



*Ministero della Transizione Ecologica*

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

*Valutazione Impatto Ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale*

\* \* \*

**Parere n. 537 del 5 agosto 2022**

<b>Progetto:</b>	<p><i>Verifica di Ottemperanza ex artt. 166 e 185 cc. 4 e 5 del Dlgs 163/2006</i></p> <p><i>Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte</i></p> <p><i>Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza.</i></p> <p><i>Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022.</i></p> <p><i>IDVIP: 7593</i></p>
<b>Proponente:</b>	<p><i>ANAS S.p.A.</i></p>

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

### **Sottocommissione VIA**

**Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:**

- il D.Lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*);
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20 agosto 2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10 gennaio 2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24 novembre 2020;

**Ricordata la normativa che regola il funzionamento delle procedure di VIA Speciale, e in particolare:**

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i.;
- la Legge 21 dicembre 2001, n. 443 recante “*Delega al Governo in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi strategici ed altri interventi per il rilancio delle attività produttive*”;
- il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 recante “*Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE*” e s.m.i. ed in particolare il Capo IV, Sezione II che “*disciplina la procedura per la valutazione di impatto ambientale e l'autorizzazione integrata ambientale, limitatamente alle infrastrutture e agli insediamenti produttivi soggetti a tale procedura a norma delle disposizioni vigenti relative alla VIA statale, nel rispetto delle disposizioni di cui all'articolo 2 della direttiva 85/337/CEE del Consiglio, del 27 giugno 1985, come modificata dalla direttiva 97/11/CE del Consiglio, del 3 marzo 1997*”;
- il Decreto Legislativo del 18 aprile 2016, n. 50 recante “*Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2014/25/UE sull’aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d’appalto degli enti erogatori nei settori dell’acqua, dell’energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture*” e, in particolare, l’art. 216 “*Disposizioni transitorie e di coordinamento*”, comma 27;
- il D.Lgs. n. 104 del 16/06/2017 recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”;

**VISTO** il Decreto Ministeriale n. 308 del 24/12/2015 recante gli “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”;

**VISTO** il D.P.R. n. 120 del 13/06/2017 che, in attuazione dell’art. 8 del D.L. 133/2014, reca le nuove disposizioni di riordino e semplificazione in tema di terre e rocce da scavo;

**PREMESSO** che:

- la Società ANAS S.p.A. (di seguito il Proponente) con nota prot. CDG.704933 del 08/11/2021, successivamente perfezionata con nota prot. CDG.737534 del 19/11/2021, ha presentato, ai sensi degli artt. 166 e 185, cc. 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile ai sensi dell’art. 216 del D. Lgs. 50/2016, istanza per l’avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza relativa al progetto

definitivo dell'intervento "Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte" e di Verifica del Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017;

- La domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con prot.n. MATTM/ 122979 del 10/11/2021 ed il perfezionamento degli atti con prot. MATTM/ 128707 del 22/11/2021;
- La Divisione con nota prot.n. MATTM/132059 in data 26/11/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA/5746 in data 26/11/2021 ha trasmesso, ai fini dell'avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza ai sensi dell'art. 185, cc. 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile ai sensi dell'art. 216 del D. Lgs. 50/2016, relativa al progetto definitivo dell'intervento "Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte" e di Verifica del Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017, le comunicazioni sopracitate e la documentazione progettuale e amministrativa allegata [ID\_7593];
- La Divisione ha designato con la suddetta nota prot.n. MATTM/132059 in data 26/11/2021 il Referente Istruttore della presente procedura, individuato per la tipologia di opera con nota della Commissione prot. CTVA/4611 del 13/09/2021;
- Il Ministero della Cultura – DGABAP Servizio V con nota prot. 41666-P del 10/12/2021, acquisita per conoscenza al prot. MATTM/138816 del 13/12/2021 e al prot. CTVA/5952 del 10/12/2021, ha chiesto alla Soprintendenza ABAP per le province di Salerno e Avellino e ai Servizi e II III rispettivamente il parere endoprocedimentale ed i contributi istruttori di competenza relativi al progetto in argomento
- Con parere CTVA n.439 del 25 febbraio 2022 e Decreto Direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022, ai sensi degli art. 166 e 185, cc. 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006, sulla base della documentazione trasmessa allegata all'istanza acquisita dalla CTVA il 26/11/2021, è stato espresso il seguente parere interlocutorio "che la documentazione presentata non contiene una Valutazione di Incidenza di livello II, necessaria per la presenza di Aree Nature 2000 non valutate in sede di VIA del 2009 in quanto di istituzione successiva e che pertanto la procedura dovrà essere completata con la presentazione di idonea documentazione come sopra riportato; Si rinviando le ulteriori valutazioni di merito al completamento della documentazione";
- Con nota prot. 289216 del 5/05/2022, acquisita con prot. MiTE- 57409 del 09/05/2022, successivamente perfezionata con nota prot. 387112 del 09/06/2022 acquisita con prot.MiTE-72151 del 09/06/2022, in riscontro alla richiesta di perfezionamento atti della Direzione Generale prot. MiTE-64543 del 23/05/2022, il Proponente ha trasmesso ad integrazione della documentazione precedentemente trasmessa con l'ID 7593 la Valutazione di incidenza di Livello II ad aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022;
- La Divisione, acquisita detta documentazione, con nota prot. MiTE- 57409 del 10/06/2022, ha dato avvio all'istruttoria tecnica con un nuovo ID 8401;
- La Divisione con nota prot.n. MiTE- 57409 del 10/06/2022, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot.n. CTVA/3829 in data 10/07/2022 ha trasmesso, ai fini dell'avvio della procedura di Verifica di Ottemperanza ai sensi dell'art. 185, cc. 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006, per quanto applicabile ai sensi dell'art. 216 del D. Lgs. 50/2016, relativa al progetto definitivo dell'intervento "Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte con Verifica del Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017, integrata con

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

la Valutazione di Incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n.439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto Direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022” le comunicazioni sopracitate e la documentazione progettuale e amministrativa allegata;

- Con nota prot. PG402575 del 4/08/2022 acquisita al prot. CTVA-5551 del 4/8/2022, la Giunta Regionale della Campania - Direzione Generale Difesa del Suolo e l'Ecosistema - DIP 50 DG 06 - Unità Operativa Dirigenziale 07 - Gestione delle risorse naturali protette - Tutela e salvaguardia dell'habitat marino e costiero – Parchi e riserve naturali ha espresso il “Sentito” in merito al progetto di cui all’oggetto **ID 8401** ricadente in parte all’interno del sito Natura 2000 ZSC/ZPS IT 80500056 “Fiume Irno”.

