



4,5

o

W

[Handwritten signature]

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Parere n. 2710 del 20.4.2018

Progetto:	<p>Verifica di assoggettabilità alla VIA</p> <p>Autostrada A2 Salerno – Reggio Calabria. Adeguamento funzionale dell'esistente svincolo di Eboli al km 30+000 e sistemazione della viabilità locale esistente</p> <p>ID_VIP: 3685</p>
Proponente:	ANAS S.p.A.

[Vertical handwritten notes and signatures on the right margin]

[Handwritten notes and signatures on the left margin]

[Handwritten notes and signatures at the bottom of the page]

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 e s.m.i. concernente “*Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248*” ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l'art. 8 inerente il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot.n.GAB/DEC/112/2011 del 20/07/2011, prot.n.GAB/DEC/2011/217 del 11/11/2011 e prot.n.GAB/DEC/2011/223 del 12/11/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS;

PRESO ATTO della domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. presentata dalla Società ANAS S.p.A. in data 06/07/2017 con nota prot.n.351088 e relativamente all'intervento “*Autostrada Salerno – Reggio Calabria, Adeguamento funzionale dell'esistente Svincolo di Eboli al km 30+000 e sistemazione della viabilità locale esistente*”;

PRESO ATTO che:

- la domanda di avvio della procedura di verifica di assoggettabilità presentata Società ANAS S.p.A. è stata acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali (DVA) con prot.n.DVA/18827 in data 10/08/2017;
- la DVA con nota prot.n.DVA/19275 del 28/08/2017, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (CTVIA) con prot.n.CTVA/2711 in data 30/08/2017, ha trasmesso, ai fini dei compiti istruttori di competenza, la domanda sopracitata e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;

ESAMINATA la documentazione allegata alla domanda che si compone dei seguenti elaborati:

- Elaborati di progetto;
- Studio preliminare ambientale;

VISTA la nota presentata dalla Società ANAS S.p.A., prot.n.637803 del 15/12/2017 (acquisita con prot.n.DVA/29140 in data 15/12/2017 e successivamente acquisita dalla CVTA con prot.n.4367 del 21/12/2017), che costituisce integrazione volontaria del Proponente e con la quale viene specificato in un unico elaborato il confronto stato di fatto / progetto e quindi la consistenza delle opere sul suo complesso;

PRESO ATTO che:

- ai sensi dell'art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stato pubblicata sul sito web dell'autorità competente;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la DVA, con nota prot. DVA/19017 del 17/08/2017, ha comunicato a tutte le Amministrazioni ed a tutti gli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito web della documentazione;

CONSIDERATO che risultano presentati ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i. le seguenti osservazioni e pareri:

- Consorzio di bonifica in destra del Fiume Sele, nota prot.n.2647 del 31/08/2017 acquisita con prot.n.DVA/19529 del 31/08/2017. Con tale nota si fa presente che dall'esame della documentazione emerge che la realizzazione della rotatoria R3 è prevista su un importante canale di bonifica interrato il quale è catastalmente individuato nel Comune di Eboli al Foglio 27 part.n.63. Tale opera di bonifica è intestata al demanio dello Stato Ramo Bonifica e pertanto non può essere espropriata. Tanto premesso si esprime parere favorevole alla realizzazione della rotatoria R.3 con le seguenti prescrizioni:

- Che la sua realizzazione non comporti alcun nocumento alla sottostante opera idraulica demaniale "Tiranna";
- Che siano eseguiti adeguate opere di regimazione delle acque, eventualmente da sversare nel sottostante canale di bonifica "Tiranna", previa verifica di sopportabilità idraulica da svolgere da parte del soggetto proponente.

Inoltre si rappresenta che la rotatoria R.3 interessa altresì un canale irriguo catastalmente individuato al foglio 27 part.n.215. Anche per tale canale si esprime parere favorevole alla realizzazione della rotatoria R.3 con la prescrizione che tale opera di bonifica è intestata al Demanio dello Stato Ramo Bonifica e pertanto non può essere espropriata;

CONSIDERATO che lo Svincolo di Eboli ricade nel Tronco 1° Tratto 3° Lotto unico dal Km 23+000 al km 30+000 dell'ex autostrada A3 Salerno – Reggio Calabria il cui progetto dei lavori di ammodernamento ed adeguamento era stato approvato, anche dal Comune di Eboli, nella Conferenza dei Servizi del 27 giugno 1997, relativa alla tratte dal Km 13+000 al Km 36+000 della SA-RC;

