



Roma, 12.07.2004

Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio

Commissione Speciale di
Valutazione di Impatto Ambientale

Protocollo N.: CSVIA/2005/753

Pratica N.: CSVIA VP/2005/0009

Ref. Mittente:
- protocollo n.
- del
- pratica

Raccomandata A/R
Anticipata via fax

ANAS S.p.A. Direzione Generale
Via Monzambano, 10
00185 Roma
Arch. Giovanni Magarò
Fax. 44462560

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

SEDE

OGGETTO: PROGETTO PRELIMINARE: "ASSE AUTOSTRADALE CASERTA-BENEVENTO
CON BRETELLA DI COLLEGAMENTO ALLA VARIANTE DI CASERTA E ALLA
TANGENZIALE DI BENEVENTO".
- RICHIESTA DI INTEGRAZIONI -.

Con la presente si comunica che il Gruppo Istruttore, composto dal Dott. Vittorio Amadio (Referente), dall'Ing. Pietro Berna e dall'Arch. Eduardo Bruno, ai sensi e per gli effetti dell'art. 20 del Decreto Legislativo n. 190 del 20 agosto 2002, a seguito dell'esame del SIA e dei documenti progettuali presentati dal Proponente, ha ritenuto necessario richiedere le integrazioni articolate nei seguenti 37 punti.

Quadro di riferimento programmatico

1. In merito al tema della pianificazione e tutela delle acque, verificare la coerenza del progetto con i relativi piani di settore (Pianificazione di Bacino, Piano Straordinario, Piani di tutela delle acque), specificando inoltre con chiarezza l'interazione dell'opera con il Piano di Assetto Idrogeologico. Riportare su opportuna cartografia "leggibile" le fasce di esondazione previste dal PAI.
2. Verificare la coerenza con la pianificazione relativa ai Parchi Nazionali e Riserve naturali (L. 394/91) presenti nell'area oggetto di indagine. Verificare inoltre la corretta delimitazione delle zone protette riportate sulle tavole di progetto e del SIA con le delimitazioni riportate sulla cartografia ufficiale. Specificare per i PTCP, PTP e PRG quali sono gli indirizzi in materia ambientale e quali

prescrizioni prevedono le NTA in relazione agli ambiti attraversati.

3. Realizzare una tavola sinottica dei vincoli con i riferimenti normativi, al fine di avere una visione complessiva e comparata dell'intero sistema dei vincoli.
4. In merito alla presenza di stabilimenti a rischio di incidente rilevante, fornire cartografia dell'area interessata dagli stessi almeno in scala 1:10.000 con la corretta ubicazione e delimitazione di ciascuno stabilimento e dei tracciati stradali proposti.
5. Riguardo allo studio trasportistico, redarre i seguenti elaborati:
 - rappresentazione del diagramma dei flussi e della classificazione viaria su una sola tavola, indicando i valori dei veicoli equivalenti,
 - rappresentazione delle linee di desiderio,
 - tavola di comparazione dei flussi nei diversi scenari di riferimento rispetto allo scenario di invarianza infrastrutturale,
 - rappresentazione grafica dei livelli di servizio.

Quadro di riferimento progettuale

6. In riferimento alle alternative esaminate si richiede di effettuare una più approfondita analisi comparata, in funzione anche delle interferenze con l'ambiente, valutando qualitativamente e quantitativamente e in relazione alla tipologia del tracciato, il peso di ogni alternativa e di ogni fattore ambientale coinvolto.
7. Considerato che la tipologia progettuale prescelta è di forte impatto per gli aspetti paesaggistici costituendo inoltre, per i tratti in rilevato, notevole barriera alla continuità territoriale e l'interclusione della "Masseria Monti", studiare soluzioni alternative, valutandone gli impatti, a quelle proposte nei seguenti tratti:
 - attraversamento della A30 dal Km 5+093 al Km 5+808,
 - attraversamento della linea ferroviaria dal Km 6+580 al Km 7+430,
 - bretella di collegamento "variante SS 7 A30 Caserta – Salerno" evitando l'attraversamento della A 30 con il viadotto, delocalizzando e riducendo le