**RILEVATO** che in merito al progetto *Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte:*

- l'intervento è inserito nell'allegato 2 nella Delibera CIPE del 21 dicembre 2001 n. 121 “*Legge obiettivo: 1 Programma delle infrastrutture strategiche*” e s.m.i.;
- con la Delibera CIPE del 7 agosto 2017 n. 65 è stato approvato lo schema di Contratto di programma 2016-2020 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS S.p.A. (ANAS) che include nel piano pluriennale degli investimenti 2016-2020, l'intervento di cui trattasi, suddiviso in due interventi denominati «*Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7 -bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'A16. 1° stralcio dallo svincolo di Fratte (A3) allo svincolo di Baronissi compreso.*» e «*Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7 -bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'A16. - 2° stralcio dallo svincolo di Baronissi a Mercato S. Severino*»;
- con nota del 5 marzo 2018, n. 116503, l'ANAS ha unificato i suddetti interventi nell'unico intervento «*Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/ Avellino compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7 -bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'autostrada A16. Primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte*»;
- con il parere 385 del 30/11/2009 la Commissione ha espresso giudizio positivo di compatibilità ambientale con prescrizioni sul progetto preliminare “*Conferimento delle caratteristiche autostradali al Raccordo Salerno-Avellino compreso l'adeguamento della SS 7 e 7bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'A16*”;
- con delibera CIPE n. 28 del 21/03/2018 è stato approvato, con prescrizioni e raccomandazioni, il progetto preliminare denominato “*Conferimento delle caratteristiche autostradali al Raccordo Salerno-Avellino compreso l'adeguamento della SS 7 e 7bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'A16*”;

**RILEVATO che:**

- con procedura ID\_8401 e parere in pari data è stata valutata positivamente la *Valutazione di incidenza* all’interno della Verifica di Ottemperanza ai sensi dell’art. 185, cc. 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006 del progetto definitivo dell’intervento “*Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte*” rispetto alle prescrizioni e raccomandazioni disposte
- oggetto del presente parere è la Verifica di Ottemperanza ai sensi dell’art. 185, cc. 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006 del progetto definitivo dell’intervento “*Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte*” rispetto alle prescrizioni e raccomandazioni disposte con la delibera CIPE n. 28 del 21/03/2018 di approvazione del progetto preliminare, la Verifica del relativo *Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021*, previa la *Valutazione di incidenza*.

la presente verifica, riguarda :

- a) la documentazione tecnica trasmessa dal Proponente nel novembre 2021 per il procedimento di verifica di ottemperanza ai sensi dell' art. 185, cc. 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006, con Piano di utilizzo terre ai sensi dell' art. 9 D.P.R. 120/2017, identificato con [ID 7593]:
  - ✓ Elaborati del progetto definitivo;
  - ✓ Relazione di rispondenza del progetto definitivo alle prescrizioni della delibera CIPE di approvazione del progetto preliminare;
  - ✓ Piano di Monitoraggio Ambientale;
  - ✓ Piano di utilizzo terre ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017;
  - ✓ Format di supporto screening VIncA, riportato nell'Allegato 1 alle "Linee guida nazionali per la valutazione di incidenza
- b) Così come integrata con la documentazione tecnica per la V.Inc.A. trasmessa nel giugno 2022 [ID\_8401]:
  - ✓ Studio di incidenza - Livello II
  - ✓ Relazione di approfondimento dei possibili impatti su biodiversità flora e fauna
  - ✓ Carta degli habitat (da Carta Natura Campania)
  - ✓ Ortofoto con rappresentazione del progetto
  - ✓ Carta degli habitat
  - ✓ Carta di idoneità faunistica

## **CONSIDERATO che:**

### **Per quanto riguarda il progetto:**

Il progetto riguarda l'adeguamento a caratteristiche autostradali dell'esistente raccordo autostradale Salerno/Avellino, mediante l'introduzione della terza corsia, nel tratto iniziale dallo svincolo di Fratte allo svincolo con l'autostrada A30, per uno sviluppo di circa 8 km.

Il progetto in esame compreso tra lo svincolo di Fratte e l'innesto con la A 30 – parte del raccordo Salerno-Avellino – è parte integrante dell'itinerario autostradale principale nazionale sud-nord (Reggio Calabria – Salerno – Caserta/Napoli – Roma – Milano) e costituisce un'importante via di comunicazione anche locale tra i comuni della valle dell'Irno e i capoluoghi di provincia Salerno e Avellino.

Le opere di progetto relative al Lotto 1 oggetto di intervento ricadono nei territori comunali di Salerno interessando prevalentemente i Comuni di Salerno, Pellezzano, Baronissi e Fisciano, compresi nella Provincia di Salerno.

Il raccordo esistente è inserito nella valle dell'Irno, compresa tra i Monti Picentini e i rilievi di Pellezzano e di Capo Saragnano, stretta nel tratto iniziale tendendo ad allargarsi nella zona più pianeggiante di Fisciano - Mercato S. Severino in corrispondenza con l'innesto con l'A30 termine di intervento.

L'area di intervento è molto edificata ed è costeggiata dai centri abitati di: Capezzano, Pellezzano, Sirignano, Baronissi, Penta, Lancusi, Fisciano.