CONSIDERATO che allo stato attuale, lo Svincolo di Eboli ubicato alla progressiva 30+000 è costituito da una rampa di uscita per chi proviene da Salerno, che termina con un'intersezione a raso sulla S.P. n.30 "Eboli mare", in corrispondenza della quale confluiscono anche la rampa di ingresso sull'autostrada direzione Reggio e la rampa bidirezionale che, dopo aver sottopassato il tracciato autostradale, va a costituire la trombetta di svincolo, da cui si dipartono la rampa di ingresso sull'A3 direzione Salerno e la rampa di uscita;

CONSIDERATO che la configurazione attuale presenta una serie di criticità funzionali legate all'unico punto di collegamento alla viabilità ordinaria. Lo svincolo, infatti, si innesta sulla SP30 che rappresenta anche la principale via di accesso da sud al centro di Eboli. Ciò comporta la commistione dei flussi da e per l'autostrada con quelli da e per il centro cittadino, causando rallentamenti e congestione nelle ore di punta. La presenza ravvicinata, inoltre, dell'intersezione tra la SP 30 e via Fortunato accentua le problematiche incrementando i punti di conflitto tra le diverse manovre di svolta, tenendo presente che sulla via Fortunato transitano i mezzi pesanti diretti al CDR di Battipaglia; l'analisi dei flussi veicolari nei due nodi mostra la presenza di un notevole flusso di attraversamento (veicoli che transitano sulla SP30 ma che non svoltano nei due nodi) e il conflitto tra manovre con flussi molto elevati;

CONSIDERATO che si prevedono i seguenti interventi:

- adeguamento dello svincolo autostradale esistente sfruttando per la maggior parte delle attuali rampe e prevedendo uno schema funzionale composto da una rampa bidirezionale, due rampe monodirezionali ed un ramo di collegamento;
- n.4 rotatorie per il collegamento con la viabilità esistente;
- dismissione e rimodellamento di due tratti di rampe dello svincolo attuale con particolare riferimento ad una parte della trombetta ed ad un tratto della rampa di uscita per chi proviene da Salerno;

CONSIDERATO che il progetto proposto di adeguamento dello svincolo esistente di Eboli (denominato Alternativa A) scaturisce da una valutazione comparativa delle alternative, compresa l'opzione zero (ipotesi di non intervento);

CONSIDERATO che un'ulteriore alternativa progettuale prevista da ANAS S.p.A. (denominata Alternativa B) consiste nella realizzazione di un nuovo svincolo autostradale da localizzare più a sud rispetto a quello esistente (nei pressi del km 31+600), in corrispondenza di una zona meno urbanizzata (così come riportato nel PRG del Comune di Eboli approvato nel 1999), oltre che di un'asta di collegamento di questo con la S.P.

n.30; tuttavia nel corso della progettazione sono emerse numerose problematiche legate al mutato assetto urbanistico delle aree necessarie per la realizzazione dello nuovo svincolo e della bretella ed inoltre il Comune di Eboli chiedeva, in luogo al nuovo svincolo, una migliore sistemazione dell'attuale svincolo e della viabilità circostante, in relazione al fatto che lo stesso sorge in un'area fortemente urbanizzata e commerciale, che ne penalizza la funzionalità e fluidità;

CONSIDERATO e VALUTATO che l'alternativa A consente maggiore fluidità ai traffici locali e autostradali, con modeste ripercussioni sul tessuto esistente e con impatti ambientali ridotti rispetto all'ipotesi di nuovo svincolo; inoltre, non necessita di opere d'arte importanti e quindi può essere realizzata in tempi brevi e con limitate criticità al traffico ed alla popolazione e recepisce gli indirizzi dell'amministrazione locale in tema di pianificazione e sviluppo urbano;

CONSIDERATO e VALUTATO che l'intervento si configura come un adeguamento dello svincolo esistente e pertanto in larga parte sfrutta le attuali rampe dell'autostrada SA-RC;

Per quanto riguarda le caratteristiche progettuali

CONSIDERATO che lo schema funzionale del progetto di adeguamento dello svincolo autostradale di Eboli prevede le seguenti componenti:

- Asta di collegamento con la viabilità secondaria V1: l'asta V1 si sviluppa tra la Rotatoria R4 e la Rotatoria R1 per oltre 400 m di lunghezza con tratti in trincea e rilevato;
- Rampa R1: la rampa interamente di nuova realizzazione a due corsie per una lunghezza complessiva di 150 m in trincea collega la Rotatoria R1 con le due rampe dello svincolo esistente, che consentono l'immissione autostradale in direzione Salerno e l'uscita per chi proviene da Reggio Calabria;
- Rampa R2: la rampa consiste nell'adeguamento della rampa di uscita (provenienza Salerno) dello svincolo attuale con corsia monodirezionale per una lunghezza complessiva di circa 300 m in rilevato in corrispondenza della Rotatoria R2;
- Rampa R3: la rampa consiste nell'adeguamento della rampa di ingresso (direzione Reggio Calabria) dello svincolo attuale con corsia monodirezionale per una lunghezza complessiva di 155 m in rilevato e con termine nella Rotatoria R2;
- Rotatoria R1: è prevista lungo Via San Vito Martire (S.P. 11) nei pressi del sottopasso ferroviario esistente, in corrispondenza dell'inizio dell'asse V1 e della Rampa R1 e con un diametro esterno di 42 m;
- Rotatoria R2: è prevista in corrispondenza dell'incrocio tra Via San Vito Martire e le attuali rampe autostradali in adeguamento Rampa R2 e Rampa R3 con un diametro esterno di 47 m;
- Rotatoria R3: è prevista in corrispondenza dell'incrocio tra Via San Vito Martire (S.P. 11) e Via Cupe Superiore;
- Rotatoria R4: è prevista su Via Giustino Fortunato per il raccordo con l'Asse V1 e con un diametro esterno di 42 m;

CONSIDERATO inoltre che, il progetto prevede:

- La realizzazione di un nuovo sottopasso lungo l'asta V1 in corrispondenza dell'attraversamento della Rampa R2 e nei pressi della Rotatoria R4;
- Prolungamento di alcune opere d'arte: tombino scatolare in corrispondenza della Rotatoria R1 e tombino scatolare ubicato all'inizio dell'asta V1 nei pressi della Rotatoria R1;

CONSIDERATO e VALUTATO che la soluzione progettuale proposta è finalizzata a:

- consentire, attraverso l'inserimento della nuova rotatoria R1 sulla Via San Vito Martire (S.P. 30) e l'eliminazione del cappio, l'uscita e l'entrata diretta sulla carreggiata autostradale Nord;
- consentire, attraverso la nuova Rotatoria R2 sulla stessa provinciale, l'uscita e l'entrata diretta sulla carreggiata autostradale Sud;
- risolvere, con la Rotatoria R3, l'intersezione S.P. 30 – viabilità del Centro Commerciale con l'inversione di marcia sulla S.P. 30;
- realizzare un by-pass fra la S.P. 30 (Rotatoria R1) e l'area industriale servita dalla Via Giustino Fortunato attuale, inserendo la nuova Rotatoria R4 ed utilizzando il sottovia autostradale esistente;

CONSIDERATO che la durata stimata per i lavori è di 18 mesi; l'ubicazione delle aree di cantiere è indicata nei documenti prodotti. L'area interclusa tra la Rampa R3 dello svincolo e la S.P. n.30 Eboli mare era stata già adibita a cantiere in occasione dei precedenti lavori sullo svincolo, a valle della realizzazione della terza corsia dell'Autostrada Salerno - Reggio Calabria. Tale area verrà utilizzata inizialmente come cantiere, finché non si realizzeranno la rampa R1 e l'asse V1. In seguito saranno disponibili l'area interclusa tra le suddette opere (rampa R1 e asse V1) a questo punto accessibile e, in aggiunta, anche l'area interclusa tra le rampe R2 ed R3, l'asse V1 e l'autostrada A3 qualora necessaria;

CONSIDERATO che per quanto riguarda la viabilità di cantiere, si prevede di utilizzare il sistema viario esistente (l'autostrada Salerno - Reggio Calabria, la S.S. n.19 "delle Calabrie", la S.P. n.30 "Eboli mare");

CONSIDERATO che durante la fase di cantiere verranno adottati degli accorgimenti e delle modalità operative che consentiranno di evitare e/o ridurre le interferenze con le componenti ambientali; e suddivisi in:

- interventi per la gestione delle acque;
- interventi per la protezione della vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi;
- interventi per la salvaguardia dei livelli di qualità dell'aria e dei livelli sonori;

CONSIDERATO che per quanto riguarda il bilancio dei materiali si evidenzia che, in via preliminare, la quantità complessiva di materiale da cava è stata stimata pari a 15.300; la quantità dei materiali da scavo da smaltire e proveniente esclusivamente dalle bonifiche e dagli scavi di fondazione è stata stimata pari a 20.330 mc e che il progetto non prevede il reimpiego di tale materiale, che sarà conferito a siti autorizzati;

CONSIDERATO che le interferenze idrauliche di interesse per la progettazione dello svincolo sono:

- il Fosso Fontanelle. Le opere idrauliche previste in progetto riguardanti tale bacino sono il prolungamento dello scatolare 2.00 x 2.00 metri subito a valle del rilevato ferroviario ed il prolungamento dello scatolare esistente di dimensione 4.00x3.00 metri esistente sulla rotatoria finale dell'asse V1 fino a raccordarsi a monte allo scatolare già esistente ed a valle al canale a sezione aperta che si immette nel Canale Tiranna;
- un canale di bonifica interrato catastalmente individuato nel Comune di Eboli al Foglio 27 part.n.63, come si evince dalla nota prot.n.2647 del 31/08/2017 acquisita con prot.n.DVA/19529 del 31/08/2017 del Consorzio di bonifica in destra del Fiume Sele, interessato dalla realizzazione della rotatoria R3. Pur prendendo atto del Parere favorevole espresso dall'Ente, si ribadisce la necessità di rispettare le relative indicazioni.

