

autostrade // per l'italia

AUTOSTRADA (A30) : CASERTA – SALERNO

**REALIZZAZIONE NUOVO SVINCOLO
DI MADDALONI**

PROGETTO DEFINITIVO

**VERIFICA DI ESCLUSIONE V.I.A.
DOCUMENTO DI RISPOSTA ALLE RICHIESTE DEL MATT
RELAZIONE GENERALE**

spea
autostrade

**Ingegneria
europea**

IL PROGETTISTA :

Ing. Fulvio DI TADDEO
Ord. Ingg. Teramo N° 368

IL DIRETTORE TECNICO :

Ing. Giampaolo NEBBIA
Ord. Ingg. Roma N° 12028

RIFERIMENTO ELABORATO										DATA:		REVISIONE		
UNITA'	DIRETTORIO					FILE			LUGLIO 2006		n.	data		
	codice	commessa	N.Prog.	fase	serie	n. progressiva	bis	rev.			-	-		
PCM	5	6	0	6	0	2	0	1	PDRE	0	0	1	-	-

REDATTO:	Ing. Bernardo RINALDI	CONSULENZA:	M&B Progettazioni Ambiente e Trasporti
PROGETTATO:	Ing. Bernardo RINALDI – Ing. Stefano VENTURA	APPROVATO:	Ing. Fulvio DI TADDEO

CAPO COMMESSA Ing. Bernardo RINALDI	VISTO DELLA COMMITTENTE	autostrade // per l'italia Società per azioni
--	-------------------------	---

AUTOSTRADA A30 CASERTA-SALERNO

NUOVO SVINCOLO DI MADDALONI

Procedura di Verifica ai sensi art. 10 del DPR 12 aprile 1996

Documento di risposta alle richieste del MATT

Documento:	RE - 01
Revisione:	1
Data:	Luglio 2006
Pagina:	1 di 14

INDICE

PREMESSA	2
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO.....	3
QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE	4
QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE	5
COMPONENTE ATMOSFERA - STIMA DELLE EMISSIONI E DELLE RICADUTE AL SUOLO DI INQUINANTI	5
COMPONENTE ATMOSFERA - DATI DI QUALITÀ DELL'ARIA	5
COMPONENTE ATMOSFERA – PIANO REGIONALE DI RISANAMENTO E MANTENIMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA	9
COMPONENTE RUMORE – CLIMA ACUSTICO ANTE-OPERAM E POST-OPERAM	12
CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	14

ALLEGATI

Allegato 1 – Nuova viabilità di collegamento Interporto-SS265 – Accordi e tempi di realizzazione

Allegato 2 – Nuova viabilità di collegamento Interporto-SS265 – Documentazione progettuale

Allegato 3 – Studio atmosferico

Allegato 4 – Dati di qualità dell'aria registrati nella centralina ARPAC CE54

AUTOSTRADA A30 CASERTA-SALERNO
NUOVO SVINCOLO DI MADDALONI

Procedura di Verifica ai sensi art. 10 del DPR 12 aprile 1996

Documento di risposta alle richieste del MATT

Documento:	RE - 01
Revisione:	1
Data:	Luglio 2006
Pagina:	2 di 14

PREMESSA

A seguito della presentazione al MATT della richiesta di avvio della procedura di esclusione alla V.I.A. per il progetto del nuovo Svincolo di Maddaloni, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con nota prot. CVIA-2006-0002851 del 19 luglio 2006 segnalava la necessità di produrre alcuni elementi integrativi per il proseguimento dell'istruttoria.

Per maggiore chiarezza, il documento viene articolato per punti riportando di volta in volta la richiesta e la relativa risposta.

AUTOSTRADA A30 CASERTA-SALERNO
NUOVO SVINCOLO DI MADDALONI

Procedura di Verifica ai sensi art. 10 del DPR 12 aprile 1996
Documento di risposta alle richieste del MATT

Documento:	RE - 01
Revisione:	1
Data:	Luglio 2006
Pagina:	3 di 14

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

In relazione agli aspetti programmatici, il Ministero chiede:

- *che venga fornita la documentazione, da conferenza di servizi o accordi di programma, inerente le autorizzazioni e i tempi per la realizzazione della strada di collegamento tra l'interporto ISE, lo svincolo sull'A30 e la SS265, essendo tale opera strettamente connessa alla piena funzionalità dello svincolo oggetto di verifica di esclusione VIA;*

In allegato viene fornita copia completa dei documenti richiesti.

AUTOSTRADA A30 CASERTA-SALERNO

NUOVO SVINCOLO DI MADDALONI

Procedura di Verifica ai sensi art. 10 del DPR 12 aprile 1996

Documento di risposta alle richieste del MATT

Documento:	RE - 01
Revisione:	1
Data:	Luglio 2006
Pagina:	4 di 14

QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

In relazione agli aspetti progettuali, il Ministero chiede:

- *che venga fornita la documentazione progettuale inerente alla realizzazione della strada di collegamento tra l'interporto ISE, lo svincolo sull'A30 e la SS265;*

In allegato viene fornita copia completa del progetto relativo al tratto di viabilità richiesto.

AUTOSTRADA A30 CASERTA-SALERNO

NUOVO SVINCOLO DI MADDALONI

Procedura di Verifica ai sensi art. 10 del DPR 12 aprile 1996

Documento di risposta alle richieste del MATT

Documento:	RE - 01
Revisione:	1
Data:	Luglio 2006
Pagina:	5 di 14

QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

COMPONENTE ATMOSFERA - STIMA DELLE EMISSIONI E DELLE RICADUTE AL SUOLO DI INQUINANTI

In relazione alla componente Atmosfera, il Ministero chiede:

- *che venga fornita una stima delle emissioni e delle ricadute al suolo di inquinanti (Sox, Nox, PM10) da traffico stradale lungo il tratto che va dall'interporto alla SS265 tramite la viabilità esistente, considerando i flussi attuali e futuri di traffico distinti per le diverse tipologie di veicoli*
- *che venga fornita una stima delle emissioni e delle ricadute al suolo di inquinanti (Sox, Nox, PM10) da traffico stradale lungo il tratto che va dall'interporto alla A30 tramite la nuova viabilità e lo svincolo in progetto, considerando i flussi attuali e futuri di traffico distinti per le diverse tipologie di veicoli;*

Rimandando per informazioni di maggior dettaglio allo studio sulla componente Atmosfera in allegato, si riportano di seguito i risultati delle analisi svolte.