La strada esistente presenta 2 corsie per senso di marcia (con emergenza discontinua) e si collega a sud con la A2 del Mediterraneo con 3 corsie + emergenza per senso di marcia, a nord si collega con la A 30 anch'essa con 3 corsie + emergenza per senso di marcia. La bretella di collegamento tra le due menzionate arterie autostradali, con la sua attuale sezione a due corsie per senso di marcia, è insufficiente ad assorbire gli ormai notevoli flussi di traffico sia locali sia di lunga percorrenza.

Il tracciato dell'attuale strada extraurbana è stato rivisto al fine di migliorare le criticità in termini di curve plano-altimetriche e garantire la massima disponibilità di opportune visibilità per l'arresto.

*ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022*

Tale scelta ha comportato la revisione di tutte le interconnessioni di svincolo presenti, nonché l'abbandono, in alcuni tratti, dell'attuale sede esistente garantendo una migliore distribuzione delle fasi costruttive e della coesistenza del progetto con il mantenimento in piena operatività dell'infrastruttura seppur a carreggiate ridotte durante il transitorio ante - post operam.

All'interno del tracciato si individuano tre interconnessioni alla viabilità locale dei comuni limitrofi all'area di Salerno, costituite, in accordo a quanto previsto dal DM 2006, da svincoli a livelli sfalsati:

- Svincolo di Pellezzano al km 1+150; lo svincolo presenta due sole manovre con rampa di uscita direzione Sud e rampa di entrata direzione Nord.
- Svincolo di Baronissi al km 4+200, in sostituzione dell'attuale, necessario ad incanalare i flussi e dotare l'abitato di Baronissi di opportuna sistemazione viabilistica tramite la realizzazione di rotatoria e regolamentazione dell'attuale flusso sulle viabilità provinciali.
- Svincolo di Lancusi al km 6+850, complesso sistema dotato di controstrade e sistemi "turnaround" per la completa fruizione di tutte le manovre di svincolo e svolta intorno all'autostrada; tale connessione completa l'attuale sistemazione autostradale in corrispondenza delle aree di servizio "Baronissi Est e Ovest" e costituisce risistemazione del contesto urbano in corrispondenza delle nuove aree commerciali (centro IKEA e nuovo centro Commerciale).

#### **Per quanto riguarda la Valutazione di Incidenza:**

Preliminarmente alla verifica di ottemperanza, questa Commissione ha ritenuto necessario approfondire gli aspetti legati alla procedura di V.Inc.A. instauratasi successivamente alla Valutazione di Impatto Ambientale espressa con parere n. 385 del 30/11/2009. Mentre all'epoca del parere di VIA non risultava richiesta la V.Inc.A, l'approvazione del progetto preliminare, espressa con Delibera CIPE n. 28 del 21/03/2018 non ha incluso tener conto della necessità della Valutazione di Incidenza, stante la presenza dei siti di cui si dirà a breve.

Si rinvia al parere in pari data relativo alla procedura ID\_8401 alla luce del quale:

- ✓ con riferimento alla *Valutazione di Incidenza* di livello II, necessaria per la presenza di Aree Nature 2000 non valutate in sede di VIA del 2009 in quanto di istituzione successiva, si rileva l'assenza di incidenze negative e significative e si esprime parere FAVOREVOLE.

Si ritiene comunque utile raccomandare, in accordo con l'Ente Gestore, oltre alla messa in atto di tutte le misure di mitigazione indicate nella relazione "Studio di Incidenza - Livello II" allegato al Progetto delle mitigazioni riportate nella Valutazione di Incidenza, di far accompagnare l'inizio di ogni nuova fase lavorativa nelle aree Rete Natura 2000, da una verifica della presenza nelle aree di intervento di segni di nidificazione da parte di specie di fauna tutelate in maniera tale da organizzare i lavori.

La presente condizione sarà oggetto di verifica di ottemperanza nella successiva Verifica di Attuazione da parte del MiTE con il coinvolgimento del Parco dei Monti Picentini e della Direzione Generale Difesa del Suolo e l'Ecosistema della regione Campania - DIP 50 DG 06 - Unità Operativa Dirigenziale 07 - Gestione delle risorse naturali protette - Tutela e salvaguardia dell'habitat marino e costiero – Parchi e riserve naturali

#### **Per quanto riguarda la rispondenza del progetto definitivo a progetto preliminare approvato**

In fase di progetto definitivo sono stati condotti approfondimenti ed apportate correzioni al progetto preliminare in risposta alle prescrizioni di cui alla Delibera CIPE n.28 del 21 marzo 2018.

L'esigenza di ottemperanza a tali prescrizioni ha determinato una modifica dell'andamento del tracciato che in alcuni tratti si discosta leggermente dal progetto preliminare, soprattutto da un punto di vista planimetrico, per consentire l'adeguamento delle caratteristiche geometriche della sezione stradale all'andamento del

tracciato, l'inserimento di adeguate zone di allargamento per visibilità per evitare l'imposizione di limitazioni di velocità come criterio di sicurezza, il dimensionamento di tutti gli svincoli conformemente al DM 22-04-2006. Da un punto di vista altimetrico si segnala solo una modifica localizzata al km 3+700, dove per esigenze di visibilità è stato incrementato il raggio del raccordo altimetrico. Si segnala infine che le differenze planoaltimetriche tra PP e PD sono, in alcuni tratti, motivate dalla differenza tra il rilievo del progetto definitivo, maggiormente preciso e aggiornato e la cartografia di base del progetto preliminare.

Di seguito sono descritte le modifiche puntuali tra il PP e il PD, in risposta a specifiche prescrizioni o raccomandazioni di cui alla suddetta delibera CIPE.

1. In ottemperanza alla prescrizione 1.1.7, si è provveduto alla nuova localizzazione dello svincolo di Pellezzano (dal km 1+030 al km 1+270) circa 700 metri più a Nord rispetto a quanto era stato previsto nella fase preliminare, consentendo di alleggerire il traffico sullo svincolo esistente di Fratte collocato più a sud.
2. La nuova opera ricade nella fascia di rispetto di 150 m del fiume Irno, tuttavia risulta conforme alla prescrizione 1.5.2 la quale richiede di "assicurare il rispetto del limite di 10 metri dalle sponde dei corsi d'acqua", in osservanza al RD 523/1904 per i tratti stradali ed opere interferenti e/o prossimi a corsi d'acqua.