CONSIDERATO che la raccolta delle acque meteoriche della piattaforma stradale avviene mediante le seguenti opere di drenaggio: fosso di guardia rivestito posto al piede del rilevato o in testa alle scarpate nei tratti in trincea e cunette alla francese con tubo in *pead* sottostante nei tratti in trincea laddove necessario;

CONSIDERATO che le portate di piena sono state determinate per tempi di ritorno di 20, 50, 100, 200 e 500 anni; per il progetto e la verifica degli attraversamenti dei corsi d'acqua è stato assunto il valore della portata di piena corrispondente alla probabilità di accadimento di 200 anni, mentre per gli elementi di drenaggio della piattaforma sono stati adottati tempi di ritorno pari a 25 anni tranne che i fossi di guardia che sono stati verificati a 50 anni;

CONSIDERATO che il progetto prevede i seguenti interventi di inserimento ambientale e riqualificazione paesaggistica, con opere a verde:

- inerbimento delle scarpate (Sup. 2.323 mq);
- piantumazione arbustiva su prato rustico in corrispondenza delle rotatorie;
- rimodellazione morfologica del terreno ed inerbimento delle rampe dello svincolo esistente in dismissione;
- sistemazione a verde con piantumazione di arbusti su prato rustico in corrispondenza delle aree intercluse;
- ripristino dell'area di cantiere con la piantumazione di alberi ed arbusti su prato rustico;

Per quanto riguarda la localizzazione dell'intervento

CONSIDERATO che l'analisi degli elaborati del degli atti di pianificazione ha permesso di verificare la coerenza dell'intervento con le indicazioni contenute negli atti stessi. In particolare:

- con riferimento al Piano Territoriale Regionale approvato con L.R. n.13 del 13/10/2008: il progetto di adeguamento dello svincolo è previsto in una zona di massima frammentazione ecosistemica che il PTR individua come facente parte della "Rete ecologica", oltre ad essere limitrofa ad un tratto della rete stradale romana, classificata dal PTR nell'ambito delle "Strutture storico-archeologiche del paesaggio". L'area di intervento, compresa nell'Ambito insediativo 4 "Area Salernitana e Piana del Sele", fa inoltre parte di un'arteria stradale principale (l'Autostrada A3) ed è adiacente alla ferrovia Battipaglia – Sicignano – Potenza, che rappresentano due infrastrutture che il PTR individua come "Ambienti insediativi";
- con riferimento al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale approvato con D.G.P. n.16 del 26/01/2009: per quanto riguarda il sistema infrastrutturale, il Piano individua Eboli come nodo previsto per l'interscambio ferro/gomma pubblico privato, rifacendosi inoltre alla programmazione ANAS per gli interventi di adeguamento dell'Autostrada Salerno – Reggio Calabria. Il piano definisce indirizzi per ridurre l'impatto indotto dalle infrastrutture sui contesti naturali ed urbani interessati, prevedendo tra l'altro la realizzazione di fasce di ambientazione lungo i tracciati lineari delle infrastrutture, scelta progettuale che è stata adottata nell'ambito del progetto. Relativamente al sistema insediativo, nell'ambito del Piano, il Comune di Eboli è individuato tra gli insediamenti di centralità urbana di 1 livello e, inoltre, costituisce parte integrante dell'ambito sovracomunale Battipaglia – Eboli, che riveste un ruolo di centralità per la presenza di più centri con ruolo urbano emergente. Il sistema Eboli – Battipaglia – Pontecagnano è destinato a svolgere un ruolo rilevante nella strutturazione del sistema trasportistico e logistico provinciale;
- con riferimento al Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Sele: con Decreto del 30/10/2001 è stato emanato il Piano Stralcio per la tutela del Rischio Idrogeologico. L'intervento in progetto ricade in corrispondenza di aree a pericolosità e rischio geomorfologico irrilevante e non interferisce con aree di pericolosità e rischio idraulico. Le indicazioni del piano sono state considerate nell'ambito dello studio idrogeologico ed idraulico.
- con riferimento al Piano Regolatore Generale del Comune di Eboli approvato con la D.C.C.n.74 del 03/06/1999: l'intervento si colloca in corrispondenza di zone che il piano destina per "Attrezzature di interesse territoriale" ed interessa in particolare la sottozona "Altre attrezzature di trasformazione" (rampe e asta di collegamento) e la sottozona "Viabilità" (4 rotatorie);
- con riferimento al Piano Strategico Comunale di Eboli approvato con la D.C.C.n.33 del 30/09/2009: nel piano è indicato il mantenimento dell'attuale svincolo autostradale in quanto strategico anche per l'area PIP ubicata a breve distanza dallo stesso. Il piano esclude la realizzazione del Nuovo Svincolo di Eboli alla prog. 31+600 dell'A3;