dimensioni dello svincolo SV03,

- viadotto di attraversamento della strada di collegamento tra Montesarchio e S. Martino Valle Caudina tra il Km 29+200 e il Km 29+900, ridisegnando conseguentemente lo svincolo SV09.
8. Nel tratto compreso tra il Km 18 e il Km 21, studiare la possibilità di collegare l'alternativa 2 (rossa) al tracciato prescelto (alt. 1 gialla), valutare l'opportunità di localizzare l'imbocco della galleria nell'area della cava di Arpaia alla base di M. Tairano, compatibilmente con l'attuale inattività dell'esercizio di estrazione.
9. Considerato che alcuni tratti del tracciato generano impatti che non trovano sufficiente giustificazione, attraversando più volte diversi corsi fluviali e andando anche ad incidere in maniera rilevante sull'assetto idro-geomorfologico, interessando aree ripariali di elevato valore ambientale e paesaggistico su cui insistono vincoli di tutela, si chiede di studiare soluzioni alternative di tracciato e conseguente valutazione degli impatti per i seguenti attraversamenti:
- l'interferenza con l'area di influenza del torrente Cioffi dal Km 31 al Km 32,
 - deviazione del torrente Serretella,
 - attraversamento del fiume Calore nel punto di confluenza del Serretella dal Km 44+565 al Km 45+335.
10. Considerato il forte impatto paesaggistico determinato dalla presenza del rilevato nell'ultimo tratto del tracciato che costituisce una barriera e divisione dell'ambito di paesaggio a forte valenza agricola, indagare la possibilità di non attraversare la piana "Pantano" delimitata dall'ansa del fiume Calore tra il Km 45 e il Km 46.
11. Completare la descrizione delle interferenze degli elettrodotti con il tracciato autostradale, evidenziando gli eventuali interventi di spostamento delle linee aeree che si rendessero necessari ed indicando eventuali ricettori ritenuti critici ai sensi del DPCM 8/7/03.
12. Individuare ed indicare cartograficamente tutte le aree intercluse che si

verrebbero a generare in conseguenza della realizzazione dell'opera, sia lungo il tracciato principale sia lungo le bretelle di raccordo, esplicitando per ciascuna di esse l'utilizzo e il tipo di sistemazione prevista.

13. Riguardo ai materiali di rifiuto, esplicitare quanto previsto rispetto agli adempimenti relativi al D.Lgs 36/03; DM 13/03/2003; D.Lgs. 22/97 e successive modifiche; segnalare inoltre l'eventuale presenza lungo il tracciato di aree inquinate oggetto di bonifica.
14. Per quanto riguarda la fase di cantierizzazione, considerando l'entità delle lavorazioni, si chiede di approfondire i seguenti argomenti:
- a) specificare le capacità delle cave di prestito e dei siti di deposito previsti dando inoltre indicazioni circa le modalità di recupero sulle cave previste per il "Recupero ambientale",
 - b) verificare le quantità di scavo computate per l'asse principale, indicando gli scavi derivanti dai tratti in trincea e quelli in galleria artificiale, aggiornando le eventuali variazioni nel bilancio materiali,
 - c) realizzare una tavola che evidenzii la viabilità interferita in fase di cantiere da tutti i mezzi operanti con l'indicazione dei flussi da/per le cave e discariche, considerando poi le conseguenti ricadute ambientali con particolare riferimento alle componenti rumore e atmosfera,
 - d) specificare quali azioni si intendono adottare per scongiurare il rischio di inquinamento delle acque superficiali in fase di esecuzione dell'opera, specificando il trattamento e lo smaltimento finale dei fluidi connessi alle lavorazioni.
15. Considerato che l'ubicazione dei siti di cantiere non sempre è effettuata tenendo conto delle caratteristiche morfologiche e naturalistiche dei siti prescelti, rivedere la loro individuazione sulla base di tali criteri, in particolare, per il cantiere n. 7 previsto tra le progressive 41+940 e 48+215 in prossimità del torrente Serretella e il cantiere n. 8 sulla bretella per Benevento.
16. Riportare sui profili in scala 1:10.000 le strutture, infrastrutture, corsi d'acqua



interferiti dall'opera.

Quadro di riferimento ambientale

17. Redigere una carta sinottica degli impatti generati dall'opera a scala non inferiore 1:10.000.

ATMOSFERA

18. Caratterizzare il quadro meteorologico con lo stesso livello di approfondimento sia per la scala regionale che per quella locale, specificando il periodo di riferimento della statistica temporale utilizzata.
19. Riportare, riguardo al modello utilizzato per la valutazione delle concentrazioni ante-operam e post-operam, tutti i dati meteorologici utilizzati in ingresso al modello motivandone le scelte.
20. In merito ai limiti di legge, per le concentrazioni in aria degli inquinanti, utilizzare i valori limite riferiti al PM 10, specificando correttamente i rispettivi periodi di mediazione.
21. In merito alle valutazioni da modello delle concentrazioni degli inquinanti nei casi ante-operam e post-operam, integrare i risultati con le simulazioni di NO_x, SO₂ e benzene oltre che di PM₁₀, specificando correttamente i rispettivi periodi di mediazione.
22. Relativamente alle concentrazioni di inquinanti previste dal modello, specificare il periodo di mediazione di riferimento per il calcolo delle concentrazioni, secondo la normativa vigente.
23. Realizzare una tabella di confronto tra i valori delle concentrazioni simulate e i limiti previsti dalla legge per tutte le alternative considerate.

AMBIENTE IDRICO

24. Specificare le criticità di carattere idrogeologico e/o idraulico che hanno portato all'esclusione di scelte tipologiche progettuali mirate ad un tracciato in trincea o in galleria.