Con riferimento agli aspetti ambientali, La realizzazione di questo svincolo comporta un consumo di circa 800 mq di superficie di una porzione marginale di un querceto di roverella. L'interferenza principale a carico della fauna potenzialmente presente nei pressi di tale area boscata è legata alle emissioni acustiche in fase di cantiere; tale impatto potenziale, tuttavia, di tipo temporaneo e reversibile si realizza in un contesto già fortemente disturbato dalla presenza dell'asse autostradale.

Relativamente all'impatto acustico e alle emissioni in atmosfera, la soluzione del PD non determina alcun impatto aggiuntivo rispetto già valutato nel PP.

3. Dal km 1+270 al km 2+500, al fine di garantire un adeguato livello di sicurezza stradale, in ottemperanza alle prescrizioni 1.6.2, 1.6.4, 1.6.5, 1.6.7 e 1.6.8 sono stati previsti ampliamenti per visibilità e l'inserimento della corsia di ingresso sulla carreggiata nord dallo svincolo di Pellezzano. Rispetto al PP, si prevede la realizzazione di un nuovo sottovia ST04 che tiene conto anche della presenza di un sito di cava e, pertanto, la necessità di attraversamento dello stesso da parte di mezzi di grandi dimensioni. Infine il sottovia ST05 è stato traslato di 30m più a Sud per garantire il rispetto dei franchi minimi stradali verificati in PD.

Dal punto di vista ambientale, le modifiche introdotte dal PD non comportano variazione negli impatti.

4. Per la Galleria Cologna si prevede la traslazione della carreggiata nord leggermente verso monte rispetto alle iniziali previsioni, modifica dettata dalla necessità di mantenere in esercizio la circolazione su almeno 4 corsie per tutte le fasi di lavorazione. Inoltre, in ottemperanza alle prescrizioni 1.6.2, 1.6.4, 1.6.5 e 1.1.2 sono stati previsti degli allargamenti in curva e adeguati interventi di ripristino ambientale degli imbocchi e delle aree comprese tra le due carreggiate.

Gli interventi comportano il consumo di un breve lembo (circa 500 mq) di bosco

Le modifiche al PP non costituiscono un aggravio per il contesto naturale-paesaggistico in cui si inserisce la galleria. Analogamente, non si prevedono variazioni in relazione ai flussi di traffico e pertanto gli effetti derivanti dall'emissione di inquinanti in atmosfera possono essere considerati non variati.

5. Dal km 3+170 al km 3+77, in corrispondenza della frazione Aiello, sono state aggiunte nel progetto nuove opere di sottoattraversamento al fine di dotare la frazione di adeguate connessioni a norma, in assenza delle quali si pongono importanti problemi di sicurezza relativi all'accessibilità di mezzi di soccorso dell'area. Nello specifico, si prevede la demolizione del sottovia esistente ST07, per impossibilità di adeguamento alla normativa vigente, la realizzazione di due nuovi sottovia ST08 e ST09 destinati al traffico veicolare e la rifunzionalizzazione come collegamenti per il transito ciclopedonale dei sottovia esistenti ST10 e ST11.

- Dal punto vista naturale-paesaggistico, a livello di impatti non si rinviene alcuna variazione con riferimento alle valutazioni fatte nella precedente fase progettuale, ad eccezione dell'interferenza con un cespuglieto a *Rubus ulmifolius* di circa 500 mq, di scarso interesse naturalistico, localizzato nella porzione occidentale dell'area di progetto. Non si evidenziano impatti potenziali sulla fauna locale.
- Per lo svincolo di Baronissi si prevede la realizzazione di una bretella di collegamento tra la rotatoria di progetto e la nuova viabilità di collegamento al Campus di Baronissi (tangenziale est Via A. Moro) attraverso l'inserimento di una seconda rotatoria, finalizzata all'ottimizzazione del collegamento a raso esistente tra la SP 27b e la SR 88.

Inoltre, in ottemperanza alla prescrizione 1.6.3, le rampe di svincolo e le intersezioni a raso e in rotatoria relative alla progettazione di riqualifica delle strade secondarie sono state dimensionate facendo riferimento al D.M. 19/04/2006. In ragione di tale dimensionamento, si è resa necessaria la realizzazione di un'opera di scavalco del fiume Irno per garantire continuità di accesso ai fabbricati localizzati nelle immediate vicinanze della rampa.

La modifica apportata in sede di PD ha comportato, in corrispondenza della rampa di accesso direzione sud, un'interferenza diretta con la ZSC IT8050056 "Fiume Irno". La presenza del sito Natura 2000 ha comportato l'avvio della procedura di Valutazione di Incidenza, per la quale si rimanda al paragrafo corrispondente.



**Figura 1: Interferenza diretta del progetto con la ZSC nei pressi della rampa di accesso direzione Sud**

- Tra il km 5+030 e il km 5+508, in corrispondenza della frazione di Antessano, in ottemperanza alle condizioni 6.1.5 e 6.1.6, il PD ha previsto la realizzazione di un tratto di viabilità ordinaria (F2 extraurbana) parallelo al tracciato autostradale di progetto sul lato ovest.

La nuova viabilità prevista garantirà la continuità alle viabilità locali della frazione di Antessano assicurando la possibilità di sottoattraversamento della nuova sede autostradale grazie alla presenza dei sottovia scatolari ST14 e ST16, che verranno adeguati alla normativa vigente.

Le modifiche interessano due lembi di boscaglia ripariale per una superficie complessiva di circa 5.550 mq; lembi di breve estensione rappresentati da boschi e boscaglie ripariali di latifoglie esotiche o comunque fuori dal loro areale di distribuzione, in massima parte composti da robinia e/o da ailanto. Non si evidenziano impatti potenziali a carico di fauna di interesse..