CONSIDERATO che nella scelta progettuale sono state considerate le indicazioni riportate nei seguenti documenti del Comune di Eboli:

- Piano Strategico Comunale approvato con D.C.C. n.33 del 30/03/2009 che, tra l'altro, prevede il mantenimento dell'attuale svincolo autostradale perché strategico per la limitrofa area PIP;
- D.C.C. n.14 del 11/04/2011, relativa alle osservazioni al "Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale", nelle quali si ribadisce anche la volontà di rafforzamento dell'attuale svincolo autostradale;

CONSIDERATO che la soluzione progettuale proposta ha sostanzialmente recepito le integrazioni richieste dal Comune di Eboli con la D.G.C. n.213 del 28/06/2012 di approvazione del progetto ANAS S.p.A., in quanto:

- la Rotatoria R3 è stata localizzata in asse con il tracciato della S.P. 30 "Eboli mare";
- si sono mantenuti gli accessi esistenti all'area commerciale lungo la S.P. 30;
- si è spostata la Rotatoria R4, allo scopo di non interferire con l'edificio storico dell'ex mulino;

CONSIDERATO che dall'analisi del sistema vincolistico emerge che l'intervento non interferisce direttamente con aree vincolate: Riserve (distanti oltre 3 km), Parchi e Zone Protette (distanti oltre 4 km);

CONSIDERATO che:

- le Rampe: R1, R3 e parte della R2, le Rotatorie: R2, R3 e una minima parte della R1 sono comprese nella fascia di rispetto di fossi e canali (Legge n.1497/1939);
- una buona parte dell'asse V1 e la maggior parte della Rotatoria R1 sono localizzate nella fascia di rispetto delle strade ferrate e degli impianti ferroviari (D.P.R. 147/1993);

CONSIDERATO che l'ambito territoriale di indagine è interessato dalle seguenti infrastrutture:

- l'Autostrada Salerno - Reggio, interessata da notevoli flussi veicolari;
- la Strada Provinciale Eboli mare, il cui tracciato attraversa l'autostrada in corrispondenza dell'attuale svincolo di Eboli; tale strada provinciale, particolarmente nel periodo estivo, è interessata dall'intenso flusso veicolare che dall'entroterra è destinato alle località balneari;
- la S.S., n.19 "delle Calabrie", che si articola in affiancamento al tracciato autostradale fino all'attuale Svincolo di Eboli, per poi proseguire all'interno del centro abitato; anche questa statale si presenta abbastanza trafficata;
- la strada "via di San Vito Martire", che taglia perpendicolarmente l'A3 a est dello svincolo e su cui incidono le rotatorie R1, R2 ed R3, discretamente trafficata;
- la Strada "via Giustino Fortunato", che si snoda da "via di San Vito Martire" in affiancamento alla rampa (a sud-ovest dell'A3) dell'attuale svincolo e su cui verrà realizzata la rotatoria R4;
- la viabilità locale nell'area di studio;
- la linea ferroviaria Battipaglia-Potenza, il cui tracciato si sviluppa a nord dell'autostrada e della zona di intervento;

Per quanto riguarda la tipologia e caratteristiche dell'impatto potenziale.

CONSIDERATO che per quanto riguarda il presente intervento di ridefinizione dello svincolo attuale, si rileva che le aree interessate dal progetto sono coincidenti o immediatamente limitrofe a quelle già occupate dall'asse autostradale, dalle rampe dello svincolo esistente o dalle viabilità comunali oggetto di adeguamento. In particolare le uniche superfici non già occupate da viabilità o corpo stradale, sono quelle relative alle porzioni delle rotatorie R2 e R4 esterne al pavimentato e l'area che costituirà il sedime dal tratto iniziale della nuova rampa in rilevato R1 (fra la rotatoria R1 ed il vecchio cappio dello svincolo nell'attuale assetto);

CONSIDERATO che per quanto riguarda l'atmosfera ed il rumore i ricettori potenzialmente interessati dall'esercizio delle opere stradali di progetto sono: l'Istituto Agrario localizzato su Via Giustino Fortunato in prossimità della rotatoria R4, ricettori lungo la Eboli mare in corrispondenza delle rotatorie R1, R2 ed R3 e Ricettore localizzato tra l'asse V1 e la rampa di progetto R1;