SUOLO E SOTTOSUOLO

25. Definire con maggiore dettaglio l'assetto idrogeologico sulla base del quale individuare le interferenze dell'opera con la falda idrica, con particolare riferimento ai tratti in galleria.
26. Effettuare un censimento delle sorgenti e dei pozzi nell'area interessata dall'opera, verificare inoltre la fattibilità di spostamento del pozzo interferito tra le progressive 13+000 e 14+000.
27. Tenuto conto delle caratteristiche geologiche del territorio attraversato dal tracciato, interessato come noto da situazioni di varia e diffusa vulnerabilità idrogeologica, si ritiene opportuno individuare ed evidenziare lungo il percorso di progetto le eventuali aree maggiormente suscettibili di impatto in relazione al tipo di opera prevista e di indicare, sia pure in via preliminare, i provvedimenti che si intendono adottare.

VEGETAZIONE, FLORA E FAUNA ECOSISTEMI

28. Individuare e descrivere la flora significativa dal punto di vista conservazionistico (specie e popolamenti rari e protetti) al fine di ottenere una migliore valutazione per le scelte progettuali mirate a tutelare l'integrità di tali specie e popolamenti.
29. Redigere la carta della sensibilità naturalistica (flora vegetazione fauna ecosistemi) almeno in scala 1:25.000 con la gerarchizzazione delle unità ambientali come base per una valutazione dei tracciati.
30. Effettuare l'analisi delle alternative di tracciato considerando non solo il valore delle unità ambientali interferite, ma anche il peso delle varie tipologie di progetto (rilevato, trincea, viadotto, ponte, galleria, etc.) con valutazione numerica comparativa e scelta del tracciato di migliore compatibilità ambientale.

SALUTE PUBBLICA

31. Integrare il SIA con la caratterizzazione della zona d'intervento dal punto di vista della salute umana, come previsto da DPCM 27.12.88.



RUMORE E VIBRAZIONI

32. Estendere, ad una fascia di 500 metri dall'asse della strada, un censimento dettagliato almeno dei ricettori particolarmente sensibili (ospedali, scuole, case di cura e di riposo), indicando la tipologia, la distanza dal tracciato, il numero dei piani.

Con riferimento allo scenario di esercizio del 2009, sulla base dei risultati ottenuti dalla simulazione modellistica per il post-operam, evidenziare gli eventuali ricettori ove si registrano superamenti dei limiti previsti dalla normativa vigente. Fornire in forma tabellare il confronto tra il livello sonoro simulato e i limiti normativi, conseguentemente prevedere e specificare le opportune misure mitigative, fornendo il confronto ante e post mitigazione.

33. In merito alla componente vibrazioni, sia per la fase di esercizio che di cantiere, individuare siti sensibili lungo il tracciato di progetto, con particolare attenzione agli imbocchi delle gallerie in zone abitate, secondo quanto previsto dalla norma ISO 2631 e una valutazione di massima degli eventuali possibili impatti rilevanti.

PAESAGGIO

34. Approfondire l'indagine sulle emergenze Storico-Architettoniche ad alto rischio rispetto al tracciato e realizzare un censimento dei beni presenti nella fascia interessata dal progetto.

35. Approfondire l'indagine sui bacini visivi, corridoi e coni visuali, finalizzata ad identificare i punti di vista (statici e dinamici) dai quali si percepisce l'opera, nel suo rapporto con le emergenze Paesistiche e Storico-Architettoniche

36. Realizzare fotosimulazioni scegliendo punti vista prossimi al tracciato e ad altezza d'uomo nei punti d'interferenza dei tracciati con i seguenti beni storico-architettonici:

- "Cappella di Sant'Apollonia" comune di Santa Maria a Vico.
- "Chiesa di Ruotoli".



- "Chiesa e Convento dei Cappuccini".
- Villa Romana in località Costa, denominata "Villa di Boscorotto".
- Istituto "Pio XII", sita in località Ruotoli.
- "Masseria Monti", sita in località Maddaloni.

Inoltre eseguire fotosimulazioni, come sopra specificato, di tutti gli svincoli e dei seguenti tratti:

- viadotti di scavalco della A 30 al Km 5+400 e della linea ferroviaria al Km 7+000,
- attraversamento della strada di collegamento di S. Maria a Vico con S. Marco in località Angeloni al Km 11,
- del viadotto di 1.700m dal Km 14+000 al Km 15+700 di attraversamento della valle da S. Felice a Canello a Crisci,
- del viadotto dal Km 41+940 al Km 42+570,
- della deviazione del torrente Serretella,
- del viadotto di attraversamento del calore dal Km 44+565 al Km 45+335
- dell'attraversamento della piana "Pantano" circoscritta dall'ansa del fiume Calore tra il Km 45 e il Km 46.

37. Negli elaborati progettuali consegnati, alcune tavole risultano incomplete per possibile errore di stampa come l'assenza del tracciato, pertanto produrre ulteriore copia corretta, dei seguenti elaborati:

- TOOIA17AMBPL02A CARTA DELLE VALENZE ARTISTICHE
- TOOIA17AMBPL03A CARTA DELLE VALENZE ARTISTICHE
- TOOIA17AMBPL04A CARTA DELLE VALENZE ARTISTICHE

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 Salvaguardia Ambientale, 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)