Inoltre, dal punto di vista vincolistico, il suddetto tratto in variante (lato nord) intercetta il Vallone Fusara, sottoposto a tutela ai sensi dell'art. 142 comma 1 lettera c.

Dal punto di vista paesaggistico, acustico e atmosferico, gli studi in merito non hanno evidenziato alcuna variazione di impatti rispetto alla soluzione progettuale proposta nel PP.



9. Per quanto riguarda lo svincolo Lancusi, in sede di PD, è stato modificato lo schema funzionale dello svincolo tenendo conto della presenza del megastore Ikea e del Centro Commerciale Le 5 Porte, non esistenti in fase di redazione del PP (raccomandazione 6.1.9).

Le aree interessate sono per lo più superfici agricole (seminativi e frutteti) e aree urbanizzate, per cui non si evidenziano interferenze potenziali a carico di vegetazione e fauna di interesse.

Ricade all'interno della fascia di rispetto del torrente Lavinaio, sottoposto a tutela, tuttavia risulta conforme alla prescrizione 1.5.2 la quale richiede di "assicurare il rispetto del limite di 10 metri dalle sponde dei corsi d'acqua", in osservanza al RD 523/1904 per i tratti stradali ed opere interferenti e/o prossimi a corsi d'acqua.

Le modifiche previste, per quanto di una certa entità, non costituiscono un aggravio della situazione esistente come si evince dai foto inserimenti effettuati. Gli interventi di inserimento paesaggistico, in merito alle aree intercluse e alle rotatorie rendono senza dubbio l'integrazione di questa parte d'opera nel paesaggio gradevole ed efficace; l'impatto può pertanto definirsi medio/basso.

**Per quanto riguarda la ottemperanza alle prescrizioni di cui alla delibera CIPE n. . 28 del 21/03/2018**

Nella tabella di ottemperanza a seguire si riporta lo stato di ottemperanza delle prescrizioni con riferimento a quanto presentato con la presente procedura.

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

ID	DESCRIZIONE	TRATTO DI INTERESSE	AZIONI PROPONENTE	DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	OTTEMPERANZA
1.	Aspetti progettuali				
1.1	ASPETTI PROGETTUALI/GENERALI				
1.1.1	sviluppare il tracciato proposto (così come integrato) limitatamente al tratto dallo svincolo con la A3, fino all'innesto con la strada statale 7- bis , modificato per lo stralcio dello svincolo di Salerno-Fratte.	TUTTO	Il progetto definitivo è stato sviluppato in accordo a quanto richiesto. In particolare, lo svincolo di Salerno Fratte è stato eliminato e riposizionato in località Capezzano (vedi prescrizione 1.1.7). Il tracciato è stato condiviso con gli Enti competenti il cui verbale è allegato	T00EG00GENCO01 - Corografia di inquadramento T00EG00GENCO02 - Corografia di progetto P00PS00TRAPP01 a P00PS00TRAPP05 - Planimetria di progetto da tav.1 a tav. 5	<b>OTTEMPERATA</b>
1.1.2	In relazione alla galleria naturale di cui al km 2+825 verificare ed approfondire alternative di tracciato locali finalizzate a contenere la sezione dell'infrastruttura così da ampliare le aree disponibili al recupero ambientale.	Gallerie Colonia	Il tracciato nel tratto interessato dalle gallerie è stato determinato dai seguenti fattori: a) Spostamento della Carreggiata Nord verso monte a destra per esigenze geometriche di tracciato e per distanziare opportunamente le due nuove canne della galleria Colonia; b) La sezione dell'infrastruttura è funzione dell'andamento plano-altimetrico del tracciato ed in particolare degli allargamenti in curva necessari a garantire condizioni di visibilità coerenti con le richieste della norma. c) Necessità di realizzare il viadotto Colonia Nord al di fuori dell'impronta del viadotto Colonia esistente al fine di garantire la possibilità il regime di circolazione a 2+2 corsie di marcia durante tutte le fasi di realizzazione delle opere. I fattori predetti hanno indirizzato la scelta progettuale di tracciato verso la	T00GN00OSTRE01 - Relazione tecnica generale delle opere in sotterraneo T00GN00OSTPF01 - Profilo longitudinale carreggiata nord e carreggiata sud T00GN00OSTFG01 – Profilo Geo-meccanico carreggiata Nord	<b>OTTEMPERATA</b>

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

			soluzione presentata con il presente PD praticamente coincidente con quella prevista; in particolare, per quanto esposto al punto c); non sono state ritenute fattibili soluzioni che prevedessero l'avvicinamento delle due canne di progetto.		
1.1.3	Sviluppare, in relazione all'interferenza al km 11+823 del tratto 2 con la linea ferroviaria, l'alternativa locale di tracciato «centratura carreggiate» in ogni caso impiegando soluzioni finalizzate a garantire il miglior risultato possibile dal punto di vista della sicurezza.	ALTRO LOTTO			-
1.1.4	Adottare le barriere di sicurezza prive di discontinuità con protezioni atte a facilitare lo scivolamento anche al livello del suolo.	TUTTO	Nell'ambito del progetto sono stati previsti dispositivi di ritenuta longitudinali corrispondenti alla gamma di "barriere tipo Anas", ovvero barriere di sicurezza in acciaio a nastri e paletti dotate di un dispositivo aggiuntivo, a sagoma stirabile, per proteggere i motociclisti dall'urto diretto contro parti taglienti della barriera di sicurezza principale. La lama e la parte inferiore del profilo DSM sono collegati ai paletti garantendo, pertanto, la protezione anche al livello del suolo	T00PS00TRARE01 - Relazione tecnica stradale Sezioni tipo vari tratti Planimetria di segnaletica e delle barriere di sicurezza d	<b>OTTEMPERATA</b>
1.1.5	Quest'ultimo dovrà, comunque, tenere conto di quanto indicato in fase preliminare con nostra nota protocollo n. 1547 dell'8 agosto 2008 ed essere aggiornato alla luce delle perimetrazioni vigenti a partire dal 1° agosto 2011 (data di adozione dell'aggiornamento PSAI, successivamente approvato dal Consiglio regionale nella seduta del 24 novembre 2011 con attestato n. 199/1 - BUR n. 74 del 5 dicembre 2011) e consultabili sul portale web all'indirizzo <a href="http://www.autoritabacinosarno.it">www.autoritabacinosarno.it</a> , sezione PSAI.	TUTTO			<b>ALTRO ENTE</b> da verificare da parte Autorità di Bacino

