stimato nell'ordine di **decine di milioni di euro**, i benefici dichiarati in termini di mobilità e sicurezza vengono giudicati **modesti**, mentre non risulterebbe adeguatamente sviluppata una **valutazione comparativa** con alternative quali:

- gestione intelligente del traffico;
- potenziamento del trasporto pubblico terrestre e marittimo;

---

- soluzioni pedonali dedicate.

#### e) Sintesi delle posizioni espresse

Nel loro insieme, cittadini, tecnici e rappresentanti politici critici del progetto descrivono la variante in galleria come un intervento **non proporzionato, ad alto impatto e scarsamente giustificato** rispetto ai benefici attesi.

Tali posizioni convergono nel ritenere che l'opera entri in **tensione con gli obiettivi di tutela paesaggistica, di mobilità sostenibile e di conservazione del territorio**, che dovrebbero guidare le trasformazioni infrastrutturali in un contesto come quello della Costiera Amalfitana.

---

#### 5. Considerazioni conclusive

Il lato Minori del progetto presenta **criticità rilevanti sotto il profilo paesaggistico, morfologico e territoriale**, in un ambito già caratterizzato da elevata sensibilità ambientale e culturale.

In assenza di una documentazione completa e di una valutazione comparativa approfondita delle alternative, la compatibilità dell'imbocco lato Minori con gli obiettivi di tutela del sito UNESCO e con i principi di proporzionalità dell'intervento risulta **non pienamente dimostrata**.

➔ [Torna all'indice](#)

## **ALLEGATO N. 8**

### **Modello di riferimento per l'approccio integrato alla valutazione ambientale.**

Il presente modello di riferimento descrive un approccio integrato alla pianificazione della mobilità e alla valutazione ambientale, fondato sugli strumenti di pianificazione strategica (in particolare i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile – PUMS) e sulle procedure di Verifica di assoggettabilità a Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Si tratta di un'impostazione che promuove un sistema di trasporto sostenibile e integrato, in linea con le principali normative europee e nazionali, e che pone al centro **le persone, il paesaggio e la qualità della vita**, non il solo flusso veicolare.

#### **1. Obiettivi e principi ispiratori**

Il modello propone un'impostazione innovativa che assume come fulcro la mobilità sostenibile e la tutela dei contesti urbani e costieri di pregio. In particolare:

- **Promuove la mobilità dolce e collettiva** (pedonalità, ciclabilità, trasporto pubblico) rispetto all'uso dell'auto privata.
- **Riduce inquinamento atmosferico e acustico**, nonché i costi di trasporto per i cittadini, orientando le scelte verso soluzioni meno impattanti.
- **Integra pianificazione territoriale, energetica e ambientale**, evitando interventi isolati e frammentari.
- **Introduce meccanismi strutturati di partecipazione pubblica** e di monitoraggio costante, così da rendere verificabili nel tempo gli effetti delle scelte adottate.

Questi principi sono particolarmente rilevanti per le aree costiere sottoposte a vincoli paesaggistici, archeologici e naturalistici, dove ogni modifica infrastrutturale incide direttamente sull'identità del territorio.

#### **2. Procedura VAS e partecipazione**

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS), regolata da direttive europee e da norme nazionali e regionali, ha la funzione di **valutare preventivamente gli effetti ambientali di piani e programmi**, tra cui quelli relativi alla mobilità e alle infrastrutture di trasporto.

Nel modello di riferimento:

- viene definito un **percorso metodologico chiaro per la VAS o la verifica di assoggettabilità**, con indicazione delle fasi procedurali, dei soggetti coinvolti e delle responsabilità;
- sono individuati i principali attori istituzionali: ente titolare del piano, soggetti competenti in materia ambientale (SCA), enti territoriali interessati, soggetti gestori di infrastrutture, oltre al **pubblico interessato**;
- è prevista una **struttura partecipativa articolata** (incontri pubblici, laboratori tematici, tavoli tecnici) che coinvolge amministrazioni locali, operatori della mobilità, associazioni, università, ordini professionali e comitati civici.

Questa impostazione costituisce un modello di **governance inclusiva**, in cui le decisioni sono informate dal confronto con la cittadinanza e gli stakeholder, e non calate dall'alto.

### 3. Analisi SWOT e quadro ambientale

Il modello prevede l'utilizzo di una **analisi SWOT** (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) applicata al sistema di mobilità, integrata da un quadro ambientale dettagliato.

Il **quadro ambientale** analizza in modo sistematico i principali fattori:

- aria e qualità atmosferica;
- rumore e vibrazioni;
- acqua e ambiente idrico;
- suolo, sottosuolo e stabilità dei versanti;
- paesaggio e percezione visiva;
- biodiversità e habitat protetti;
- salute umana e cambiamenti climatici.

Questi indicatori costituiscono la base per valutare gli impatti delle diverse opzioni di progetto, definire misure di mitigazione e impostare un **piano di monitoraggio** in grado di verificare nel tempo gli effetti reali delle scelte compiute.

### 4. Coerenza con la pianificazione sovraordinata

Elemento essenziale del modello è la verifica di **coerenza verticale e orizzontale** tra il piano di mobilità (o il progetto infrastrutturale) e strategie e programmi nazionali e regionali, come anche strumenti di pianificazione locale. *In questo quadro, ogni intervento infrastrutturale costiero dovrebbe essere valutato non come opera isolata ma come parte di un sistema*: ciò vale in modo particolare per i tratti di costa ad altissima sensibilità paesaggistica, dove le scelte sulla mobilità incidono direttamente sulla tenuta degli ecosistemi, sulla sicurezza dei versanti e sulla fruizione turistica.

