



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio*

Commissione Speciale di
Valutazione di Impatto Ambientale

Protocollo N. CSVIA 1679

Pratica N. CSVIA-VP. 2004/054

Ref. Mittente:

- protocollo n. _____
- del _____
- pratica _____

Roma, 22 / DICEMBRE / 2004

Raccomandata A/R
Anticipata via fax

ANAS S.p.A.
Via Monzambano, 10
00185 Roma
c.a. Giovanni Magarò
Fax. 06.4456224

e p.c.
Direzione Generale per la
Salvaguardia Ambientale
Divisione III
c.a. Dott. Raffaele Ventresca
SEDE

OGGETTO: PROGETTO PRELIMINARE: "COLLEGAMENTO AUTOSTRADALE A1 - A14 DELL'ITINERARIO SAN VITTORE TERMOLI". RICHIESTA INTEGRAZIONI.

Con la presente si comunica che il Gruppo Istruttore, composto dall'Ing. Alberto Pacifico, dalla Prof.ssa Monica Pasca, dall'Ing. Giovanni Pizzo, dal Dott. Vittorio Amadio e dall'Ing. Giuseppe Carlino, ai sensi e per gli effetti dell'art. 20 del Decreto Legislativo n. 190 del 20 Agosto 2002, a seguito dell'esame del progetto preliminare e del SIA prodotti dal Proponente, delle risultanze dell'incontro avuto con i rappresentanti dello stesso presso questo Ministero il 30/11/2004 e del sopralluogo realizzato in data 15/12/2004, è emersa la necessità di richiedere le integrazioni come di seguito articolate.

Quadro di riferimento Programmatico

1. Descrivere lo stato degli strumenti di pianificazione a livello Regionale, Provinciale o Comunale, inerenti le attività di cava e discarica dei rifiuti inerti e verificare la coerenza con le ipotesi progettuali che abbiano attinenza con le suddette attività.
2. Evidenziare gli elementi di conflittualità/coerenza più significativi fra la nuova infrastruttura e le previsioni urbanistiche comunali, anche al fine di verificare le scelte progettuali, con particolare riguardo alla ubicazione degli svincoli, nonché la efficace connessione con il tessuto viario secondario in rapporto alle previsioni urbanistiche comunali.
3. Indicare lo stato di attuazione del Piano di Tutela di cui al D.lgs n. 152/99 con riferimento all'intervento proposto

4. Specificare - anche in rapporto agli approfondimenti richiesti con la presente, e tenuto conto della frequenza ed importanza delle interferenze con le fasce di pericolosità idraulica e con le aree a pericolosità frana, come le soluzioni progettuali proposte siano compatibili con le direttive previste dal PAI dell'Autorità di Bacino interregionale dei fiumi Trigno, Biferno e minori, Saccione e Fortore, nonché dal PAI e dal Piano Straordinario per Difesa Alluvioni (PSDA) dell'Autorità di Bacino dei fiumi Liri, Garigliano e Volturno.
5. Approfondire l'analisi economica dei benefici e dei costi, tenendo conto anche delle alternative richieste nel successivo Quadro Progettuale, finalizzata soprattutto ad una procedura di confronto per valutare comparativamente diverse soluzioni di progetto e giustificare la scelta definitiva avendo particolare riguardo alla:
 - giustificazione del criterio di valutazione della riduzione dei tempi di percorrenza estendendolo all'intera rete, lungo gli itinerari emergenti dall'assegnazione del modello;
 - determinazione del valore monetario attribuito all'unità di tempo del passeggero medio, è necessario assumere, dando opportune motivazioni, ipotesi di utilizzazione dell'infrastruttura coerenti con la funzione della stessa;
 - documentazione del consistente abbattimento del carico economico degli incidenti, mediante l'audit sulle prestazioni di sicurezza del progetto;
 - giustificazione dell'attribuzione del beneficio economico dell'opera agli incrementi nell'area del PIL e dei valori immobiliari correlandola anche al miglioramento dell'accessibilità;
 - inclusione nello scenario di pedaggiamento dell'opera dei costi d'impianto e di gestione dei sistemi di prelievo della tariffa;
 - razionalizzazione temporale dell'investimento che sia adeguatamente relazionata all'evoluzione della domanda e della congestione nei tronchi in esercizio;
 - composizione dei maxilotti in ragione dell'omogeneità nella collocazione temporale ottimale della costruzione come sopra determinata, anziché alla continuità territoriale;
 - valutazione sulla possibilità di incrementare il numero di maxilotti.
6. In relazione alle esigenze del processo di analisi economica prefigurato nel punto precedente rielaborare l'analisi trasportistica avendo particolare riguardo alla:
 - previsione modellistica del carico sui singoli nodi, quali e quanti configurati nel progetto presentato, al fine di selezionare quelli da eliminare o da accorpare;

- rimodellazione dell'offerta nei diversi scenari prefigurati per il riassetto della distribuzione degli svincoli (da confrontare sotto il profilo del rendimento economico e degli impatti ambientali);
 - proiezione ai diversi orizzonti temporali intermedi di realizzazione parziale dell'opera.
7. Rielaborare il cronoprogramma di attuazione dell'intervento, a seguito dell'analisi di cui ai punti precedenti, suddiviso nei maxi lotti individuati in ordine di priorità.

Quadro di riferimento Progettuale

8. Descrivere le soluzioni progettuali (caselli di pedaggio, etc.) nell'ipotesi di utilizzo dell'infrastruttura con sistema a pedaggio.
9. Studiare una ulteriore alternativa che, a partire dalla p.k. 6 circa fino all'imbocco della galleria Nunziata, mantenga il più possibile la livelletta iniziale e minimizzi l'attraversamento della vallata anche ricorrendo ad un maggiore sviluppo della galleria stessa, fermo restando il suo sbocco finale. Sviluppare inoltre il relativo SIA, con particolare riguardo alla valutazione d'incidenza del pSIC interferito (IT 7222287).
10. Valutare la possibilità di accorpate in un unico svincolo quello di Venafro Sud (p.k. 15 ca.) e quello di Roccapiprozzi (p.k. 13 ca.), consentendo quindi l'accesso all'infrastruttura anche da e per Venafro, al fine di razionalizzare i flussi locali di traffico e diminuire l'occupazione di suolo.
11. Studiare una alternativa di attraversamento del fiume Volturno che eviti la realizzazione del nuovo viadotto e massimizzi l'utilizzo dell'attuale SS85, bypassando il centro abitato di S. Eusanio, per poi immettersi nel corridoio ferroviario esistente (Venafro/Campobasso) fino alla p.k. 33 ca.. Tale affiancamento, fra l'altro, ridurrebbe l'interclusione di area del corridoio biotico di alto valore naturalistico "Vallone della Lorda" e "Colline di Macchia Monteroduni". Sviluppare il relativo SIA comprensivo della valutazione d'incidenza in relazione al pSIC "Fiume Volturno".
12. Studiare e valutare gli impatti di una alternativa di tracciato per l'attraversamento della piana presso Colle Cimino (zona campo sportivo Pettoranello), al fine di delocalizzare lo svincolo di Castepetroso Sud che, come previsto nel progetto, occupa gran parte dell'area di notevole valore paesaggistico-ambientale (antico pantano).
13. Studiare un'alternativa allo svincolo di S.Maria del Molise che limiti l'occupazione dell'area boschiva.
14. Studiare una nuova alternativa progettuale, corredata dal relativo SIA,

consistente nella deviazione dell'asse principale lungo l'attuale bretella per Campobasso ed, in prosieguo, lungo il Fondovalle del Rivolo (ove è già in corso un'iniziativa non censita), fino al ricongiungimento con il percorso di progetto, non considerando, altresì, l'adeguamento a Categoria B del tratto Boiano-Castropignano. Tale alternativa eviterebbe, fra l'altro, la definitiva compromissione di una parte significativa del pSIC IT 7222247 "Valle del Biferno".

15. Studiare alternative di tracciato per tutto il tratto "bifernino" (attuale SS 647) che minimizzino le interferenze con il pSIC "Valle del Biferno", che, dallo studio di incidenza, risulta interferito dalla strada per tutta la sua lunghezza con un significativo impatto sugli habitat e le specie tutelate e con la quasi totale invasione degli ambienti ripari. Tali ambienti risultano essere di limitato spessore e in più tratti interrotti dalla strada attuale e da opere idrauliche.
16. Nella zona del Lago di Guardalfiera, approfondire l'analisi progettuale e la relativa valutazione degli impatti di una alternativa di tracciato che preveda l'arretramento del viadotto costiero di progetto, con soluzione, anche parzialmente, in galleria.
17. Approfondire e sviluppare le alternative indicate nel SIA relativamente alla demolizione o al riutilizzo degli attuali viadotti Molise I e Molise II. Produrre, nel primo caso, il progetto preliminare del Piano di Demolizione, comprensivo dell'analisi di rischio ambientale e delle conseguenti misure mitigatrici/compensative (riqualificazione paesaggistica dell'invaso di Guardalfiera).
18. Con riferimento alle scelte progettuali inerenti gli svincoli, sia con la viabilità primaria che con la viabilità minore:
 - a) Chiarire le gerarchie e le quantità dei flussi di traffico coinvolti nelle intersezioni;
 - b) Valutare e motivare la possibilità di ridurre il numero degli svincoli previsti, anche alla luce della contemporanea funzionalità della viabilità attuale in affiancamento.
19. Precisare gli accorgimenti e soluzioni progettuali mirate a mantenere inalterata, nella fase di esercizio dell'opera, l'organizzazione di base del territorio agricolo.
20. Indicare le modalità di ripristino dell'area dismessa dell'attuale casello autostradale e delle aree di cantiere.
21. Indicare le previsioni di flusso di traffico di automezzi pesanti legate alla movimentazione dei materiali di scavo e da costruzione, con individuazione del complesso della viabilità interessata in correlazione con il cronoprogramma dei lavori.

Quadro di riferimento Ambientale

ATMOSFERA

22. Integrare il modello di dispersione degli inquinanti utilizzando i fattori di emissione previsti per il 2018 e 2028 con riferimento al parco veicoli della regione Lazio, Campania e Molise, riportando le mappe di isoconcentrazione degli inquinanti al suolo relative all'analisi degli impatti in fase di esercizio.
23. Integrare lo studio con la puntuale definizione degli impatti in fase di cantiere, con riferimento al cronoprogramma attuativo dell'opera nelle diverse ipotesi temporali di realizzazione (maxilotti – singoli lotti); in particolare indicare le previsioni di flusso di traffico di automezzi pesanti legate alla movimentazione dei materiali di scavo e da costruzione, valutando le emissioni dei gas di scarico dei mezzi di trasporto dei materiali ed il sollevamento di polveri nelle aree di cantiere, e caratterizzando i problemi legati alle immissioni a scala locale di inquinanti emessi dai mezzi pesanti che transitano lungo le vie di accesso alle aree di cantiere. Provvedere, quindi, ad individuare le misure di contenimento degli impatti nelle aree di cantiere e lungo i percorsi dei mezzi d'opera.

AMBIENTE IDRICO

24. Approfondire lo studio della componente con la trattazione degli aspetti legati alla caratterizzazione dei corpi idrici (condizioni idrografiche, idrologiche ed idrauliche), alla qualità delle acque, agli usi attuali della risorsa idrica.
25. Approfondire la valutazione delle interferenze tra l'opera e la componente, con particolare riguardo agli acquiferi presenti in zona ed alle sorgenti ad uso idropotabile situati nelle immediate vicinanze del tracciato, alla luce di quanto previsto in materia di salvaguardia delle acque pubbliche dal D.Lgs 152/99 e s.m.i., esplicitando gli strumenti di mitigazione e gli accorgimenti operativi che si intendono adottare per tutelare la qualità e la quantità della risorsa idrica in fase di cantiere ed in fase di esercizio; analizzare con particolare attenzione i tratti in galleria che interessano rocce carbonatiche.
26. Approfondire le indagini idrauliche relativamente ai tratti di tracciato in rilevato ed in viadotto che interferiscono con le fasce fluviali dei PAI.

SUOLO E SOTTOSUOLO

27. Approfondire gli aspetti pedologici dello studio.
28. Approfondire l'analisi quantitativa delle aree interessate da dissesti o denominate aree di attenzione nel PSAI o aree in frana individuate nell'ambito dello studio, valutandone l'impatto con l'opera in progetto ed individuando le relative tipologie di mitigazione.

VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA - ECOSISTEMI

29. Integrare la valutazione di incidenza, ai sensi dell'Allegato G del DPR 357/97, riguardo la caratterizzazione della vegetazione, della flora e della fauna reale e potenziale, la stima puntuale degli impatti e l'individuazione di adeguate misure di mitigazione e/o di compensazione nei confronti dei pSIC IT7222247 "Valle F. Biferno - da confluenza T. Quirino a Lago Guardalfiera - T.Rio" e IT7228229 "Valle Biferno dalla diga a Guglionesi".
30. Valutare le possibili interferenze ed i potenziali impatti a carico della vegetazione ripariale e igrofila e della fauna degli ambienti fluviali e umidi, prevedendo eventualmente adeguate misure di mitigazione e/o compensazione, nei seguenti tratti:
 - presenza del cantiere al Km 43+000 (Cantiere Operativo Svincolo di Castelpetroso);
 - nel SIC interessante la Valle del F. Biferno, dovuti alla presenza del cantiere al Km 69+900 (Cantiere Operativo Svincolo di Baranello);
 - tra i Km 72+700 e 73+050 interessanti la valle del F. Biferno.
31. Individuare i potenziali impatti, producibili dalla presenza del cantiere al Km 10+700 (Cantiere Operativo Imbocco Sud Galleria Nunziata), a carico degli habitat meritevoli di conservazione e di tutela per la presenza del canis lupus (specie compresa negli Allegati II e IV della Direttiva 92/43/CE "Habitat") prevedendo eventualmente adeguate misure di mitigazione e/o compensazione.
32. Fornire la caratterizzazione di tutti gli interventi previsti in fase di cantiere, individuare tutti i potenziali impatti e proporre adeguate misure di mitigazione ed eventualmente di compensazione in corrispondenza del Km 70+200 e 70+450, interessato dal pSIC compreso nella Valle del F. Biferno, in cui "viene dismesso un viadotto ma ne vengono realizzati due nuovi con maggiore grado di incidenza". Data la presenza di un cantiere operativo al Km 25+100 (Cantiere Operativo Viadotto Volturmo), fornire una stima puntuale degli impatti prodotti in fase di cantiere, nonché un'analisi appropriata per l'individuazione di adeguate misure di mitigazione e/o compensazione vista anche l'analisi di incidenza relativa al pSIC IT8010014 "Fiume Volturmo" in cui vengono individuati diversi impatti a carico degli ecosistemi fluviali e ripariali che interessano il corridoio ecologico costituito dal Fiume Volturmo.

RUMORE E VIBRAZIONI

33. Con riferimento alla componente rumore, verificare se gli obiettivi prefissati dall'autore dello studio, tolleranza nella previsione del livello di pressione

sonora pari a circa 1.5-2.0 dB(A), sono stati conseguiti nel modello previsionale adottato.

34. Integrare la relazione con la mappatura acustica previsionale ed il progetto degli interventi di mitigazione in corrispondenza:

- degli svincoli prossimi a centri abitati, specialmente di quello (particolarmente caricato) di connessione con l'autostrada A1 Napoli-Milano;
- dei diversi cantieri operativi in corso di esecuzione dei lavori;
- dei rami della viabilità esistente, in corso d'opera, per effetto del traffico pesante dei mezzi operativi di cantiere.

35. Integrare il SIA con lo studio della componente vibrazioni. In particolare:

- effettuare un censimento dei recettori sensibili al fattore vibrazioni, secondo criteri basati:
 - sul disturbo prodotto alle attività convenzionali (abitazioni private) e non convenzionali o speciali (ospedali, laboratori e/o officine di precisione);
 - sulla eventualità che si possa sviluppare un danno di tipo "cosmetico" alle strutture, per effetto della continua esposizione alle emissioni di tipo vibratorio (edifici di elevato pregio artistico ed architettonico).
- integrare il progetto con dati ante operam, al fine di calibrare sperimentalmente un modello previsionale, di tipo numerico, da applicare alla valutazione degli impatti post operam ed alla stima dell'efficacia di eventuali soluzioni mitigative.

Le suddette integrazioni dovranno essere inviate a questo Ministero con la seguente modalità:

- a) 1 copia delle integrazioni in formato cartaceo deve essere trasmessa alla Direzione VIA, Via Cristoforo Colombo, 44 – 00147 Roma;
- b) 2 copie delle integrazioni in formato cartaceo devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 – 00147 Roma;
- c) 4 copie in formato elettronico, secondo le specifiche tecniche già inviateVi, devono essere trasmesse alla Commissione Speciale VIA, Via Cristoforo Colombo, 112 – 00147 Roma.

IL PRESIDENTE DELLA
 COMMISSIONE SPECIALE VIA
 (Ing. Bruno Agricola)