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

1.1.6	Ai fini della risoluzione delle interferenze, si richiama la nota SNAM rete gas n. DI-SOCC/1305/LAV/LAN/la del 6 agosto 2010, i cui contenuti devono intendersi qui integralmente trascritti.	TUTTO			Altro ente – da concordare con SNAM
1.1.7	Confermare il parere positivo sul progetto preliminare «Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno-Avellino compreso l'adeguamento della strada statale 17 e 7- bis fino allo svincolo di Avellino est», già espresso con delibera di Giunta comunale n. 408 del 30 dicembre 2016, raccomandando ad ANAS un approfondimento, nelle successive fasi di progettazione, finalizzato ad eventuali soluzioni alternative che potrebbero essere proposte anche dalla stessa Amministrazione comunale considerando che è in atto la rivisitazione del PUC.	Svincolo di Salerno	In fase di progetto definitivo il RTI ha provveduto alla localizzazione dello svincolo alla progressiva 1+070 circa 700 m a nord rispetto alla posizione prevista nel progetto preliminare. Lo svincolo presenta caratteristiche funzionali analoghe a quelle del progetto preliminare. La nuova posizione dello svincolo non presenta caratteri che ne precludano la compatibilità ambientale e paesaggistica. Nel corso dello sviluppo del progetto definitivo la soluzione del nuovo svincolo è stata valutata congiuntamente al Comune di Salerno in diversi tavoli tecnici tenutisi presso Anas. Il tracciato con lo svincolo di Salerno è stato condiviso in data 13/7/2021 con gli Enti competenti il cui verbale è allegato alla presente relazione.	T00IA00AMBRE01 - Relazione paesaggistica T00IA00AMBCT05 - Piano Regolatore Comunale - Comune di Pellezzano T00IA00AMBCT06 - Piano Regolatore Comunale - Comune di Salerno	<b>OTTEMPERATA</b>
1.2	<i>Aspetti progettuali/Cantierizzazione</i>				
1.2.1	Con riferimento alle opere di cui si prevede la ricostruzione, in particolare le pile di ponti e viadotti, adottare tecniche costruttive che non producano interferenze con la falda e che gli interventi siano in linea con le norme che perseguono la tutela e la salvaguardia di tutti i corpi idrici, in ottemperanza alle disposizioni delle vigenti leggi nazionali (decreto legislativo n. 152 del 2006 e successive modificazioni).	TUTTO	Gli interventi di sistemazione idraulica in progetto non producono effetti sulle falde acquifere presenti nel sottosuolo. Per quanto attiene agli aspetti relativi alle fondazioni delle opere d'arte principali, visto l'utilizzo di fondazioni profonde non si prevede l'utilizzo di materiali che possano comportare turbative ambientali al contesto locale; va specificato in ogni caso che la fase progettuale esecutiva potrà meglio dettagliare le modalità costruttive e realizzative delle opere in	T00CA01CANRE01 - Relazione di Cantierizzazione	<b>OTTEMPERATA</b>

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

			progetto al fine di massimizzare la tutela ambientale; in particolare per lo scavo dei pali si potrà prevedere l'utilizzo di fluidi a base acquosa con eventuale aggiunta di polimeri biodegradabili.		
1.2.2	1.2.2 Precisare la configurazione specifica di ciascun cantiere previsto e relative misure di mitigazione.	TUTTO	<p>La localizzazione e configurazione dei cantieri e relative misure di mitigazioni sono definite nella relazione di cantierizzazione (el. T00CA01CANRE01)</p> <p>Gli interventi di mitigazione pianificati perseguiranno la riduzione della frammentazione, attraverso il ripristino della continuità ambientale comprendendo opere di mitigazione ed opere di compensazione atte ad intervenire sull'impatto naturalistico, fisico-territoriale, antropico e paesaggistico.</p> <p>Nello specifico, in riferimento alle aree di cantiere, le opere di compensazione di ripristino vegetazionale assolveranno alla duplice funzione di recupero floristico e faunistico preesistente del sito e di inserimento paesaggistico specializzando l'intervento in base al carattere igrofilo o meno dell'area.</p> <p>Gli interventi, in entrambe i casi, prevedranno il ripristino morfologico e vegetazionale dell'area mediante idrosemina a mulch e messa a dimora di specie autoctone.</p>	<p>T00CA01CANRE01 - Relazione di Cantierizzazione</p> <p>T00IA00AMBRE01 relazione paesaggistica</p> <p>T00IA00AMBPL01 - Planimetria generale interventi di inserimento paesaggistico e ambientale</p> <p>T00IA00AMBPL02 - Planimetria interventi opere a verde e sestì di impianto (1 di 10)</p> <p>T00IA00AMBPL03 - Planimetria interventi opere a verde e sestì di impianto (2 di 10)</p>	<b>OTTEMPERATA</b>
1.2.3	In fase di cantiere meglio definire le previsioni di flusso di traffico considerando i flussi presenti sulla rete locale nonché, sulla base del cronoprogramma delle attività di cantiere a livello esecutivo, l'impegno di viabilità da parte dei mezzi di cantiere.	TUTTO	<p>Nella relazione di cantierizzazione è riportata una valutazione numerica dei flussi di traffico attesi generati dai lavori per l'esecuzione dei lavori.</p> <p>La determinazione dei flussi è avvenuta sulla base delle fasi individuate nel cronoprogramma lavori.</p>	T00CA01CANRE01 - Relazione di Cantierizzazione	<b>OTTEMPERATA</b> per la fase progettuale <b>DA OTTEMPERARE</b> in fase di cantiere (Verifica di attuazione)

			<p>Nella pianificazione dei percorsi è stata posta particolare attenzione per evitare il più possibile il transito dei veicoli pesanti all'interno delle aree urbanizzate.</p> <p>I quantitativi da movimentare, che generano il principale l'impatto in termini di viaggi/giorno, sono addebitabili soprattutto ai volumi di scavo/ rinterri.</p> <p>Inoltre incidono sensibilmente anche i cls e i volumi di bitumi per la realizzazione delle piattaforme stradali.</p> <p>I movimenti sono previsti principalmente lungo l'infrastruttura esistente e sulle viabilità secondarie direttamente afferenti ai cantieri cercando per quanto possibile di non utilizzare la S.S. 88 in particolare in corrispondenza dei centri abitati. Per le altre aree sono a disposizione piste di cantiere a margine delle aree di lavorazione che consentono anche l'accesso alla sede primaria tramite gli svincoli esistenti.</p> <p>Più significativo è l'impatto con la viabilità locale in ragione delle opere di ampliamento da realizzare quando incidenti sulla sede di viabilità esistente locale. In questi casi si procederà per fasi e impegnando itinerari alternativi.</p> <p>I flussi di traffico in fase di cantiere sono analizzati e riportati nella relazione di cantierizzazione (cap.12)</p>		
1.2.4	Precisare le sistemazioni di deposito definitivo e provvisorio nonché le relative misure di riqualificazione.	TUTTO	<p>I depositi definitivi sono costituiti da cave attive con riutilizzo dei materiali conferiti (relazione PUT el. T00CA00GEORE01). I depositi temporanei (aree di stoccaggio) sono definiti nella relazione di cantierizzazione e relativi allegati grafici (el. T00CA01CANRE01); i relativi interventi di riqualificazione sono descritti</p>	T00CA00GEORE01 - PUT - Relazione - allegati Risultato delle analisi di laboratorio - Schede monografiche cave e scariche T00CA01CANRE01 -	<b>OTTEMPERATA</b>

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

			negli elaborati di mitigazione ambientale (el. T00IA01AMBPL01-11).	Relazione di Cantierizzazione T00IA01AMBPL01 - Planimetria generale interventi di inserimento paesaggistico e ambientale T00IA01AMBPL02-11 - Planimetria opere a verde da tav.1 a tav. 9	
1.2.5	Precisare i fabbisogni idrici.	TUTTO	Nella presente fase progettuale si è provveduto alla definizione delle aree di cantiere e relative funzioni in esse allocate. Il consumo idrico prevalente per i cantieri base/operativo è legato agli usi civili (mense – dormitori). I fabbisogni sono stimati nella relazione di cantierizzazione. La stima riportata è pari a 250 l/g per singola unità. (el. T00CA01CANRE01)	T00CA01CANRE01 - Relazione di Cantierizzazione	<b>OTTEMPERATA</b>
1.2.6	1.2.6 Anticipare nel programma lavori, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale rispetto alla realizzazione delle opere in progetto.	TUTTO	Per quanto possibile si prevede per singoli tratti e opere la realizzazione contemporanea delle opere e relative opere di mitigazione. Pertanto, la tempistica individuata nel cronoprogramma per le singole WBS include gli interventi specifici di mitigazione.	T00CA01CANCR01 - Cronoprogramma	<b>OTTEMPERATA</b>
1.3	<i>Aspetti progettuali/idrogeologia</i>				
1.3.1	Verificare la compatibilità degli interventi che interferiscono, direttamente o indirettamente con le aree a rischio e/o di attenzione perimetrate corredando il progetto di opportuni studi di compatibilità idrogeologica redatti ai sensi delle rispettive norme di attuazione dei PAI.	TUTTO	Dalla sovrapposizione del tracciato in progetto risulta che alcune opere ricadono in aree vincolate con pericolosità P1, P2 e P3. Non sono presenti opere ricadenti in aree P4. Per le aree P3 interessate dalle opere in progetto e ricadenti nel territorio di Fisciano si è fatto riferimento alle Norme PAI dell'Autorità di Bacino della	T00ID00IDRRE01 - Relazione Idrologica T00GE00GEORE01 - Relazione geologica, geomorfologica e geo- idrologica generale T00GE00GEORE03 - Relazione illustrativa	<b>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</b> Da verifica da Altro ente (AdB)

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

			<p>Campania Centrale (ex AdB del Sarno), mentre per quelle ricadenti nei territori di Baronissi, Pellizzano e Salerno sono state considerate le Norme tecniche di attuazione del PSAI dell'Autorità di Bacino Regionale Campania Sud ed Interregionale per il Bacino Idrografico del Fiume Sele.</p> <p>Lo studio di compatibilità, redatto secondo quanto definito dalle NTA, ha consentito di valutare le condizioni di sicurezza delle aree di ubicazione delle opere che ricadono nelle zone delimitate con pericolosità P3 dalle Autorità di Bacino, anche considerando le opere di sostegno previste che determinano l'incremento della stabilità delle aree in P3.</p>	<p>sulle indagini geognostiche e geofisiche T00GE00GEOPL01-05 – Planimetria ubicazione indagini - da Tav. 1 a 5 T00GE00GEOCG-01-5- Carta geomorfologica – da Tav. 1 a 5 T00GE00GEOCG-06-10 Carta geologica - Tav. 1 a 5</p>	
1.4	Aspetti progettuali/Opere geotecniche				
1.4.1	Elaborare una rappresentazione unitaria aggiornata sia per l'inquadramento geologico, sia per la caratterizzazione geotecnica. Tale elaborazione dovrà ricomprendere il riferimento delle indagini geotecniche alle diverse opere in progetto e la conseguente motivazione della caratterizzazione geotecnica svolta.	TUTTO	<p>La caratterizzazione geotecnica dei terreni e degli ammassi rocciosi presenti lungo il tracciato è stata effettuata a partire dall'inquadramento geologico dell'area. Le unità geotecniche caratterizzate infatti, corrispondono ai litotipi definiti nella relazione geologica e rappresentati lungo il tracciato attraverso carta e profili geologici.</p> <p>Nell'area di interesse sono state condotte due campagne di indagini, una relativa al Progetto Preliminare (2003) e una nell'ambito del Progetto Definitivo (2020). La campagna del 2003 ha previsto l'esecuzione di 5 sondaggi a carotaggio continuo in corrispondenza delle principali opere che interessano l'infrastruttura, nei quali sono state effettuate prove penetrometriche di tipo</p>	<p>T00GE00GEORE01 - Relazione geologica, geomorfologica e geoidrologica generale T00GE00GEORE03 - Relazione illustrativa sulle indagini geognostiche e geofisiche T00GE00GEOPU-01-05 - Planimetria ubicazione indagini - Da Tav. 1 a 5 T00GE00GEOCG-01-05 - Carta geomorfologica - Da Tav. 1 a 5 T00GE00GEOCG-06-10 - Carta geologica - Da Tav. 1 a 5 T00GE00GEO SC-01-03 -</p>	<b>OTTEMPERATA</b>