### 5. Applicabilità al progetto della galleria Minori-Maiori

Il modello di riferimento sopra descritto è sicuramente utilizzabile come **cornice metodologica e culturale** in questo documento sul progetto di variante in galleria tra Minori e Maiori, perché:

- fornisce un **quadro di analisi ambientale strategica integrata**, basato su partecipazione, trasparenza e valutazione preventiva degli impatti, che può essere assunto come standard minimo nelle richieste rivolte ad ANAS, Regione e altri enti competenti;
- evidenzia l'importanza di considerare **effetti cumulativi e sinergici** di tutti i progetti di mobilità insistenti sulla Costiera Amalfitana, in particolare in presenza di vincoli paesaggistici, archeologici e naturalistici (Grotta dell'Annunziata, Parco dei Monti Lattari, siti Natura 2000);

- costituisce un **precedente metodologico regionale**, utile per argomentare la necessità di assoggettare la variante in galleria a verifiche strategiche e partecipative analoghe, superando una logica meramente settoriale e di “singola opera”.

## 6. Componente VINCA nel procedimento NA286 (VIA – ID VIP 4477)

Dagli atti disponibili in questa sessione risulta che ANAS ha avviato la procedura di **Valutazione di Impatto Ambientale** ai sensi del d.lgs. 152/2006, dichiarando l'integrazione della procedura con la **Valutazione d'Incidenza** ai sensi del DPR 357/1997.

Negli stessi estratti è richiamata la presenza di vincoli e tutele ambientali (Parco Regionale dei Monti Lattari – EUAP0527; prossimità/riconducibilità a siti Natura 2000).

Tuttavia, **tra i documenti qui disponibili non è presente un elaborato di incidenza “dedicato” e facilmente identificabile** (quadro habitat/specie, effetti diretti/indiretti/cumulativi, misure di mitigazione e monitoraggio), rendendo più difficile una verifica puntuale e una partecipazione informata.

## 7. Conclusioni

Questo allegato, quale **appendice di confronto metodologico**, intende mettere in evidenza:

1. **La necessità di estendere la logica partecipativa e di valutazione strategica (VAS)** anche a interventi puntuali ma di elevatissimo impatto paesaggistico e ambientale, come la galleria Minori–Maiori.
2. **L'opportunità di adottare gli stessi criteri di sostenibilità e gli stessi indicatori ambientali** (aria, acqua, rumore, suolo, salute, paesaggio, biodiversità) per costruire un'analisi comparativa dei rischi e dei benefici realmente attesi.
3. L'esigenza che la componente di incidenza (VINCA), dichiarata come integrata nella VIA, sia resa esplicita e consultabile con elaborati dedicati e facilmente verificabili (quadro habitat/specie, misure, effetti cumulativi).
4. **La necessità di coordinare le politiche di mobilità locale con i piani regionali e nazionali di sostenibilità**, promuovendo soluzioni alternative di mobilità integrata e meno impattante rispetto alla realizzazione di nuove gallerie stradali in aree vincolate.

In questo modo tale modello di riferimento non resta un richiamo astratto, ma diventa una **griglia concreta di valutazione** attraverso cui leggere criticamente il progetto NA286, chiedendo il rispetto pieno delle norme ambientali e una reale apertura alla partecipazione dei cittadini.

➔ [Torna all'indice](#)

---

## **ALLEGATO 9**

### **Atti istituzionali, prescrizioni e osservazioni sulla variante in galleria Minori–Maiori (ANAS NA286)**

#### **1. Documenti ANAS e procedura VIA/VINCA**

##### **A) Email del RUP ANAS al Comune di Minori (2018)**

###### **Oggetto sintetico**

Trasmissione dei primi studi sulle alternative di tracciato della variante in galleria Minori–Maiori.

###### **Elementi principali**

- Il Responsabile Unico del Procedimento (RUP) di ANAS conferma un incontro tecnico presso il Comune di Minori e, contestualmente, invia i primi studi sulle alternative di tracciato.
- Nella mail si afferma che le tre alternative di tracciato allora esaminate sono tutte “teoricamente fattibili con difficoltà crescenti”, indicando comunque l’Alternativa 1 come quella preferita.
- Si riconosce esplicitamente che tutte le alternative comportano “impatti più o meno consistenti”, con riferimento, tra l’altro, al tema degli espropri.

###### **Osservazioni**

Questo documento conferma che la scelta del tracciato attuale non discende da un’unica soluzione possibile, ma da un ventaglio di alternative tutte reputate tecnicamente fattibili dal proponente. La selezione della cosiddetta “Soluzione 1” appare quindi come una scelta discrezionale, che avrebbe richiesto un confronto più trasparente sia all’interno delle amministrazioni coinvolte sia nei confronti della cittadinanza.

##### **B) Elenco elaborati del PFTE ANAS**

###### **Oggetto sintetico**

Elenco completo degli elaborati del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE) della variante in galleria tra Minori e Maiori.

###### **Elementi principali**

L’elenco comprende numerosi elaborati tecnici suddivisi per discipline (progetto infrastrutturale, archeologia, ambiente, geologia, architettura/paesaggio, analisi di sostenibilità delle alternative, studio d’impatto ambientale).

Sono presenti tavole specifiche dedicate alle alternative di tracciato (planimetrie e profili per Alternative 1 e 2), nonché una **“Analisi di sostenibilità delle alternative”** con relativa **“matrice di sostenibilità”**.

L’insieme degli elaborati conferma la complessità del PFTE e il volume di informazioni tecniche non immediatamente fruibili da chi non disponga di competenze specialistiche o accesso diretto alla documentazione integrale.

###### **Osservazioni**

La presenza di una specifica analisi di sostenibilità delle alternative interne al progetto (tutte in

galleria) evidenzia, per contrasto, l'assenza di una valutazione comparativa tra la galleria e soluzioni radicalmente diverse di mobilità, quali quelle basate su gestione intelligente del traffico, trasporto pubblico e collegamenti pedonali a sbalzo, che nel presente documento vengono indicate come Scenario 2.