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- l'analisi dei risultati delle simulazioni effettuate per il calcolo della dispersione degli inquinanti nell'atmosfera, consente di rilevare una limitata variazione dei livelli di isoconcentrazione degli inquinanti passando dallo scenario ante-operam a quello post-operam, con valori che sono sempre molto inferiori rispetto ai limiti normativi per ciascuno dei agenti inquinanti considerati (NO2, PM10 e Benzene);
- pertanto, che, in considerazione di tali risultati, è possibile evidenziare che, in seguito alla realizzazione delle opere stradali di progetto, non verranno determinate situazioni di criticità per la qualità dell'aria dell'ambito territoriale di intervento;

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- i risultati delle simulazioni effettuate per la caratterizzazione del clima acustico ante - operam, post - operam e post - mitigazione, sono riportati nella documentazione presentata dal proponente ed in particolare nelle mappe acustiche che contengono: le fasce di pertinenza acustica indicate dalla normativa per ciascuna delle sorgenti stradali considerate, vale a dire l'opera di progetto, l'Autostrada Salerno-Reggio e la S.P. n.30 Eboli mare; le curve isofoniche, rispettivamente, ante-operam, post-operam e post-mitigazione; la localizzazione delle barriere antirumore previste (solo per la mappa post-mitigazione);
- nell'Allegato 1 sono contenuti i "Tabulati di calcolo" che per ciascun ricettore riportano i livelli sonori ante-operam e post-operam, sia diurni che notturni;

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

CONSIDERATO e VALUTATO che:

- l'entrata in esercizio dell'adeguamento dello Svincolo di Eboli non determinerà un incremento significativo dei livelli sonori e di vibrazione in corrispondenza dei ricettori limitrofi alle opere stradali di progetto;
- i risultati dello studio acustico hanno evidenziato il superamento dei limiti normativi in corrispondenza del ricettore R04 in corrispondenza dell'edificio residenziale sito su Via Basilicata;
- si è pertanto previsto una barriera antirumore di tipo fonoassorbente che interessa la Rampa R1 per una lunghezza di 115 m ed altezza di 5 m allo scopo di garantire il rispetto dei limiti normativi in corrispondenza dell'edificio residenziale citato;
- i superamenti dei limiti interessano anche il ricettore nei pressi della rotatoria R1 ma per tale ricettore non sono previste misure di mitigazione;

CONSIDERATO che per quanto riguarda suolo e sottosuolo: le aree interessate sono prevalentemente previste in corrispondenza di suoli con destinazione d'uso a "Incolti produttivi"; le Rotatorie R1, R2 ed R3 si collocano su territori "Urbani"; la Rotatoria R4 in parte verrà realizzata su strada esistente mentre l'arco sud-ovest ricade nella zona sopraccitata di "Incolti produttivi"; la Rampa 1 è interamente localizzata in corrispondenza del tessuto "Urbano";

CONSIDERATO e VALUTATO che per le componenti Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi e Suolo e sottosuolo, trattandosi di un adeguamento di uno svincolo esistente, non si riscontra nessun impatto a seguito dell'entrata in esercizio dell'opera in esame;

CONSIDERATO e VALUTATO che per la componente ambiente idrico le opere di attraversamento idraulico previste (tombini e scotolari) sono state dimensionate sulla base delle massime portate prevedibili e, pertanto, non determineranno modifiche al deflusso idrico superficiale dei corsi d'acqua interferiti;

CONSIDERATO e VALUTATO che per la componente paesaggio, tenuto in considerazione gli interventi previsti di riqualificazione paesaggistica con opere a verde, la realizzazione dell'intervento in progetto non determina una significativa alterazione delle configurazioni paesaggistiche dei luoghi;

CONSIDERATO che è stato sviluppato il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) secondo le linee guida della Commissione Speciale di VIA del MATTM con lo scopo di valutare l'evoluzione della situazione ambientale nelle tre distinte fasi di *ante operam*, *corso d'opera* e *post operam* in corrispondenza dell'ambito territoriale interessato dalla realizzazione dell'opera stradale di progetto.

