



PROVINCIA DI POTENZA

UFFICIO PIANIFICAZIONE E SVILUPPO
INFORMATICOPiazza M. Pagano
85100 – POTENZA
Tel 0971.417290alessandro.attolico@provinciapotenza.it
protocollo@pec.provinciapotenza.it

Al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS
c.a. Responsabile del Procedimento
Dott. Geol. Carlo Di Gianfrancesco
va@PEC.mite.gov.it
VA@pec.mase.gov.it

Oggetto: [ID: 12934 / WEB-VIA-VIAVIA10000025] Procedura di V.I.A. ai sensi dell'art.23 del D.Lgs. 152/2006 integrata con la VInca ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997 e verifica del Piano di Utilizzo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017. Progetto di fattibilità tecnico economica "ITINERARIO SALERNO -POTENZA - BARI. Adeguamento delle sedi esistenti e tratti di nuova realizzazione IV tratta da zona industriale Vaglio a svincolo S.P. Oppido S.S. 96". Proponente: Anas S.p.A.
Richiesta integrazioni

Premesso che:

- Il MASE - Direzione Generale Valutazioni Ambientali - con nota acquisita al protocollo dello scrivente Ente con il n. 29943/2024 del 23/08/2024, comunicava:
 - o Che Anas S.p.A., con nota acquisita al prot. MASE-145553 in data 5/08/2024, ha presentato istanza per l'avvio dell'aggiornamento di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, per il progetto di fattibilità tecnico economica "ITINERARIO SALERNO -POTENZA - BARI. Adeguamento delle sedi esistenti e tratti di nuova realizzazione IV tratta da zona industriale Vaglio a svincolo S.P. Oppido S.S. 96", integrata ai sensi dell'art. 10, comma 3 del D.Lgs. 152/2006 con la Valutazione di Incidenza di cui all'articolo 5 del D.P.R. 357/1997 e con la Verifica del Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo, D.P.R. 120/2017, art. 9;
 - o alla Società Proponente e alle Amministrazioni in indirizzo, la procedibilità dell'istanza, verificata la completezza della documentazione trasmessa a corredo della citata istanza del 9/01/2023, e verificato l'avvenuto pagamento dell'onere contributivo previsto all'art. 2, comma 1, lett. b) del Regolamento adottato con Decreto Interministeriale n. 1 del 04/01/2018;
 - o che, ai fini dell'avvio dell'istruttoria tecnica, ai sensi dell'art. 24, comma 1 del D.Lgs. 152/2006, la documentazione presentata a corredo dell'istanza è pubblicata sul sito web del Ministero, alla pagina riportata nella nota succitata.
- E precisava che:
 - o Ai sensi dell'art. 24, comma 3, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., dalla data della pubblicazione dell'avviso al pubblico sul portale dello scrivente Ministero, decorre il termine di 60 giorni entro il quale chiunque abbia interesse può presentare alla scrivente le proprie osservazioni concernenti la Valutazione di Impatto Ambientale, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi. Ai sensi del predetto comma, entro il medesimo termine, sono acquisiti per via telematica i pareri delle Amministrazioni e degli Enti pubblici in indirizzo, incluso, per ottemperare a quanto disposto dal D.P.R. 357/1997, art. 5, comma 7, l'espressione dell'Ente Gestore di ZSC interessate da eventuali impatti.
- Nella citata nota è precisato che la Società dichiara che l'intervento non ricade neppure parzialmente in aree naturali protette come definite dalla L.394/1991 e ai siti della Rete Natura 2000, ma che gli impatti derivanti dalla sua attuazione potrebbero interferire con l'area SIC-ZPS "Bosco Cupolicchio" – IT 9210020



Dato atto che, dalla lettura degli elaborati progettuali , si evince quanto segue:

Inquadramento geografico

Il progetto in esame prevede la realizzazione della IV tratta, dalla zona industriale di Vaglio allo svincolo S.P. Oppido S.S.96 dell'itinerario SA-PZ-BA. L'ambito territoriale in cui si inserisce il tracciato di progetto ricade all'interno della Provincia di Potenza, interessando i comuni di:

- o Vaglio Basilicata*
- o Tolve*
- o Oppido Lucano*

Il corridoio ricade nella fascia esterna dell'Appennino meridionale, e si sviluppa in un territorio caratterizzato da una morfologia piuttosto aspra di catena esterna, con versanti molto acclivi e quote medie di circa 700-800 m (le vette principali sono Monte Bosco le Piane di 925 m. e Monte Pazzano di 911 m.). A caratterizzare il paesaggio contribuiscono sicuramente gli elementi idrografici, primo fra tutti il Fiume Basento: posto a sud rispetto all'area di studio, il corso d'acqua definisce un corridoio di fondovalle di grande importanza per l'area, in cui si inseriscono la SS407 Basentana e un tratto della linea ferroviaria Battipaglia-Potenza-Metaponto. Risultano significativi anche alcuni degli affluenti del Fiume Bradano: la Fiumarella del Bosco, il Torrente Castagno e la Fiumara di Tolve, tutti localizzati in prossimità del centro urbano di Tolve.

ASSE PRINCIPALE

L'andamento piano altimetrico del tracciato risulta essere vincolato alla morfologia del terreno, alle esigenze di funzionalità dell'arteria ed alla necessaria limitazione delle aree da sottoporre ad esproprio. Ciò ha di fatto notevolmente influenzato l'andamento del tracciato comportando la presenza di ampi tratti in viadotto e galleria, nonché di tratti in trincea con opere di sostegno e contenimento della sede stradale. Il nuovo asse stradale ha origine dalla nuova rotonda in progetto prevista fra gli interventi di adeguamento dello svincolo "Vaglio Zona Industriale" della S.S.407 "Basentana". L'intervento prevede una riorganizzazione dello svincolo in modo da favorire il collegamento con l'infrastruttura in progetto e la realizzazione di due rotonde in luogo delle intersezioni a raso esistenti al fine di risolvere le problematiche di sicurezza offerte dallo stato di fatto (manovre di svolta a sinistra non regolamentate). Il tracciato in progetto ha origine presso la rotonda ubicata nel quadrante Sud dello svincolo e, nella parte iniziale, si sviluppa in complanare alla S.S.407 per poi sovrappassarla in viadotto. La parte iniziale del tracciato in progetto, si sviluppa all'interno dell'incisione morfologica del Vallone Tricarico (affluente del Fiume Basento) rendendo necessario un viadotto in struttura mista acciaio - calcestruzzo di lunghezza pari a 1.974 m. Tale viadotto permette, oltre alla risoluzione dell'interferenza con la S.S.407, la risoluzione dell'interferenza dell'infrastruttura in progetto con la linea ferroviaria esistente Battipaglia – Potenza – Metaponto. Da un punto di vista altimetrico, il tracciato risulta caratterizzato da una iniziale livellata in salita il cui valore della pendenza è pari al massimo imposto dalla normativa (7%). Tale scelta progettuale è legata sia alla presenza dei vincoli prima descritti (morfologia del terreno e presenza della linea ferroviaria) che rendono necessario un rapido innalzamento delle quote di progetto, sia per permettere al tracciato di raggiungere la quota di valico necessaria al superamento del Monte Pazzano mediante una galleria naturale. Superata la zona del viadotto Tricarico, il tracciato stradale si adatta alla morfologia del versante deviando con una curva di raggio 3.000 m verso est. In tale tratto il tracciato è caratterizzato da una trincea con opere di sostegno in destra (paratie di pali) che permette di contenerne gli ingombri del corpo stradale. Alla progressiva 2+640 m, la morfologia del terreno porta alla realizzazione di una galleria artificiale di lunghezza 90 metri. In uscita dalla galleria artificiale il tracciato prosegue in direzione Nord-Est mantenendosi inizialmente per brevi tratti in trincea con opere di sostegno in destra e, successivamente, in rilevato (dapprima con scarpate inerbite e successivamente con muri di sottoscarpa necessari alla riduzione dell'impronta del rilevato). Il tratto appena descritto comprende un sottopasso a servizio della viabilità podereale (pk 3+246 m) necessario all'accesso ad alcune proprietà situate lungo il versante collinare nonché per garantire la continuità dei collegamenti ai fondi agricoli presenti. Il tracciato prosegue per circa 250 m a cielo aperto con trincee la cui altezza è di circa 5 m fino