I risultati dello studio evidenziano un generale miglioramento della situazione dell'inquinamento atmosferico nell'area vasta.

In particolare, gli effetti positivi si risentono maggiormente in prossimità del tratto di viabilità attualmente interessato dai flussi di mezzi pesanti in entrata e in uscita dall'interporto. In questo caso la riduzione dei flussi veicolari e quindi degli aeroinquinanti investe un'area urbanizzata e caratterizzata quindi dalla presenza di ricettori residenziali.

Con la realizzazione dello svincolo si ha, oltre ad uno spostamento dei traffici in un'area non residenziale, anche un aumento della velocità media di percorrenza (fluidificazione) che comporta un'ulteriore riduzione delle emissioni.

Gli effetti della realizzazione del nuovo svincolo possono essere così riassunti:

1. riduzione dell'entità delle emissioni in relazione anche alle velocità di percorrenza;
2. spostamento dei flussi veicolari legati all'interporto, rappresentati prevalentemente da mezzi pesanti, dalla viabilità ordinaria a quella autostradale, con un percorso estremamente breve;
3. assenza nell'area di svincolo di ricettori sensibili; il tessuto edificato si presenta decisamente rado e a carattere produttivo;
4. assenza nelle aree interessate da un incremento di traffico e quindi di immissione aeroinquinanti in atmosfera di ulteriori fonti di inquinamento che potrebbero concorrere ad un'ulteriore innalzamento delle concentrazioni.

In estrema sintesi si può pertanto affermare che la realizzazione dello svincolo di progetto si ripercuote con un miglioramento ambientale complessivo della qualità dell'aria.

COMPONENTE ATMOSFERA - DATI DI QUALITÀ DELL'ARIA

In relazione alla componente Atmosfera, il Ministero chiede:

- *che venga fornita una analisi dei dati di qualità dell'aria in relazione ai valori imposti dal D.M. n.60/02*

AUTOSTRADA A30 CASERTA-SALERNO
NUOVO SVINCOLO DI MADDALONI

Procedura di Verifica ai sensi art. 10 del DPR 12 aprile 1996
Documento di risposta alle richieste del MATT

Documento:	RE - 01
Revisione:	1
Data:	Luglio 2006
Pagina:	6 di 14

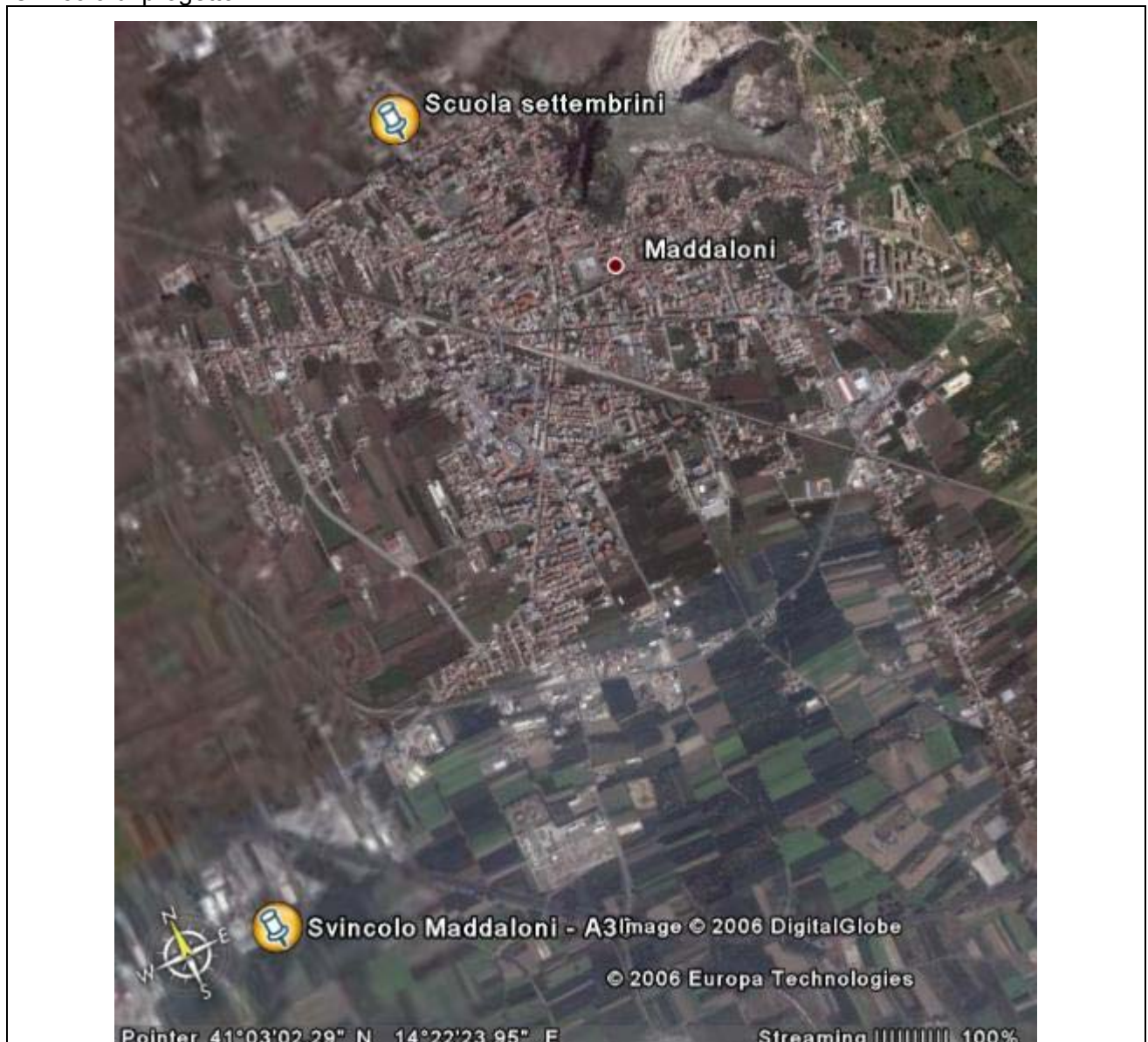
Rimandando per quanto concerne la normativa di riferimento allo studio sulla componente Atmosfera in allegato, si riportano di seguito i dati di qualità dell'aria disponibili.