## **Lettera ANAS del 17 febbraio 2020**

### **Oggetto sintetico**

Convenzione tra ANAS e ACaMIR per l'attuazione dell'intervento "Interventi di mobilità sostenibile nelle costiere amalfitana e sorrentina – I fase" è stato di avanzamento del progetto di variante in galleria tra Minori e Maiori (NA286).

### **Elementi principali**

- Richiamo alla convenzione del 16.03.2018 tra ANAS e ACaMIR per la realizzazione delle tre varianti alla S.S. 163 Amalfitana.
- Ricapitolazione dell'iter del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) della variante Minori–Maiori.
- Indicazione delle principali procedure ambientali attivate:
  - Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi del D.Lgs. 152/2006;
  - Valutazione di Incidenza Ambientale (VINCA), trattata nell'ambito della procedura VIA;
  - Autorizzazione paesaggistica ai sensi del D.Lgs. 42/2004.
- Richiamo alla Conferenza di servizi preliminare, svolta in forma semplificata e asincrona, con conclusione favorevole nel gennaio 2020.
- Chiarimento che, nella fase di consultazione pubblica della VIA nazionale, non risultano osservazioni presentate dai Comuni di Minori e Maiori, pur essendo territori direttamente interessati.

Questa lettera costituisce il principale documento di sintesi dell'iter amministrativo del PFTE e delle procedure ambientali a esso collegate.

## **Relazione di cantierizzazione ANAS – estratto lato Minori**

### **Oggetto sintetico**

Organizzazione dei cantieri e delle aree di stoccaggio per la realizzazione della variante in galleria, con particolare riferimento al fronte Minori.

### **Elementi principali**

- Individuazione delle aree di cantiere in prossimità dell'attuale tracciato della S.S. 163 sul lungomare di Minori.
- Dichiarazione che, per tale impostazione, "tutte le lavorazioni risultano essere in soggezione di traffico", ossia con la strada aperta al transito durante le attività di scavo e movimentazione materiali.
- Previsione di un intenso traffico di mezzi pesanti in un contesto urbano ristretto e già congestionato nella stagione turistica.

La cantierizzazione è organizzata per non interrompere i traffici ordinari: le lavorazioni avverranno in soggezione di traffico; i collegamenti con le aree di cantiere avvengono tramite la SS163 esistente, con impiego di autocarri a 3/4 assi.

Questo estratto è rilevante per la valutazione degli impatti sulla sicurezza, sulla salute pubblica e sulla vivibilità dell'area urbana.

### **Avviso ANAS di avvio del procedimento espropriativo (4 novembre 2025)**

#### **Oggetto sintetico**

Comunicazione ex art. 11 del DPR 327/2001 di avvio del procedimento espropriativo per le aree interessate dal progetto NA286.

#### **Elementi principali**

- Identificazione dell'opera come variante in galleria tra gli abitati di Minori e Maiori.
- Richiamo al Progetto di Fattibilità Tecnico Economica e alla successiva aggiudicazione in appalto integrato.
- Elenco delle particelle catastali interessate e invito ai proprietari a presentare osservazioni entro i termini di legge.

Questo documento segna l'avvio formale della fase espropriativa, nonostante la mancata pubblicazione del progetto definitivo.

---

## **2. Pareri paesaggistici e delibere comunali del 2020**

### **Parere n. 03/2020 della Commissione Locale per il Paesaggio del Comune di Minori**

#### **Oggetto sintetico**

Parere paesaggistico sul Progetto di Fattibilità Tecnico Economica della variante in galleria Minori-Maiori.

#### **Sintesi del contenuto**

- Parere favorevole "di larga massima" all'iniziativa progettuale, con richiesta espressa di approfondire e modificare il progetto nelle successive fasi definitiva ed esecutiva.
- Individuazione di cinque ambiti principali di intervento:
  1. **Tracciato urbano della S.S. 163:** riduzione del nuovo tracciato stradale e maggiore restituzione dell'area fronte mare alla fruizione pedonale.
  2. **Imbocco della galleria:** rotazione/traslazione e riduzione dell'ingombro per limitare l'impatto visivo sul lungomare.
  3. **Portale esterno della galleria:** ridimensionamento delle opere esterne e semplificazione del disegno architettonico.

---

4. **Rampa di collegamento e passeggiata della Torricella:** riconsiderazione del rapporto tra rampa carrabile, S.S. 163 e passeggiata, con particolare attenzione alla fruizione pubblica del fronte mare.
5. **Grotta dell'Annunziata:** riconoscimento del sito come "uno dei luoghi più singolari della Costiera Amalfitana" e richiesta di soluzioni progettuali che ne evitino qualsiasi compromissione.

Questo parere rappresenta il nucleo delle prescrizioni paesaggistiche che i progettisti avrebbero dovuto recepire nella fase di progetto definitivo.

### **Parere n. 643/2020 della Commissione Locale per il Paesaggio del Comune di Maiori**

#### **Oggetto sintetico**

Parere paesaggistico sul Progetto di Fattibilità Tecnico Economica della variante in galleria tra Maiori e Minori, con riqualificazione urbanistica della sede stradale dismessa.