CONSIDERATO che nell'ambito di tale PMA è prevista l'esecuzione delle seguenti indagini *ante operam*, in corso d'opera e *post operam*:

- atmosfera: punto di misura ATM 01 localizzato in corrispondenza dell'edificio residenziale sito su Via Basilicata, nelle immediate adiacenze del tracciato dell'asta V1;
- rumore: punti di misura RUM 01 e RUM 02, in corrispondenza dell'edificio residenziale sito su Via Basilicata, nelle immediate adiacenze del tracciato dell'asta V1 e in corrispondenza dell'edificio scolastico "Istituto Tecnico Agrario Giustino Fortunato" sito sulla via omonima;
- suolo e sottosuolo: punto di misura SUO 01 ubicato in area di cantiere;
- vibrazioni: punto di misura VIB 01 localizzato in corrispondenza dell'edificio residenziale sito su Via Basilicata, nelle immediate adiacenze del tracciato dell'asta V1;

VISTA la planimetria di confronto tra lo stato attuale e lo stato di progetto presentato dal proponente con la documentazione integrativa in data 15/12/2017:



VALUTATO che il proponente dichiara che gli interventi in progetto non comportano un significativo incremento dei volumi di traffico; a tal fine il proponente riporta in due tabelle i dati del traffico utilizzati nei modelli per la definizione dello stato *ante operam* e *post operam*;

VALUTATO che, nonostante l'opera crei senz'altro una fluidificazione del traffico e una maggior sicurezza per gli utenti nella fase di esercizio (*post operam*) si ritiene possibile un incremento dei volumi di traffico sullo svincolo e un incremento dell'attrattività del traffico sulla stessa Asta di collegamento con la viabilità secondaria VI, elementi questi che devono essere approfonditi nello studio trasportistico peraltro non presente, in coerenza con la tipologia dell'istanza presentata che resta al livello di studio ambientale preliminare;

TENUTO CONTO dell'osservazione e del parere del Consorzio di bonifica in destra del Fiume Sele;

VALUTATO che gli elaborati presentati per l'effettuazione della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA non consentono:

- una esaustiva valutazione degli impatti (acustici, atmosferici e paesaggistici) presso i ricettori interessati dagli interventi con particolare riguardo all'edificio residenziale sito su Via Basilicata e su Via San Vito Martire;
- un confronto tra alternative progettuali afferenti anche lo stesso settore urbano, con valutazioni comparative congrue;

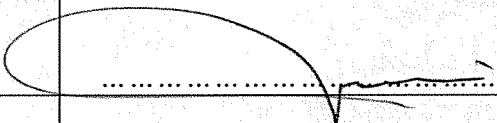
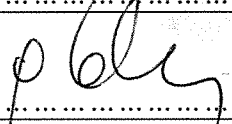
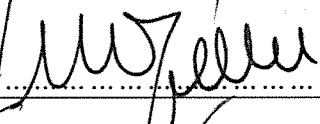
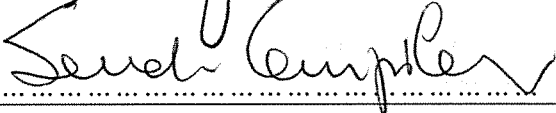
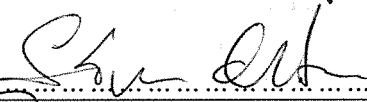
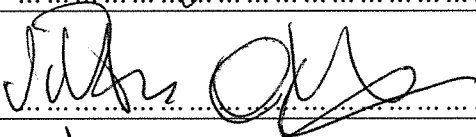
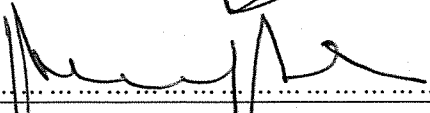
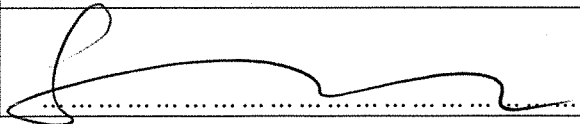
VALUTATO che la natura e la consistenza delle opere previste apportano modifiche allo svincolo esistente e alle strade urbane correlate generando situazioni particolarmente complesse soprattutto nell'area interclusa in corrispondenza dell'edificio residenziale sito su Via Basilicata, nelle immediate adiacenze del tracciato dell'asta V1;

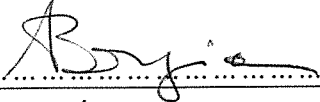
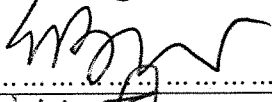
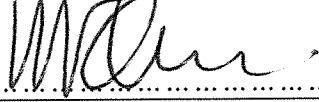


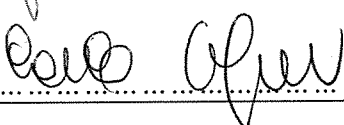

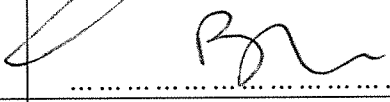
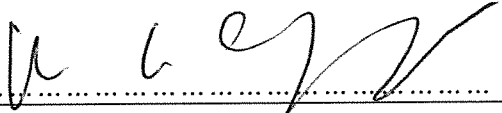
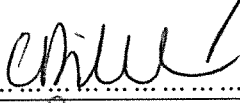
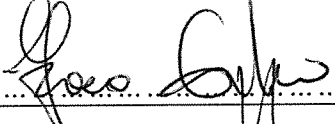