Sono stati acquisiti i dati relativi alla centralina di monitoraggio situata nel Comune di Maddaloni.

La centralina ARPAC, denominata CE54 è situata in via Brecciamme presso la scuola "L.Settembrini" è in attività dal 1994, e misura ad intervalli di un'ora, la concentrazione in atmosfera degli inquinanti.

La centralina è del tipo denominato "D", ossia è situata in periferia ed è finalizzata alla misura dell'inquinamento fotochimico o secondario (ozono, NO₂). La centralina è attrezzata anche per la misurazione di parametri meteorologici.

Si riporta di seguito un stralcio aereofotogrammetrico con l'ubicazione della centralina e dello svincolo di progetto.



Dalla localizzazione riportata appare evidente come la centralina risulti decentrata rispetto allo svincolo di progetto; nello specifico, la medesima è stata posizionata alla periferia nord di

AUTOSTRADA A30 CASERTA-SALERNO
NUOVO SVINCOLO DI MADDALONI

Procedura di Verifica ai sensi art. 10 del DPR 12 aprile 1996
Documento di risposta alle richieste del MATT

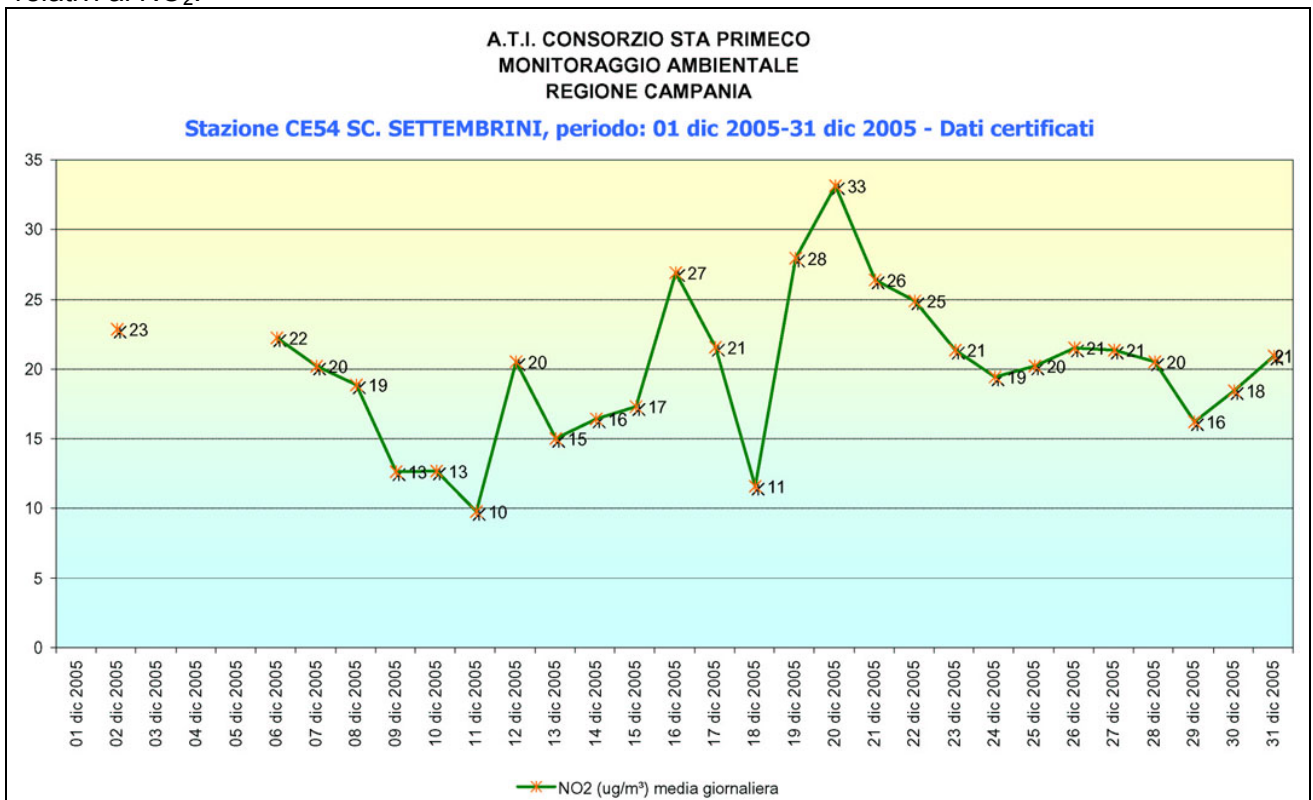
Documento:	RE - 01
Revisione:	1
Data:	Luglio 2006
Pagina:	7 di 14

Maddaloni, nei pressi di un impianto industriale (cementificio), mentre il nuovo svincolo si trova in un'area a sud, esterna al centro abitato.

Ne consegue che tale centralina non può essere considerata rappresentativa dello stato della qualità dell'aria dell'area in esame.

Sono comunque riportati in allegato i dati monitorati nel mese di dicembre 2005 e di gennaio 2006, rappresentativi di un periodo invernale, comprendente sia il periodo di attività del cementificio, sia il periodo di chiusura. Questo secondo dato dovrebbe dare una misura del "fondo" presente nell'area monitorata anche in assenza di attività produttive inquinanti.