a raggiungere il massimo altimetrico (794,30 m s.l.m.) in corrispondenza di un breve tratto in rilevato (circa 30 m, con attraversamento del Vallone Tricarico mediante tombino scatolare). Successivamente ha inizio la galleria "Valico Pazzano", di lunghezza complessiva pari a 2.945 metri, con tratti di imbocco in artificiale di lunghezza rispettivamente pari a 70 m (imbocco sud) e 40 m (imbocco Nord). La galleria è dotata di impianto di ventilazione longitudinale nonché di tutte le dotazioni di sicurezza previste dalle linee guida ANAS. In particolare si prevede la realizzazione di una via di fuga lungo il margine destro della carreggiata stradale mediante un cunicolo indipendente di evacuazione separato dalla carreggiata stradale mediante un setto in calcestruzzo. Da un punto di vista altimetrico il tracciato, una volta raggiunta la quota di valico (pari a circa 794,30 m s.l.m.), è caratterizzato da livellette in discesa il cui valore è pari al 4% in galleria e, successivamente, pari al 7% per far sì che il tracciato si adatti maggiormente alla morfologia del terreno attraversato. In uscita dalla galleria il tracciato devia leggermente verso ovest articolandosi in due brevi tratti in trincea con paratia di pali in sinistra separati da una galleria artificiale di lunghezza pari a 100 m. Il tracciato prosegue con una nuova curva verso est di raggio pari a 800 m ed è caratterizzato da un tratto in trincea con opere di sostegno in sinistra necessaria al contenimento degli scavi che, altrimenti, avrebbero interessato la S.C. "Pazzano-Tre Ponti" esistente. Tale tratto precede il viadotto "Vallone Cerro" che, con uno sviluppo di 212 m, permette di superare l'omonimo Vallone. Al termine di tale viadotto il tracciato presenta planimetricamente una successione di curve con valori del raggio variabili fra 800-900 m le quali sono raccordate da clotoidi di flesso che permettono al tracciato di svilupparsi lungo la cresta di Masseria Pastore. In questo tratto il tracciato è caratterizzato da rilevati dapprima realizzati con scarpate inerbite e successivamente con un muro di sottoscarpa in destra al fine di ridurre l'impronta del rilevato. In questo tratto il tracciato si sviluppa parallelamente alla S.C. "Pazzano-Tre Ponti" esistente la quale svolge funzione di viabilità "complanare" di accesso alle proprietà private ed i fondi agricoli limitrofe. Tuttavia in corrispondenza della progressiva 8+510 m si è reso necessario realizzare un sottopasso il quale permette l'accesso ad alcune proprietà situate lungo il versante collinare. Successivamente, il tracciato presenta un lungo tratto in viadotto in struttura mista acciaio-calcestruzzo (L=1.020 m) necessario al superamento della forte acclività del terreno dovuta alla presenza dell'ampia valle del Torrente Castagno.

Al termine del viadotto il tracciato devia planimetricamente verso est con una curva di raggio pari a 1.000 m ed è caratterizzata dalla presenza di un tratto in trincea di circa 350 m che precede il viadotto Mezzanelle (L=140m). Dopo questo tratto il tracciato risulta costituito da una prevalenza di tratti in rilevato fino al raggiungimento della rotatoria in progetto necessaria a garantire l'interconnessione dell'infrastruttura di progetto con il Comune di Tolve. Tale rotatoria rappresenta inoltre un'interruzione alla continuità del tracciato che, successivamente all'intersezione, assume caratteristiche di adeguamento di viabilità esistente. Nello specifico, dopo l'intersezione a raso di Tolve il tracciato prosegue con un'alternanza di tratti in trincea ed in rilevato fino a ricongiungersi alla pk 12+100 al sedime esistente della S.C. "Tre Ponti-Pozzillo". Da questo punto l'intervento in progetto prevede l'adeguamento dell'infrastruttura stradale esistente alle prescrizioni normative previste dal D.M.05.11.2001 prevedendo puntuali rettifiche del tracciato; in tale tratta sono previsti i seguenti interventi:

- adeguamento della piattaforma stradale esistente a quella prevista dal D.M.05.11.2001 per la cat.C1 – Strade extraurbane secondarie;
- demolizione completa del pacchetto di pavimentazione e suo rifacimento con adeguamento delle pendenze trasversali;
- installazione di barriere di sicurezza rispondenti alla nuova normativa;
- ampliamento dell'arginello esistente ad una dimensione minima pari a 1.50 m per garantire il corretto funzionamento delle barriere di sicurezza;
- geometrizzazione del tracciato con inserimento delle curve a raggio variabile;
- incremento della velocità di progetto lungo il tracciato ($V_{p,max}=90$ km/h);
- inserimento degli allargamenti di visibilità necessari a garantire la distanza di visibilità per l'arresto;
- inserimento delle piazzole di sosta secondo i dettami e le dimensioni previste dal testo di riferimento normativo;



- *eliminazione di tutti gli accessi ai fondi agricoli attualmente presenti lungo il tracciato;*
- *sostituzione delle attuali opere di attraversamento idraulico, quasi interamente costituite da tombini circolari di diametro interno compreso tra 1000 e 1500 mm, con tombini scatolari di dimensioni idonee;*
- *rifacimento della rete di fossi di guardia*

Gli interventi sopra descritti, tuttavia, escludono il tratto compreso fra la pk 13+663 alla pk 14+603 in cui gli unici interventi di progetto previsti sono il rifacimento della pavimentazione stradale e della segnaletica mantenendo inalterata, quindi, le attuali geometrie della sede stradale. In suddetto tratto sono presenti il Viadotto di attraversamento del Torrente Alvo (di lunghezza complessiva pari a 800 m, costituito da 16 campate da 50 m ed impalcato a struttura mista acciaio-clc) e la galleria artificiale dello svincolo sulla S.P.35, realizzata con paratie di pali di diametro 1200 m e soletta con travi prefabbricate in c.a.p.. L'intervento di progetto termina in prossimità dello svincolo con la S.S.96 bis in cui verrà realizzata una rotonda di progetto con $De=50$ m ed una riorganizzazione delle rampe costituenti l'attuale sistema di connessione.

Svincolo di Vaglio Zona Industriale

Il progetto dello svincolo "Vaglio Zona Industriale" consiste nella riorganizzazione dell'intersezione a livelli sfalsati esistente sita al km 5.9 della S.S.407 "Basentana". L'intersezione serve da collegamento tra il tracciato della Strada Statale 407 (esistente) e la nuova viabilità in progetto. L'intervento prevede la realizzazione di due rotonde ($De=34$ m) in luogo delle intersezioni a raso esistenti eliminando dal sistema di svincolo esistente le pericolose manovre di svolta a sinistra non regolamentate. L'intervento comporta inoltre l'adeguamento altimetrico alle quote di progetto della rotonda delle rampe ingresso/uscita della S.S.407 in direzione Potenza.

Svincolo di Tolve

Il collegamento al comune di Tolve è garantito mediante la realizzazione di un sistema di rotonde ($De=40$ m) tra il nuovo asse di progetto e la S.S. 123 esistente che consentono la gestione ottimale dei diversi flussi afferenti all'infrastruttura in progetto. Tale interconnessione ha anche la duplice funzione di interrompere la continuità del tracciato che, successivamente, assume caratteristiche di intervento di adeguamento di infrastruttura esistente.

Svincolo su S.P.35

Alla progressiva 14+500 è prevista la demolizione dello svincolo esistente sulla S.P.35 e la realizzazione di una nuova interconnessione alla viabilità provinciale il cui tracciamento plano-altimetrico risulta integralmente rispondente alla normativa di settore. Il nuovo svincolo risulta essere ubicato più a Nord rispetto alla configurazione esistente al fine di poter realizzare una corsia di uscita conforme alla normativa e che non interessi la galleria artificiale esistente.

Svincolo di Oppido

Il progetto dello Svincolo denominato "Oppido" consiste nella riorganizzazione dell'attuale innesto mediante inserimento di una rotonda a raso dal diametro pari 50 m finalizzata ad accogliere la S.S.123 e i due rami di svincolo che collegano (in entrata e uscita) quest'ultima con la Strada Statale 96 bis. Confluiranno sulla rotonda di progetto anche due viabilità di accesso a proprietà private. La configurazione in rotonda consente, rispetto a quella attuale, una miglior regolazione del traffico veicolare garantendo anche la manovra del torna indietro per i flussi provenienti dalla S.P.123. Tale rotonda prevede inoltre l'adeguamento dei due rami di ingresso ed uscita dalla S.S.96 bis alle prescrizioni normative del D.M. del 19.04.2006.

Nella sezione 5, alla domanda se sia prevista la trasformazione di uso del suolo, si risponde: La realizzazione degli interventi genera una sottrazione permanente di suolo, per effetto della realizzazione della nuova sede stradale e delle opere d'arte ad essa associata. L'uso del suolo prevalente riscontrabile negli ambiti non naturali è costituito dal seminativo non irriguo, mentre nella parte più a nord dell'abitato di Tolve, soprattutto lungo la Fiumara di Tolve ed il Torrente Castagno, è presente una certa concentrazione di colture ad



oliveto. Frequente è la presenza di aree a pascolo naturale e praterie. Nell'area sono presenti numerosi ambiti boschivi, più o meno estesi e frammentati, che nella maggior parte dei casi costituiscono parti residuali dell'originaria copertura boschiva sopravvissuta all'insediamento delle attività agricole soprattutto in virtù dei condizionamenti morfologici del territorio. Si tratta principalmente di boschi di latifoglie (soprattutto querceti) e solo in misura minore di arbusteti in evoluzione e boschi misti di latifoglie e conifere.

Per quanto riguarda la localizzazione e la relativa selezione dei siti di cantiere è stata condotta un'analisi del territorio coinvolto dalla realizzazione dell'intervento con il fine di individuare quelle aree che risultassero funzionali alle diverse fasi lavorative ma, al contempo, compatibili ad accogliere gli impianti anche da un punto di vista ambientale e di uso del suolo. Nel corso di tale analisi sono stati pertanto contemplati sia parametri di ordine tecnico funzionale, che parametri ambientali. Le caratteristiche tipologiche delle opere di progetto richiedono la realizzazione dei cantieri in stretta vicinanza al tracciato stradale, in maniera tale da sfruttare al massimo la viabilità di cantiere e le piste previste lungo il tracciato di progetto, minimizzando, al contempo, i trasferimenti di mezzi d'opera sulla viabilità ordinaria esistente. Nell'ambito del presente progetto, per l'individuazione delle aree da adibire al Cantiere Base ed ai Cantieri Operativi, in linea generale, si è tenuto conto dei seguenti requisiti:

- *ambiti sufficientemente estesi, in maniera tale da consentire l'espletamento delle attività previste;*
- *posizione limitrofa all'area dei lavori al fine di consentire il facile raggiungimento dei siti di lavorazione, limitando pertanto il disturbo determinato dalla movimentazione di mezzi;*
- *agevole accesso viario e preesistenza di strade minori per gli accessi, allo scopo di evitare il più possibile la realizzazione di nuova viabilità di servizio;*
- *lontananza da ricettori sensibili (scuole, ospedali, case di cura, ecc.) e da zone residenziali significative;*
- *esclusione di aree di rilevante interesse ambientale e massima riduzione dell'induzione al contorno di potenziali interferenze ambientali;*
- *vincoli e prescrizioni limitative all'uso del territorio;*
- *caratteristiche morfologiche, allo scopo di evitare, per quanto possibile, pendii o luoghi eccessivamente acclivi, in cui si dovessero rendere necessari consistenti lavori di sbancamento o riporto.*

In generale sono state selezionate aree agricole a seminativo, caratterizzate da pendenza contenuta, poste in prossimità della viabilità esistente.

Ciò premesso, sulla base di quanto sopra riportato, desunto dagli elaborati progettuali pubblicati, questo Ufficio ritiene di non poter formulare alcun parere ai sensi del D.P.R. 357/1997, perché non ha avuto modo di rilevare quali e quanti siano gli impatti derivanti dalla sua attuazione che potrebbero interferire con l'area SIC-ZPS "Bosco Cupolicchio" – IT 9210020.

In sintesi, non è dichiarato se vi siano o meno eventuali interferenze dirette ed indirette e relative (eventuali) incidenze.

Si chiede, pertanto, una relazione integrativa, da parte del proponente l'opera, ove sia chiarito e precisato se vi siano o meno impatti derivanti dalla sua attuazione, che potrebbero interferire con l'area SIC-ZPS "Bosco Cupolicchio" – IT 9210020.

Il Responsabile della P.O. Pianificazione Territoriale
(Ing. Rosalia Smaldone)

Il Dirigente
(Ing. Alessandro Attolico)