#### **Sintesi del contenuto**

La Commissione:

- dichiara di esprimere **solo valutazioni paesaggistiche**, demandando agli uffici comunali la verifica della regolarità urbanistica e dei titoli edilizi pregressi;
- **richiama il decreto ministeriale di vincolo del 09.01.1990**, ricordando che la Grotta dell'Annunziata è "uno dei luoghi più singolari della Costiera Amalfitana" e che è interesse primario conservarla, salvaguardando le aree più adiacenti;
- esprime una **condivisione generale di massima** rispetto alla localizzazione dell'opera, ma formula una serie di **prescrizioni dettagliate** da recepire nelle fasi definitiva ed esecutiva, tra cui:
  - chiarire la **destinazione dell'“area tecnica”** in prossimità dell'imbocco lato Maiori (se area di servizio, spiazzo pubblico, carico/scarico, ecc.);
  - studiare un **portale della galleria artificiale** con forma ad arco e rivestimenti in pietra o mattoni a vista, per un migliore inserimento paesaggistico e un richiamo formale alla grotta naturale;
  - definire con maggior dettaglio sistemazioni a verde, percorsi e opere minori;
  - per il **tracciato della sede dismessa della SS 163**, prevedere pavimentazioni "stampate" di colore sabbia, con disegno "a coda di pavone", per contenere l'impatto visivo;
  - rivedere la **cantierizzazione** escludendo l'uso dell'area portuale e dell'ingresso città come zona di stoccaggio materiali, per evitare grave nocimento alla vivibilità turistica, all'uso dell'area portuale e allo svolgimento di eventi e manifestazioni.

Questo parere conferma che, anche per il Comune di Maiori, la variante in galleria è accettata solo **"di larga massima"** e subordinata a una forte rielaborazione progettuale, con particolare attenzione alla tutela della Grotta dell'Annunziata e alla riduzione dell'impatto sulle funzioni turistiche e portuali. La Commissione precisa che la verifica di conformità urbanistica spetta agli uffici competenti e richiama espressamente il primario interesse a **conservare e tutelare la Grotta dell'Annunziata e le**

**aree ad essa adiacenti**, in quanto “uno dei luoghi più singolari della Costiera Amalfitana” ai sensi del decreto ministeriale di vincolo del 09.01.1990.

### **Proposta di deliberazione del Comune di Minori (premessa al parere CLP)**

#### **Oggetto sintetico**

Presa d’atto del PFTE della variante in galleria Minori–Maiori e del parere della Commissione Locale per il Paesaggio, con richiamo al decreto ministeriale di vincolo del 09.01.1990 sulla Grotta dell’Annunziata.

#### **Elementi principali**

- Richiamo alla convenzione tra ANAS e ACaMIR e all’inserimento della variante Minori–Maiori nel programma FSC.
- Riconoscimento formale del vincolo ministeriale sulla Grotta dell’Annunziata e del suo elevato valore storico-paesaggistico.
- Presa d’atto del parere CLP n. 03/2020 e delle relative condizioni per la tutela del paesaggio e della grotta.

La delibera evidenzia come il Comune di Minori abbia accettato il progetto in linea di principio, subordinandolo tuttavia alle prescrizioni paesaggistiche formulate dalla CLP.

### **Delibera di Giunta del Comune di Maiori (11 gennaio 2020)**

#### **Oggetto sintetico**

Presa d’atto del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica della variante in galleria e del parere della Commissione Locale per il Paesaggio.

#### **Elementi principali**

- Adesione alla linea di principio della variante stradale, con contestuale presa d’atto delle condizioni espresse dalla CLP.
- Richieste specifiche relative a:
  - riqualificazione delle restanti gallerie sul tracciato S.S. 163;
  - pavimentazione della sede stradale dismessa con soluzioni compatibili col contesto paesaggistico;
  - ripensamento delle aree di cantierizzazione e di stoccaggio materiali nell’area portuale, ritenuta critica per l’impatto su turismo e approdi marittimi.

Questa delibera conferma la presenza di riserve dell’amministrazione comunale sulla scelta delle aree di cantiere e sulla compatibilità del progetto con l’assetto del waterfront portuale.

### **3. Osservazioni del pubblico nella procedura VIA nazionale**

#### **Osservazione di Giuseppe Civale (09 dicembre 2019)**

##### **Oggetto sintetico**

Osservazione presentata al Ministero dell'Ambiente nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

##### **Elementi principali**

- Contestazione dell'utilità complessiva dell'opera e definizione del galleria come intervento "inutile e rischioso".
- Evidenziazione dei rischi connessi alla stabilità dei versanti rocciosi e alla realizzazione del serpentino stradale di uscita a Maiori.
- Richiamo alla fragilità idrogeologica del territorio e all'esperienza negativa di precedenti interventi in galleria.

#### **Osservazione di Agnello Staibano (16 gennaio 2020)**

##### **Oggetto sintetico**

Osservazione alla procedura VIA con focus sul tratto di Minori e sulla trasformazione del lungomare.

##### **Elementi principali**

- Descrizione dello stravolgimento del lungomare e della spiaggia di Minori dovuto all'opera.
- Allegazione di immagini e foto satellitari per descrivere l'assetto attuale dell'area.
- Riferimento alla perdita di qualità paesaggistica e turistica del fronte mare.

#### **Memoria di ANAS S.p.A. (29 maggio 2020)**

##### **Oggetto sintetico**

Contributo del proponente classificato come "osservazione" nell'ambito del fascicolo VIA.

##### **Elementi principali**

- Replica puntuale alle osservazioni presentate dai cittadini.
- Richiamo alle finalità di sicurezza stradale e miglioramento della viabilità.
- Conferma della compatibilità ambientale dell'opera secondo le analisi del proponente.

---

### **4. Atti e dichiarazioni recenti**

#### **4.1 Question Time in Consiglio Regionale della Campania (19 aprile 2023 – R.G. n. 237)**

##### **Oggetto sintetico**

Interrogazione del consigliere Nunzio Carpentieri alla Giunta regionale sulla variante in galleria tra Maiori e Minori alla SS163 e sulla riqualificazione del tratto stradale dismesso, con richiesta di chiarimenti su alternative di mobilità e ruolo dei Comuni.

## Elementi principali

- La domanda richiama il costo elevato dell'intervento e le criticità segnalate da cittadini e associazioni (impatto paesaggistico, rischio per la Grotta dell'Annunziata, dubbi sull'effettiva utilità della galleria).
- Viene chiesto se siano state considerate soluzioni alternative, quali:
  - l'ampliamento contenuto dell'attuale sede stradale;
  - la realizzazione di una passerella pedonale a sbalzo sul mare.
- Nella risposta, la Direzione Generale per la Mobilità, per conto della Giunta:
  - conferma che la variante in galleria fa parte del programma “Interventi di mobilità sostenibile nelle costiere amalfitana e sorrentina – I fase” ed è inserita in un appalto integrato già avviato;
  - afferma che la soluzione in galleria è stata **proposta dai Comuni di Minori e Maiori** nell'ambito della convenzione del 2018;
  - precisa che l'ipotesi di semplice ampliamento della SS163 con passerella pedonale non è stata prevista nel programma e non viene quindi oggetto di valutazione;
  - non introduce impegni a riesaminare il progetto alla luce delle criticità emerse.

## Osservazioni

Questo atto regionale:

- attribuisce formalmente ai Comuni costieri la paternità originaria della scelta della galleria;
- conferma che, a livello di programmazione regionale, **non è stata sviluppata una vera analisi comparativa** tra la galleria e soluzioni alternative di mobilità meno impattanti;
- rafforza la necessità di richiedere una valutazione aggiornata e trasparente delle alternative, anche alla luce delle successive prescrizioni paesaggistiche, dei rilievi ambientali e del contenzioso civile e referendario.

## 4.1-bis Interrogazione a risposta scritta in Consiglio Regionale (settembre 2024 – R.G. n. 909)

### Oggetto sintetico

Interrogazione a risposta scritta del consigliere regionale Nunzio Carpentieri (FDI) sulla variante in galleria tra Maiori e Minori alla SS163 e sulla riqualificazione del tratto stradale dismesso. I quesiti riguardano lo stato del progetto, la sostenibilità ambientale, l'impatto geologico e paesaggistico (in particolare sulla Grotta dell'Annunziata e sul “Sentiero dei Limoni”), la tutela di eventuali scoperte archeologiche/speleologiche e la proporzionalità dell'opera rispetto al beneficio dichiarato di 38 secondi di riduzione dei tempi di percorrenza.

### Elementi principali della risposta regionale

- La Direzione Generale per la Mobilità, riportando le informazioni fornite da ACaMIR e ANAS, chiarisce che **il progetto esecutivo non è ancora nella disponibilità della Regione**, perché al settembre 2024 è in corso l'istruttoria interna del progetto definitivo da parte delle strutture ANAS. La verifica del rispetto delle prescrizioni degli enti sarà svolta solo in sede di approvazione del definitivo e dell'esecutivo.

- ANAS ribadisce che il **Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE)** ha già valutato la sostenibilità dell'opera tramite un'analisi costi–benefici, mettendo a confronto due alternative “simili”:
  - la variante in galleria elaborata da ANAS;
  - la variante in galleria originariamente ipotizzata dallo studio di fattibilità del 2017 promosso dai Comuni di Minori e Maiori.
 Da tale confronto risulta preferibile la soluzione ANAS, spostata più verso monte e presentata come più sicura e più distante dalla Grotta dell'Annunziata.
- Sulla **partecipazione**, ACaMIR dichiara di essersi limitata a un raccordo istituzionale con i Comuni di Minori e Maiori, ai quali vengono ricondotte le eventuali iniziative di ascolto con cittadini, associazioni e parti sociali.
- Per quanto riguarda l'**impatto geologico e la Grotta dell'Annunziata**, ANAS elenca una lunga serie di indagini: sondaggi profondi (fino a oltre 120 metri), prove geofisiche, tomografie sismiche, rilievi geomeccanici sulla falesia e **rilievi 3D all'interno della Grotta**, inclusi rilievi speleologici anche subacquei nel laghetto di San Francesco. Secondo ANAS, queste indagini avrebbero consentito di definire con precisione posizione, dimensioni, condizioni geostrutturali e regime idraulico del sistema carsico, e il progetto definitivo (attualmente in istruttoria) “concilia” tali elementi con le varie normative settoriali.
- In merito alle “**scoperte archeologiche e speleologiche**”, la risposta afferma che, per quanto riportato da ANAS, **non risultano scoperte di questo tipo** nell'area interessata dall'intervento.
- Sul tema della **proporzionalità/benefici**, la Regione contesta che il vantaggio dell'opera si limiti ai 38 secondi di risparmio di tempo: viene sottolineato che l'obiettivo principale sarebbe l'adeguamento funzionale e l'aumento della sicurezza, attraverso:
  - eliminazione del senso unico alternato regolato da semaforo ai piedi di Torre Mezzacapo;
  - riduzione delle criticità per i pedoni che oggi percorrono la statale lungo i margini;
  - creazione di un percorso pedonale continuo lungo Torre Mezzacapo, con un “unico waterfront” di circa 2 km tra Minori e Maiori.

## Osservazioni

Questo atto regionale:

- **conferma formalmente** che, ancora al 16 settembre 2024, **non esiste un progetto definitivo approvato né un progetto esecutivo nella disponibilità della Regione**: il cuore delle decisioni tecniche resta interno ad ANAS e non è sottoposto a reale verifica pubblica. Ciò rafforza quanto già evidenziato nella sezione “Mancanza di documentazione” del presente documento.
- evidenzia che l'**analisi costi–benefici richiamata dalla Regione è limitata a due varianti entrambe in galleria** (una ANAS e una comunale), senza confronto con scenari alternativi di mobilità meno impattanti (semafori intelligenti, TPL, trasporto marittimo, passerella a sbalzo, ecc.). Questo punto è coerente con le critiche mosse nel nostro allegato di Analisi Costi–Benefici, che propone invece un confronto fra scenari strutturalmente diversi.

- scarica sul piano formale la **partecipazione pubblica** sui Comuni, senza però indicare alcuna iniziativa strutturata di ascolto condotta a livello regionale o da ACaMIR: il risultato è un quadro in cui l'opera procede lungo canali tecnici e amministrativi, mentre il coinvolgimento di cittadini e comitati resta di fatto marginale e non istituzionalizzato.
- contiene affermazioni molto rassicuranti sulla **Grotta dell'Annunziata e sulle cavità carsiche** (indagini “approfondite”, compatibilità garantita dal progetto definitivo in istruttoria), che tuttavia non sono **verificabili** senza la pubblicazione integrale degli elaborati tecnici. In più, la negazione di “scoperte speleologiche” appare in contrasto con l’interesse dimostrato dalla Procura nel 2023, nonché con le esplorazioni speleologiche documentate in sede locale.
- tenta di spostare l’attenzione dal dato – già noto – dei **38 secondi di risparmio di tempo** verso benefici urbanistici e di sicurezza (eliminazione del semaforo, waterfront pedonale). Questi obiettivi, tuttavia, potrebbero essere perseguiti anche mediante **soluzioni alternative meno invasive**, come previsto nelle proposte di mobilità sostenibile e nelle alternative a sbalzo sul mare analizzate dall’appendice.

#### 4.2 Nota dell’Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Meridionale (prot. 34764/2023 del 05.12.2023)

##### Oggetto sintetico

Riscontro alla segnalazione PEC sulle “enormi cavità sotterranee” tra Minori e Maiori e richiamo al quadro di pianificazione idrogeologica vigente per i due Comuni.

##### Elementi principali

- Ricostruzione del ruolo dell’Autorità di Bacino Distrettuale dell’Appennino Meridionale, subentrata alle precedenti Autorità di bacino e competente per la pianificazione di difesa del suolo e gestione delle acque.
- Conferma della piena vigenza, per Minori e Maiori, del Piano Stralcio per l’Assetto Idrogeologico (PsAI) – rischio da frana e rischio alluvioni, redatto dall’ex Autorità di Bacino Campania Sud / Destra Sele. I Piani Stralcio sono sovraordinati alla pianificazione urbanistica e infrastrutturale e definiscono perimetrazioni di pericolosità/rischio e norme d’uso del territorio.
- Nelle aree a pericolosità/rischio elevato o molto elevato è ammessa la realizzazione di infrastrutture pubbliche solo se non altrimenti localizzabili e a condizione che siano adottate soluzioni tecnico-costruttive e gestionali mirate a mitigare il rischio e ridurre la vulnerabilità delle strutture (art. 49 NTA PsAI).
- Per opere come la galleria Minori–Maiori, in fase di progettazione definitiva deve essere acquisito il parere dell’Autorità di Bacino, previo svolgimento di uno “studio di compatibilità idraulica” (art. 50) e di uno “studio di compatibilità geologica” (art. 51), finalizzati a dimostrare la coerenza dell’intervento con il PsAI e la tutela di persone, infrastrutture e patrimonio ambientale e culturale.
- La nota dà atto di un incontro tecnico del 06.10.2023 presso la sede di Caserta con ANAS e progettisti, in cui sono stati illustrati contenuti e requisiti di tali studi, e precisa che alla data del 05.12.2023 non risulta ancora pervenuta alcuna richiesta di parere sulla galleria Minori–Maiori.

#### **4.3 Dichiarazione del Sindaco di Minori sulle "400 pagine di prescrizioni" (Consiglio Comunale 5 febbraio 2024)**

##### **Oggetto sintetico**

Intervento pubblico in cui si afferma che Comune, Soprintendenza, Ministero della Cultura e Ministero della Transizione Ecologica avrebbero trasmesso ad ANAS circa 400 pagine di prescrizioni sul progetto.

##### **Osservazioni**

- La dichiarazione testimonia uno scarto tra la percezione politica di un forte controllo prescrittivo e la documentazione effettivamente disponibile al pubblico (parere CLP, delibere 2020 e pochi altri atti).
- In assenza di pubblicazione integrale di tali "400 pagine", non è possibile verificare contenuti e grado di recepimento delle eventuali prescrizioni ulteriori.

#### **4.4 Lettera raccomandata del 07.11.2025 di Giuseppe Civale al Ministero competente in materia ambientale.**

Segnalazione civica con richiesta di attenzione istituzionale sul progetto di variante in galleria tra Minori e Maiori, con particolare focus su trasparenza (accesso agli atti) e criticità percepite lato Minori.

##### **Contenuti principali**

- descrizione delle opere "esterne" ipotizzate in corrispondenza dello sbocco lato Minori (innesto sull'attuale SS163 con snodo sopraelevato e percorso pedonale affiancato), giudicate impattanti sul piano paesaggistico e penalizzanti per la fruizione pedonale;
- richiamo a preoccupazioni su rischio ambientale/geomorfologico e stabilità dei versanti;
- richiamo al contenzioso referendario nel Comune di Maiori e a una pronuncia del Tribunale di Salerno citata nella lettera come elemento di criticità sul piano della trasparenza e della correttezza procedurale;
- richiesta di chiarimenti e di un eventuale intervento/approfondimento da parte del Ministero.

L'atto documenta un'iniziativa individuale di informazione verso un'autorità centrale nella fase in cui la comunità lamenta difficoltà di accesso alla documentazione e in cui si intensificano le iniziative civiche e giudiziarie sul progetto.

#### **4.5 Atti e documenti recenti collegati al procedimento espropriativo e al contenzioso referendario**

In questa sezione vengono citati gli atti più recenti che, pur non rientrando direttamente nella fase di PFTE e VIA, incidono sul quadro complessivo di trasparenza e partecipazione:

- Avviso ANAS di **avvio del procedimento espropriativo (4 novembre 2025)**.
- **Sentenza Tribunale di Salerno (Prima Sez. Civile), udienza 04.12.2025 – RG 5784/2025**

Il Tribunale, nel giudizio promosso dal *Comitato Promotore Referendum Popolare* contro il Comune di Maiori sulla delibera consiliare **n. 37/2024** (referendum abrogativo, tra cui anche il “traforo” Maiori–Minori), dichiara la **cessazione della materia del contendere** perché il Comune, durante il processo, ha **insediato la Commissione referendum** ex art. 79 Statuto il giorno 01.12.2025 (circa 15 mesi dopo la data attesa a norma di Statuto). Ai soli fini delle **spese**, applica la **soccombenza virtuale**: rileva come “palese” la violazione dell’art. 79 Statuto e considera la delibera **viziata da incompetenza** (la valutazione di ammissibilità spettava alla Commissione, non al Consiglio comunale). Condanna quindi il Comune al pagamento delle **spese di lite**, compensando invece le spese della fase cautelare.

Questi atti consentono di collegare le fasi tecniche e amministrative del progetto alle più recenti iniziative civiche e giudiziarie, evidenziando la continuità del conflitto sull’opera nel periodo 2018–2025.

In particolare, la sentenza del Tribunale civile, pur dichiarando la cessazione della materia del contendere, richiama in modo netto le criticità procedurali legate alla competenza sull’ammissibilità referendaria e rimette al corretto organo statutario (Commissione referendum) la valutazione degli atti.

Ne consegue che l’evoluzione della vertenza referendaria resta condizionata dalle determinazioni della Commissione e dagli eventuali successivi passaggi amministrativi o giudiziari.

➔ [Torna all’indice](#)

---

## **ALLEGATO N. 10**

### **Richiesta di Referendum: Iter cronologico e considerazioni**

#### **Lettera di partecipazione civica (maggio 2024)**

Una petizione promossa dai comitati “No Tunnel” e “Tuteliamo la Costiera” raccoglie 1096 firme e viene trasmessa via pec a Regione Campania, Soprintendenza, Anas, Ministero della Cultura, Parco Monti Lattari e ad altri enti.

#### **Richiesta referendaria (agosto 2024)**

Nella seconda metà di agosto 2024 un gruppo di cittadini (coordinato dall'ex sindaco prof. Mario Civale) ha costituito il **Comitato promotore del Referendum Popolare** e ha presentato formale istanza al Comune di Maiori per l'indizione di due referendum abrogativi sulle opere del depuratore consortile (località Demanio) e della galleria tra Minori e Maiori (località San Francesco). L'istanza, notificata il 14 agosto 2024 al Sindaco Antonio Capone, era corredata dalle firme di 78 elettori residenti. Entro il termine statutario, il Sindaco avrebbe dovuto convocare la Commissione di valutazione dei referendum, ma ciò non è avvenuto nei tempi previsti.

#### **Delibera del Consiglio Comunale (26 settembre 2024)**

Dopo alcune settimane di attesa, il **Consiglio Comunale di Maiori** ha discusso la questione in seduta straordinaria il 26/27 settembre 2024. Con la delibera **n.37 del 26 settembre 2024**, la maggioranza consiliare ha dichiarato *“irricevibile”* la richiesta referendaria del Comitato.

Con tale atto il Consiglio ha di fatto escluso la possibilità di esaminare i quesiti abrogativi senza convocare la Commissione statutaria prevista dallo Statuto comunale, rilevando (secondo quanto riportato) motivazioni di mera forma.

Tale decisione del Consiglio, decisa a maggioranza, ha subito suscitato critiche da parte del Comitato promotore, che l'ha ritenuta illegittima in quanto adottata da un organo non competente.

#### **Ricorso al TAR Campania (dicembre 2024 – gennaio 2025)**

In risposta alla delibera n.37/2024, il Comitato promotore ha presentato ricorso al **Tribunale Amministrativo Regionale della Campania (sez. di Salerno)**, chiedendone l'annullamento.

L'impugnazione mirava a far valere il diritto degli elettori a svolgere il referendum e a contestare la mancata convocazione della commissione di cui all'art.79 dello Statuto comunale. Il ricorso, depositato entro fine dicembre 2024, è stato discusso dinanzi al TAR in camera di consiglio il 22 gennaio 2025.

#### **Sentenza del TAR (22 gennaio 2025)**

Con sentenza depositata in forma semplificata il 22 gennaio 2025, il TAR Campania – sezione di Salerno – si è dichiarato **incompetente in materia referendaria**. La decisione si è basata sulla giurisprudenza di legittimità secondo cui i referendum comunali rientrano nella competenza del giudice ordinario. Tuttavia il Tribunale Amministrativo ha colto l'occasione per riconoscere pienamente le ragioni del Comitato promotore: come ha dichiarato l'avv. Civale, «il TAR ha ritenuto il ricorso inammissibile per difetto di giurisdizione, ma ha riconosciuto che il Comitato Referendario ha

pari dignità con l’istituzione comunale ed è titolare di diritti soggettivi». In altri termini, pur spostando il contenzioso al giudice ordinario, il TAR ha confermato che l’iniziativa referendaria promossa dai cittadini è legittima e meritevole di valutazione. È stata quindi indicata la via del **ricorso in sede civile** entro 3 mesi.

### **Ricorso alla giustizia civile (agosto-settembre 2025)**

Seguendo l’indicazione del TAR, il Comitato promotore ha depositato un **ricorso al Tribunale Civile di Salerno** (ordinario) per ottenere l’annullamento della delibera comunale n.37/2024 e l’istituzione della Commissione referendaria statale. Contestualmente il comitato ha chiesto un provvedimento d’urgenza (cautelare) volto a sospendere ogni atto pregiudizievole in attesa della sentenza di merito. Con ordinanza depositata il 1º settembre 2025, il giudice monocratico ha **rigettato l’istanza cautelare** del Comitato, rilevando però che ciò è avvenuto solo perché nel frattempo erano decorsi i termini per indire il referendum. In particolare, il Tribunale ha constatato che i ritardi sono derivati dalla mancata convocazione della Commissione da parte dell’Amministrazione comunale e dall’adozione di atti (la delibera n.37) poi giudicati illegittimi. Come riporta il comunicato del Comitato, «la richiesta cautelare è stata respinta solo perché... i termini sono scaduti nel frattempo [...] poiché, come riconosciuto dal Tribunale, [il Sindaco] ha omesso gli atti dovuti del suo ufficio, adottando un atto consiliare dichiarato illegittimo in sede giudiziale, di fatto impedendo lo svolgimento del referendum». Pur non concedendo l’urgenza, l’ordinanza attribuisce pertanto piena ragione di merito alle tesi del Comitato, evidenziando una grave violazione procedurale da parte del Comune. L’udienza di merito è stata fissata per dicembre 2025.

Inoltre, con successivo provvedimento (stesso 1º settembre 2025) il Tribunale Civile ha formalmente riconosciuto l’illegitimità della delibera 37/2024. In quell’ordinanza i giudici hanno dichiarato che «la delibera n.37/2024 ... è affetta da vizio di incompetenza relativa», essendo stata adottata dal Consiglio Comunale – un organo privo della competenza statutaria richiesta – anziché dalla Commissione apposita, «mai costituita».

Il Tribunale ha quindi accolto le argomentazioni del Comitato promotore, confermando che l’ammissibilità della richiesta referendaria doveva essere valutata dall’organo tecnico previsto dallo Statuto.

### **Posizione recente del Consiglio Comunale (novembre 2025)**

Nel novembre 2025 il Consiglio Comunale di Maiori ha infine posto ufficialmente rimedio alle inadempienze formali accumulate, portando in aula la questione della Commissione referendaria.

Secondo il Comitato referendario, tuttavia, si è trattato di un atto tardivo e surreale: la vicenda è stata paragonata a «una farsa senza fine» perché l’amministrazione ha riportato in Consiglio la stessa istanza «come se tutte le azioni precedenti non ci fossero mai state».

In pratica, il 10-11 novembre 2025 sono stati nominati i rappresentanti comunali nella Commissione di valutazione, come da Statuto.

Tuttavia, come rileva anche un comunicato del nostro Comitato “Tuteliamo la Costiera Amalfitana”, ciò avviene con “*un ritardo imbarazzante*”: la decisione è giunta a ridosso della scadenza dei termini validi, ormai “spirati” per indire il referendum in quanto in concomitanza con le imminenti elezioni.

Di conseguenza, benché sia stata infine riconosciuta la legittimità della procedura referendaria (e la necessità di istituire la Commissione), non ci sono più i tempi utili per svolgere il referendum in vista del 2026.

### **Sentenza del Tribunale Civile di Salerno (RG 5784/2025) – esito e rilievi principali**

All’udienza del **04.12.2025**, il Tribunale di Salerno (Prima Sezione Civile), nel giudizio promosso dal **Comitato Promotore Referendum Popolare** contro il **Comune di Maiori** sulla delibera consiliare **n. 37 del 26.09.2024** (che dichiarava “irricevibile” la richiesta di referendum abrogativo, includendo anche il quesito sul **traforo Maiori–Minori**), ha dichiarato la **cessazione della materia del contendere**.

La decisione è motivata dal fatto che il Comune ha depositato attestazione (02.12.2025) da cui risulta che in data **01.12.2025** si è **insediata la Commissione** prevista dall’**art. 79 dello Statuto** per valutare l’ammissibilità dei quesiti, evento che il Tribunale considera idoneo a far venir meno l’interesse alla decisione “di merito” perché il ricorrente ha ottenuto il risultato richiesto (convocazione/insediamento della Commissione).

Pur chiudendo il giudizio per sopravvenienza, il Tribunale liquida le spese applicando la **soccombenza virtuale** e rileva che, se si fosse deciso nel merito, la domanda sarebbe stata accolta, ritenendo “**palese**” la violazione dell’art. 79 e affermando che la delibera **n. 37/2024** è affetta da **incompetenza relativa**, poiché la valutazione di ammissibilità è demandata dallo Statuto alla Commissione (costituita solo dopo l’introduzione del giudizio).

Il Comune viene quindi condannato al pagamento delle **spese di lite**, mentre le spese della fase cautelare vengono compensate perché il cautelare era stato respinto **solo per assenza del periculum**, con **fumus** ritenuto sussistente.

### **Conclusione – richiesta di prudenza sugli atti irreversibili.**

Considerato che nel frattempo ANAS ha avviato il **procedimento espropriativo** (04.11.2025) e che la sentenza civile, pur chiudendo il giudizio per sopravvenienze, evidenzia criticità procedurali rilevanti (ai fini delle spese) sulla gestione dell’iter referendario, appare opportuno chiedere che, **nelle more delle determinazioni della Commissione referendum e della piena pubblicità degli atti**, siano evitati o differiti gli **atti e le attività a maggiore impatto irreversibile** (es. cantierizzazione / occupazioni prolungate), così da non comprimere ulteriormente gli spazi di partecipazione e da ridurre il rischio di decisioni “di fatto” non accompagnate da un adeguato confronto pubblico.

➔ [Torna all’indice](#)