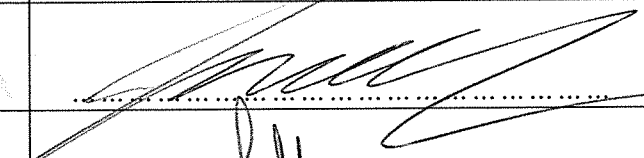
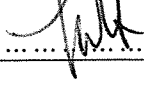
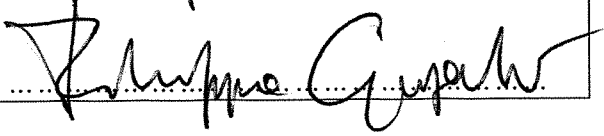
VALUTATO in conclusione che, le considerazioni effettuate sulle caratteristiche delle attività e sugli effetti prodotti dalla realizzazione del progetto consentono di valutare che la realizzazione dell'opera provoca impatti significativi sull'ambiente;

**Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

RITIENE

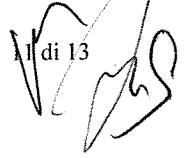
di assoggettare al procedimento di VIA l'intervento "Autostrada Salerno – Reggio Calabria, Adeguamento funzionale dell'esistente Svincolo di Eboli al km 30+000 e sistemazione della viabilità locale esistente", presentato dalla Società ANAS S.p.A..

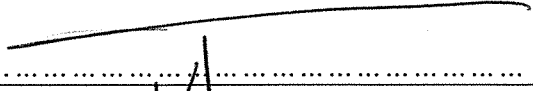
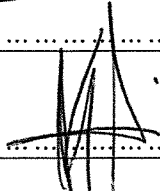
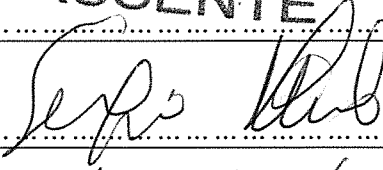
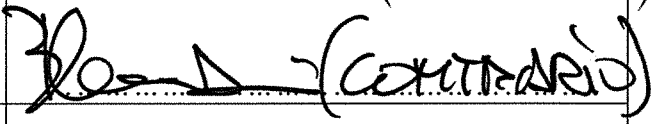
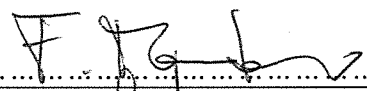
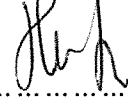
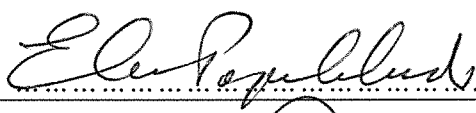
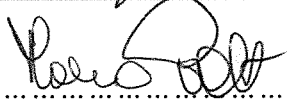
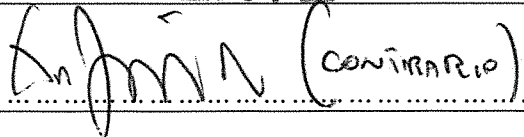

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	ASSENTE
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	 [CONTRARIO]
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	
Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	

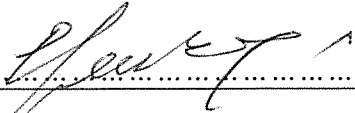
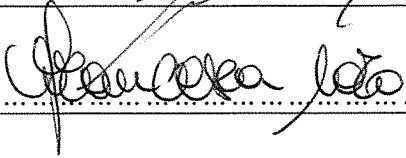
Dott. Andrea Borgia	
Ing. Silvio Bosetti	
Ing. Stefano Calzolari	
Ing. Antonio Castelgrande	ASSENTE
Arch. Giuseppe Chiriatti	
Arch. Laura Cobello	
Prof. Carlo Collivignarelli	
Dott. Siro Corezzi	ASSENTE
Dott. Federico Crescenzi	
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	
Cons. Marco De Giorgi	
Ing. Chiara Di Mambro	
Ing. Francesco Di Mino	
Avv. Luca Di Raimondo	
Ing. Graziano Falappa	
Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	

u g



di 13 

Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	
Dott. Andrea Lazzari	ASSENTE
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	Lo Nardo (CONTRARIO)
Arch. Bortolo Mainardi	 (CONTRARIO)
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	ASSENTE
Dott. Vincenzo Ruggiero	ASSENTE
Dott. Vincenzo Sacco	ASSENTE
Avv. Xavier Santiapichi	 (CONTRARIO)
Dott. Paolo Saraceno	

Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	
Dott. Francesco Carmelo Vazzana
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE