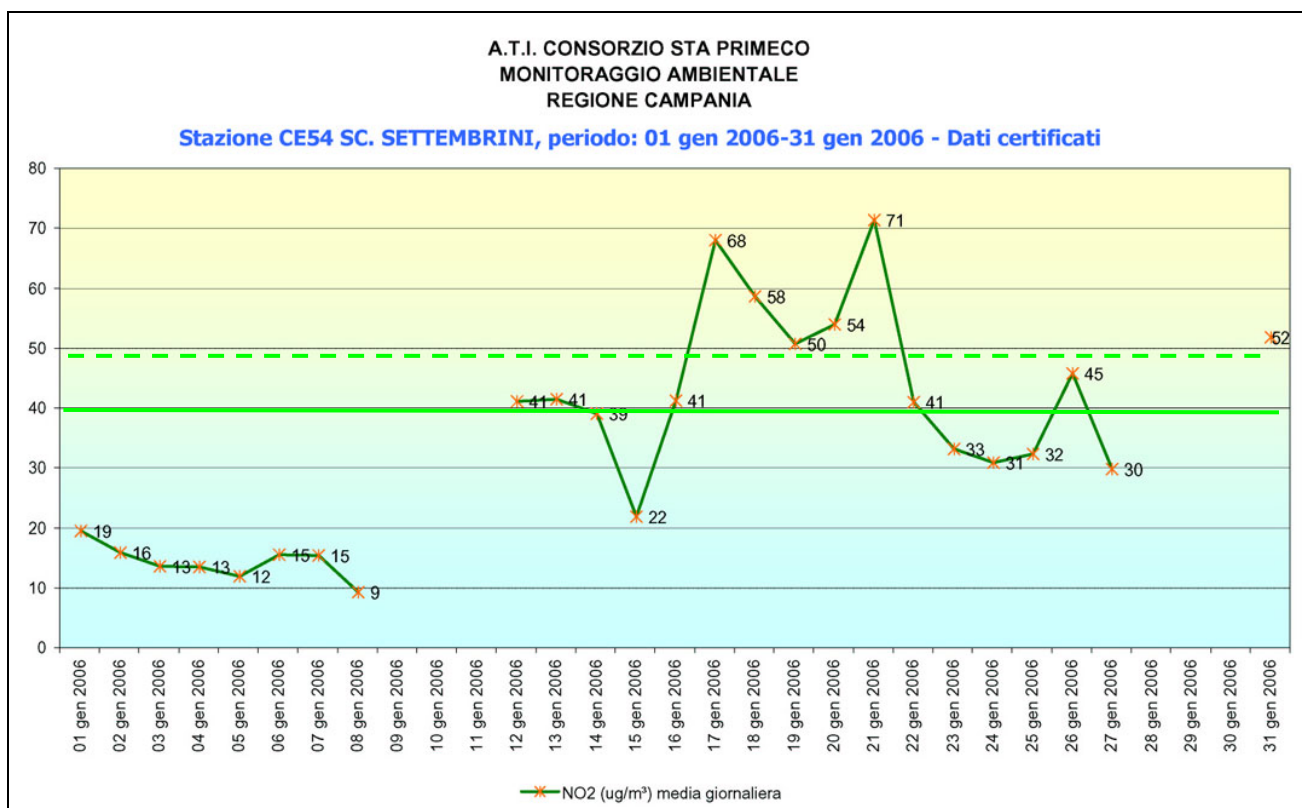
Nell'allegato 4 sono riportati i tabulati delle misure riguardanti il periodo di riferimento e i grafici relativi al NO₂.



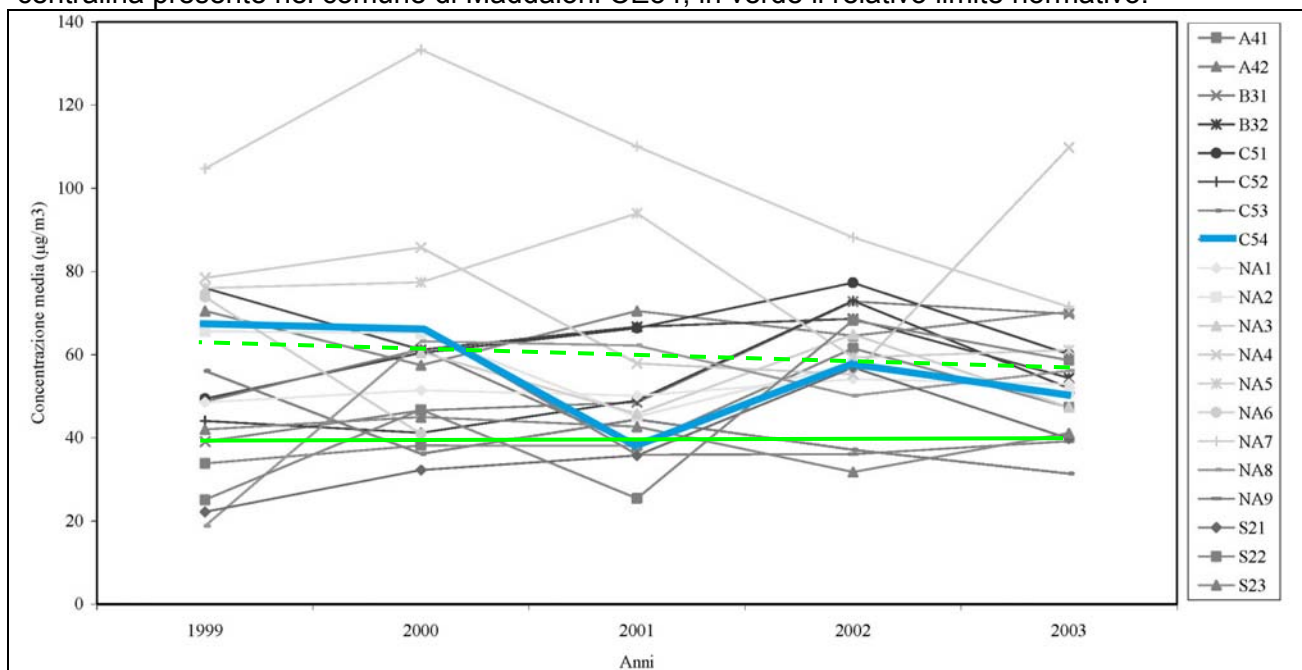
AUTOSTRADA A30 CASERTA-SALERNO
NUOVO SVINCOLO DI MADDALONI

Procedura di Verifica ai sensi art. 10 del DPR 12 aprile 1996
Documento di risposta alle richieste del MATT

Documento:	RE - 01
Revisione:	1
Data:	Luglio 2006
Pagina:	8 di 14



Di seguito si riportano inoltre i grafici riassuntivi dell'andamento delle concentrazioni medie annuali per il biossido di azoto ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) e i superamenti della media su 8 ore ($120 \mu\text{g}/\text{m}^3$) per l'ozono, rilevate dalle reti di monitoraggio regionali. In azzurro è evidenziato l'andamento rilevato dalla centralina presente nel comune di Maddaloni CE54, in verde il relativo limite normativo.

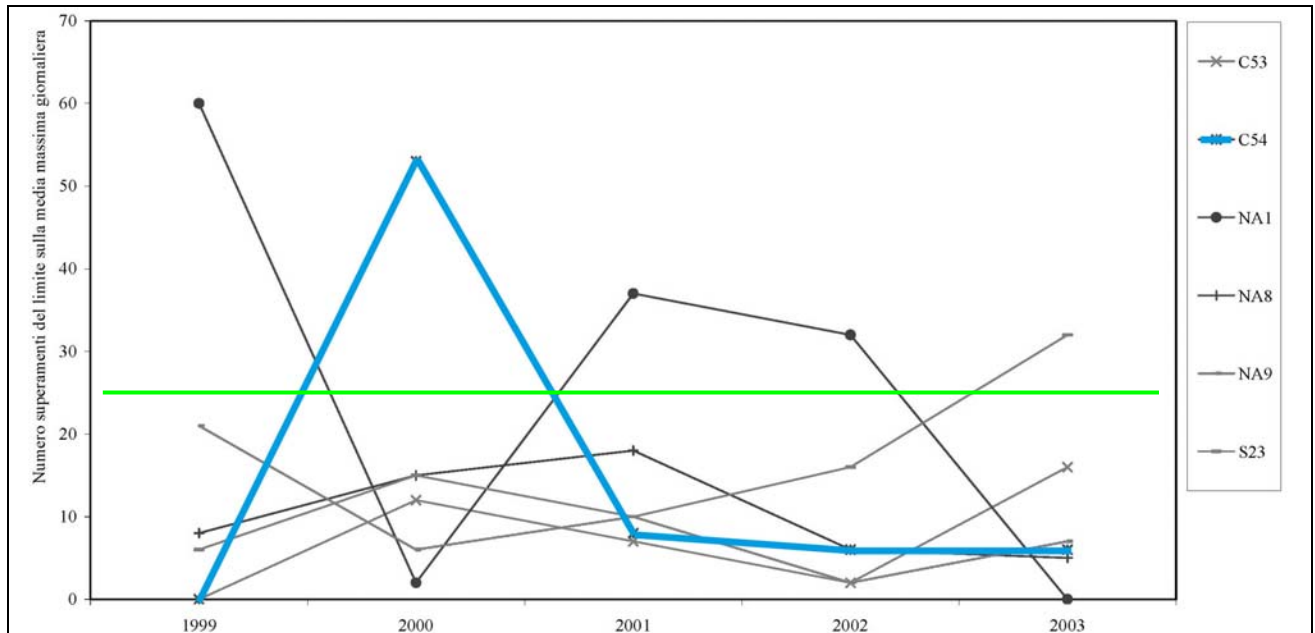


Biossido di azoto: concentrazioni medie annuali ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)

AUTOSTRADA A30 CASERTA-SALERNO
NUOVO SVINCOLO DI MADDALONI

Procedura di Verifica ai sensi art. 10 del DPR 12 aprile 1996
Documento di risposta alle richieste del MATT

Documento:	RE - 01
Revisione:	1
Data:	Luglio 2006
Pagina:	9 di 14



Ozono: numero di superamenti della media su 8 ore ($120 \mu\text{g}/\text{m}^3$) rilevate dalle reti di monitoraggio

Dall'analisi dei grafici emerge quanto segue:

- I valori medi annuali di biossido di azoto sono quasi sempre al di sopra dei $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ previsti dalla normativa come valore limite per la protezione della salute umana da raggiungere nel 2010. Si fa presente che per tale valore è previsto un margine di tolleranza del 20% fino al 2000 da ridursi progressivamente fino allo 0% al 2010. L'andamento di detto limite è rappresentato nel grafico con segno verde tratteggiato. È da segnalare comunque un andamento decrescente delle concentrazioni negli ultimi anni, in .
- nel periodo di inattività dell'impianto industriale, rappresentativo del "valore di fondo" presente nell'area, i valori di biossido di azoto rilevati si attestano al di sotto dei $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, valore questo di molto inferiore a quello indicato dalla normativa vigente che indica per il biossido di azoto in $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ il limite medio annuo e in $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ il limite orario da non superare più di 18 volte l'anno. Si può pertanto attribuire alle attività produttive un contributo emissivo sostanziale rispetto a quello legato al traffico veicolare nell'area monitorata;
- Il numero dei superamenti di ozono presenta una tendenza decrescente, e che si è attestata comunque al di sotto dei limiti normativi.

COMPONENTE ATMOSFERA – PIANO REGIONALE DI RISANAMENTO E MANTENIMENTO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA

In relazione alla componente Atmosfera, il Ministero chiede:

- *la valutazione dei benefici sulla qualità dell'aria ottenibili a seguito della costruzione dello svincolo anche in relazione agli obiettivi del Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'Aria;*

Rimandando allo studio sulla componente Atmosfera in allegato per quanto concerne la stima delle concentrazioni e la valutazione degli effetti sulla componente legati alla realizzazione dello

AUTOSTRADA A30 CASERTA-SALERNO**NUOVO SVINCOLO DI MADDALONI**

Procedura di Verifica ai sensi art. 10 del DPR 12 aprile 1996

Documento di risposta alle richieste del MATT

Documento:	RE - 01
Revisione:	1
Data:	Luglio 2006
Pagina:	10 di 14

svincolo, si riportano di seguito gli obiettivi del Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'Aria.

Il Piano è stato redatto in conformità ai dettami legislativi emanati con Decreto del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio 1 ottobre 2002, n. 261 contenente il «Regolamento recante le direttive tecniche per la valutazione preliminare della qualità dell'aria ambiente, i criteri per l'elaborazione del piano e dei programmi di cui agli articoli 8 e 9 del D.Lgs. n. 351 del 4 agosto 1999» (G. U. n. 272 del 20 novembre 2002).

In estrema sintesi, la realizzazione del piano è stata effettuata secondo le seguenti fasi:

1. Fase conoscitiva
2. Fase valutativa
3. Fase previsiva
4. Fase propositiva
5. Fase attuativa
6. Fase di verifica

La valutazione della qualità dell'aria a scala locale su tutto il territorio regionale, e la successiva zonizzazione, è stata effettuata basandosi in primo luogo sui risultati del monitoraggio della qualità dell'aria ed integrando questi ultimi con una metodologia innovativa che sulla base di elaborazioni statistiche e modellistiche porta ad una stima delle concentrazioni di inquinanti dell'aria su tutto il territorio della regione. Nella figura che segue sono riportate le risultanze dell'attività di classificazione del territorio regionale ai fini della gestione della qualità dell'aria ambiente, definite come aggregazioni di comuni con caratteristiche il più possibile omogenee.

Le Zone individuate sono le seguenti:

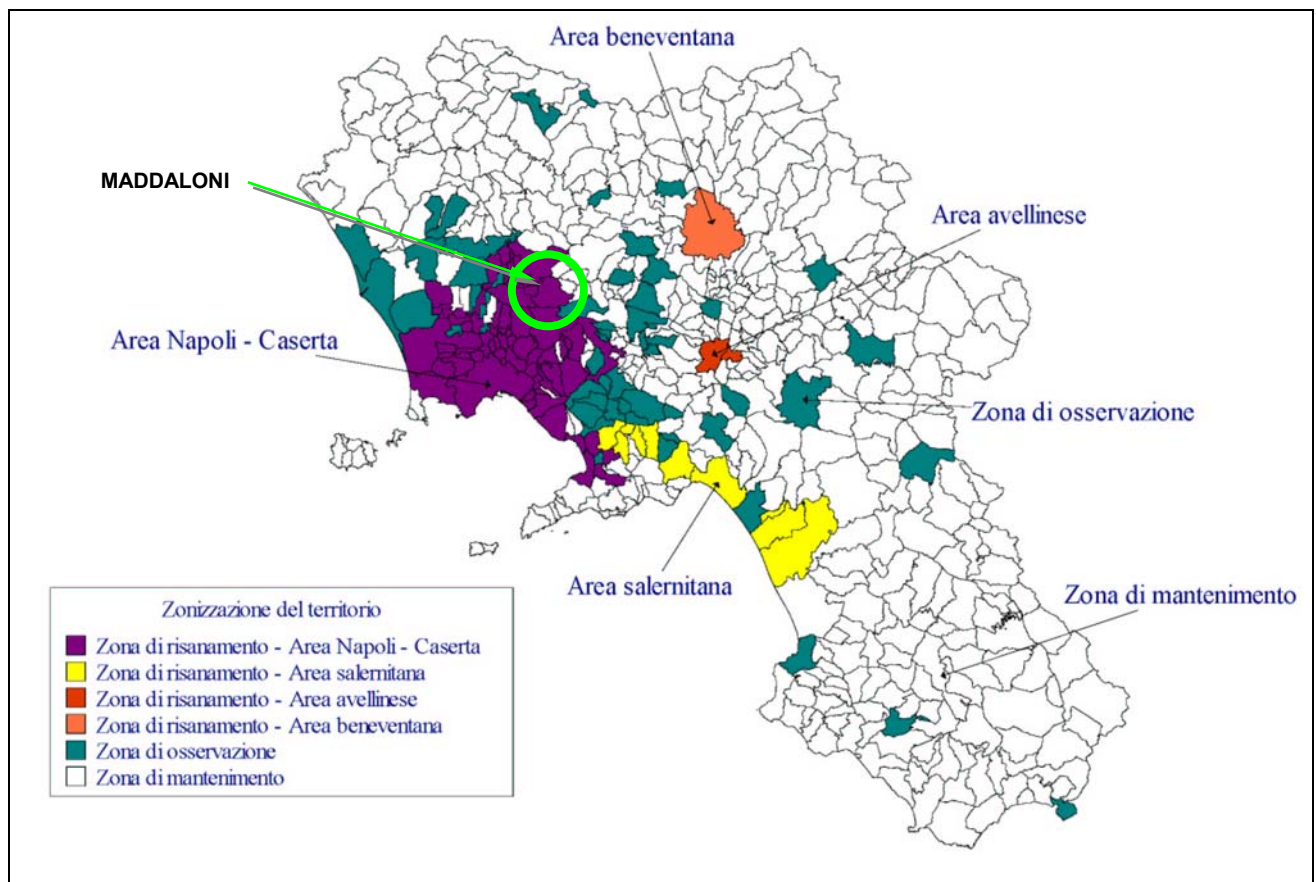
- IT0601 Zona di risanamento - Area Napoli e Caserta;
- IT0602 Zona di risanamento - Area salernitana;
- IT0603 Zona di risanamento - Area avellinese;
- IT0604 Zona di risanamento - Area beneventana;
- IT0605 Zona di osservazione;
- IT0606 Zona di mantenimento.

AUTOSTRADA A30 CASERTA-SALERNO**NUOVO SVINCOLO DI MADDALONI**

Procedura di Verifica ai sensi art. 10 del DPR 12 aprile 1996

Documento di risposta alle richieste del MATT

Documento:	RE - 01
Revisione:	1
Data:	Luglio 2006
Pagina:	11 di 14



L'area interessata dallo svincolo di progetto, evidenziata in verde nella figura, ricade nella Zona IT0601 di risanamento - Area Napoli e Caserta. Le zone di risanamento sono definite come quelle zone in cui almeno un inquinante supera il limite più il margine di tolleranza fissato dalla legislazione.

Gli obiettivi di risanamento e tutela della qualità dell'aria previsti dal Piano sono costituiti dall'insieme delle azioni di risanamento e tutela finalizzato al raggiungimento di differenti obiettivi a breve, medio e lungo termine. Il raggiungimento di questi obiettivi è collegato sia al rispetto dei limiti di concentrazione fissati dalla legislazione vigente che alle esigenze della programmazione più a lungo termine.

In questo senso sono stati introdotti nell'ambito delle azioni di pianificazione i seguenti livelli:

- **Livello Massimo Desiderabile (LMD)**, definisce l'obiettivo di lungo termine per la qualità dell'aria e stimola continui miglioramenti nelle tecnologie di controllo;
- **Livello Massimo Accettabile (LMA)**, è introdotto per fornire protezione adeguata contro gli effetti sulla salute umana, la vegetazione e gli animali;
- **Livello Massimo Tollerabile (LMT)**, denota le concentrazioni di inquinanti dell'aria oltre le quali, a causa di un margine di sicurezza diminuito, è richiesta un'azione appropriata e tempestiva nella protezione della salute della popolazione.

Nel quadro legislativo che emerge dalle normative definite a livello europeo si possono associare con i livelli massimi tollerabili le soglie di allarme (biossido di zolfo, biossido di azoto e ozono), e come livelli massimi accettabili i valori limite per la protezione della salute (biossido di zolfo, ossidi di azoto, particelle, piombo, benzene, monossido di carbonio), i valori limite per la protezione degli ecosistemi (biossido di zolfo), i valori limite per la protezione della vegetazione (biossido di

AUTOSTRADA A30 CASERTA-SALERNO

NUOVO SVINCOLO DI MADDALONI

Procedura di Verifica ai sensi art. 10 del DPR 12 aprile 1996

Documento di risposta alle richieste del MATT

Documento:	RE - 01
Revisione:	1
Data:	Luglio 2006
Pagina:	12 di 14

azoto) ed i valori bersaglio per la protezione della salute per l'ozono; i livelli massimi desiderabili possono essere associati alle soglie di valutazione inferiore per quegli inquinanti dove tali valori sono definiti ed ai valori obiettivo a lungo termine ed i valori bersaglio per la protezione della vegetazione per l'ozono. Obiettivo generale del piano di risanamento e tutela della qualità dell'aria è quello di raggiungere, ovunque, il Livello Massimo Accettabile e in prospettiva, con priorità alle zone più sensibili definite nel piano, il Livello Massimo Desiderabile.

Obiettivo complementare, ma non meno rilevante, è quello di contribuire significativamente al rispetto su scala nazionale agli impegni di Kyoto. In questo quadro l'attività di zonizzazione del territorio svolta, e prevista per gli inquinanti attualmente non presi in esame, è di cruciale importanza, poiché permette di definire le zone dove sono necessarie azioni atte a raggiungere o mantenere il Livello Massimo Accettabile. Tuttavia l'azione di risanamento non si limita a questo obiettivo ma tende, nel quadro di riferimento dello sviluppo sostenibile e con attenzione ai vincoli esterni di natura produttiva.

Strategie e scenari per la riduzione delle emissioni sono state individuate ponendo particolare attenzione alle zone di risanamento risultanti dalla zonizzazione del territorio regionale e tenendo a riferimento gli altri obiettivi del piano. In particolare, le misure dovrebbero permettere, fra l'altro, di:

- conseguire, entro il 2010 nelle zone definite di risanamento, il rispetto degli obiettivi di qualità dell'aria, stabiliti dalle più recenti normative europee con riferimento ai seguenti inquinanti: ossidi di zolfo, ossidi di azoto, monossido di carbonio, particelle sospese con diametro inferiore ai 10 µm, benzene;
- contribuire al rispetto dei limiti nazionali di emissione degli ossidi di zolfo, ossidi di azoto, composti organici volatili ed ammoniaci;
- conseguire una considerevole riduzione delle emissioni dei precursori dell'ozono e porre le basi per il rispetto degli standard di qualità dell'aria per tale inquinante;

Le Misure previste dal Piano sono articolate in misure a breve e lungo termine e sono suddivise in base alla tipologia delle sorgenti emmissive prese in considerazione. Fra le altre misure riguardanti i trasporti (sorgenti lineari e diffuse) a breve termine, è attinente agli interventi di progetto:

MT8 Limitazione alla circolazione dei mezzi pesanti all'interno nelle aree urbane delle zone di risanamento (SO_x, NO_x, CO, CO₂, PM₁₀) ovunque sia possibile l'uso alternativo dell'autostrada;

Tale misura risulta applicata dal Piano all'area Napoli e Caserta, nella quale ricade lo svincolo di progetto, che risulta pertanto coerente con gli obiettivi e le misure previsti dal Piano stesso.

COMPONENTE RUMORE – CLIMA ACUSTICO ANTE-OPERAM E POST-OPERAM

In relazione alla componente Rumore, il Ministero chiede:

- *che venga fornita una stima del clima acustico ante-operam e post-operam sull'area interessata, considerando anche il contributo del traffico in transito sulla A30, con particolare attenzione ai ricettori sensibili*

Come già visto nel paragrafo 10.2.7 della relazione presentata per la procedura di esclusione, lo svincolo di progetto insiste in un'area caratterizzata da una alternanza di zone a vocazione

AUTOSTRADA A30 CASERTA-SALERNO**NUOVO SVINCOLO DI MADDALONI**

Procedura di Verifica ai sensi art. 10 del DPR 12 aprile 1996

Documento di risposta alle richieste del MATT

Documento:	RE - 01
Revisione:	1
Data:	Luglio 2006
Pagina:	13 di 14

agricola e a impianti produttivi. In particolare, gli edifici a destinazione residenziale, potenziali ricettori per le componenti in esame, sono ubicati a distanza di 400- 500 m dall'opera di progetto sul lato carreggiata nord e quindi opposto a quello della stazione di progetto.

Per quanto concerne le sorgenti di inquinamento presenti all'attualità si rileva la presenza dall'Autostrada A30, e nell'area vasta della S.S. 265.

Come si è visto nella suddetta relazione, la presenza dell'autostrada, con o senza lo svincolo progetto, non genera alcuna situazione di impatto. I livelli acustici dei ricettori prospicienti l'area dello svincolo risultano infatti inferiori ai limiti previsti per le aree di classe III (60 dB(A) di giorno – 50 dB(A) di notte).

In questo particolare progetto è comunque importante trattare, oltre alle ricadute dell'Autostrada, anche le criticità determinate dai mezzi pesanti che, in assenza dello svincolo e della viabilità di progetto, si riversano dall'Interporto sulla viabilità comunale.

L'unico collegamento dell'interporto con la viabilità principale (S.S. 265 e Autostrada A1 e A30) è infatti costituito da una viabilità comunale che peraltro non presenta quei requisiti dimensionali (larghezza carreggiata) e di tracciato (pendenze, e raggi di curvatura) tali da poter essere impegnata con sicurezza dai flussi di mezzi pesanti che vi insistono all'attualità.

Nella parte terminale di tale viabilità sono presenti peraltro alcuni edifici residenziali che costituiscono la parte periferica dell'abitato di Maddaloni.

La presenza di intersezioni a raso determina lunghe code con disagio per i residenti e gli stessi trasportatori.

All'attualità si è visto che su tale viabilità si riversano all'anno 169.840 veicoli pesanti, che si concentrano nei giorni lavorativi dal lunedì al sabato in due periodi della giornata e precisamente:

- dalle ore 6:00 alle ore 9:30 fascia della mattina
- dalle ore 14:00 alle ore 15:30 fascia pomeridiana

Nelle fasce orarie suddette, si riversano pertanto sulla viabilità esistente da 80 a 140 mezzi pesanti all'ora a seconda del mese. Applicando il modello di Simulazione SounPLAN già utilizzato per la verifica dell'impatto dell'autostrada si è stimato che la pressione acustica in corrispondenza di tali ricettori è all'attualità pari a 65-66 dB(A).

Tale situazione è destinata ad aggravarsi con la progressiva crescita dell'interporto.

Nello scenario che vede l'interporto a regime ma l'assenza dello svincolo (opzione zero), il flusso annuale, secondo le previsioni fornite dall'ISE (Interporto Sud Europa), crescerà fino a 801.930 veicoli pesanti. Ne deriva che i flussi veicolari su tale viabilità nelle fasce orarie sopra indicate diventerebbero pari a 800 – 1000veh/h.

Ne deriva che i livelli acustici stimati in corrispondenza di tali saranno pari a 74-75 dB(A) e pertanto di molto superiori ai limiti previsti dalla normativa vigente per le aree residenziali.

AUTOSTRADA A30 CASERTA-SALERNO

NUOVO SVINCOLO DI MADDALONI

Procedura di Verifica ai sensi art. 10 del DPR 12 aprile 1996

Documento di risposta alle richieste del MATT

Documento:	RE - 01
Revisione:	1
Data:	Luglio 2006
Pagina:	14 di 14

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Dalle analisi effettuate e dalle risposte ai singoli quesiti di chiarimento emerge un generale miglioramento delle prestazioni e condizioni ambientali generali dell'area vasta con la realizzazione dell'intervento di progetto.

I miglioramenti sono legati alla riduzione di traffico pesante, e di conseguenza di aeroinquinanti e di rumore, sulla tutta la viabilità ordinaria attualmente impegnata dai mezzi pesanti dell'interporto.

In particolare, la realizzazione dello svincolo comporterà un notevole beneficio a quegli edifici residenziali che sorgono lungo il tratto di viabilità comunale che utilizzata dai mezzi pesanti in entrata/uscita dall'interporto.

Nel caso in cui non si dovessero realizzare gli interventi di progetto, la situazione sia dell'inquinamento atmosferico che di quello acustico di tali ricettori diventerebbe, nelle ore di attività dell'interporto, insostenibile. Si è valutato infatti per entrambe le componenti un superamento di tutti i limiti previsti dalla normativa vigente.

Per quanto concerne l'area dello svincolo, i livelli di concentrazione degli aeroinquinanti simulati, evidenziano un generale rispetto dei limiti di norma nell'area circostante. Similmente anche per l'inquinamento acustico non si evidenzia in tale area la presenza o l'insorgere di situazioni di criticità. E' infatti questa una zona a destinazione industriale, in via di trasformazione, all'attualità caratterizzata da terreni agricoli, incolti e impianti produttivi soprattutto lungo la strada statale 265.

Si evidenzia infine come gli interventi di progetto siano coerenti con gli obiettivi del *Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'Aria* che prevedono tra le misure da attuare nel lungo termine la limitazione alla circolazione dei mezzi pesanti all'interno nelle aree urbane delle zone di risanamento ovunque sia possibile l'uso alternativo dell'autostrada.