		<p>SPT e sono stati installati piezometri a tubo aperto. Inoltre, sui campioni prelevati dai sondaggi sono state effettuate prove di laboratorio.</p> <p>La campagna del 2020 ha costituito un approfondimento delle indagini in accordo al maggiore livello di dettaglio previsto dal Progetto Definitivo. In totale sono stati eseguiti 21 sondaggi a carotaggio continuo in cui sono state effettuate prove SPT e prove di permeabilità di tipo Lefranc. Dai sondaggi sono stati prelevati campioni indisturbati e rimaneggiati su cui sono state eseguite numerose prove di laboratorio. Inoltre, in alcuni fori di sondaggio sono stati installati piezometri a tubo aperto e altri sono stati attrezzati per l'esecuzione di prove geofisiche tipo down-hole.</p> <p>I risultati delle indagini eseguite e dei rilievi effettuati sul campo sono stati dettagliatamente descritti e interpretati nella relazione geologica. Tali risultati hanno permesso una ricostruzione delle principali geometrie dei corpi litologici affioranti, rappresentata nelle carte, profili (in asse ai due assi del tracciato) e sezioni geologiche trasversali (in corrispondenza delle opere principali).</p> <p>Al fine di valutare i parametri fisici e meccanici delle unità geologiche e geotecniche presenti nell'area di interesse sono stati elaborati i risultati delle indagini in sito e delle prove di laboratorio disponibili dalle due campagne di indagini e ne è stato eseguito un esame critico.</p> <p>Sono state redatte una relazione sulla caratterizzazione geotecnica generale e</p>	<p>Raccolta dei certificati delle prove di laboratorio – Da Tav. 1 di 3</p> <p>T00GE00GEOFG-01-10 - Profilo geologico - Asse Nord - Da Tav. 1 a 5</p> <p>T00GE00GEOSG-01-05 - Sezioni geologiche trasversali - Da Tav. 1 a 2</p> <p>T00GE00GETRE01 - Relazione geotecnica generale - parte 1 - inquadramento generale delle formazioni geotecniche</p> <p>T00GE00GETRE02 - Relazione geotecnica generale - Parte 2 - modelli geotecnici per il dimensionamento delle opere principali</p> <p>T00GE00GETFG0-01-10 - Profilo geotecnico asse nord - Da Tav. 1 a 5</p> <p>T00GE00GETSG-01-05 - Sezioni geotecniche trasversali - Da Tav. 1 e 2</p>	
--	--	--	---	--

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

			<p>una relazione sui modelli geotecnici delle opere principali. Nella prima sono riportate tutte le elaborazioni effettuate per caratterizzare dal punto di vista fisico e meccanico le varie unità geotecniche analizzate. Nella seconda è stata eseguita una caratterizzazione specifica per le opere principali, considerando solo i dati da prove effettuate in prossimità dell'opera. Inoltre, nello stesso elaborato è stata riportata anche una caratterizzazione per tratte dell'intero tracciato.</p> <p>Oltre alle relazioni sono stati prodotti anche i profili geologici e geotecnici dei due assi del tracciato.</p>		
1.4.2	Valutare i fenomeni di risposta sismica locale in corrispondenza dei diversi manufatti, secondo le indicazioni delle Norme tecniche per le costruzioni.	TUTTO			<p><b>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</b> Da verifica da Altro ente</p>
1.4.3	In relazione alla presenza di aree instabili, è necessario provvedere un adeguato monitoraggio, poiché senza un qualche scenario di previsione emerge un'aleatorietà che si riflette anche sui costi delle opere geotecniche necessarie a fronteggiare eventuali situazioni critiche.	TUTTO	<p>Lungo il tracciato non sono state rilevate zone con particolari condizioni di criticità gravitativa, per le quali si rende necessario un monitoraggio delle potenziali instabilità.</p> <p>In ogni caso, sono state eseguite analisi di stabilità globale, in condizioni statiche e sismiche, delle sezioni di calcolo rappresentative delle situazioni più critiche riscontrabili lungo il tracciato. Particolare attenzione è stata dedicata alla verifica della stabilità di trincee in roccia di elevata altezza, la maggior parte delle quali ricadenti in aree P3 della AdB. Attraverso l'analisi dei dati dei rilievi geomeccanici sono state valutate le aree in cui la stratificazione delle formazioni in posto rende possibile lo sviluppo di meccanismi di instabilità e nei casi in cui</p>	<p>T00GE00GEORE01 - Relazione geologica, geomorfologica e geoidrologica generale T00GE00GEORE03 - Relazione illustrativa sulle indagini geognostiche e geofisiche T00GE00GETRE03 - Relazione geotecnica generale - Parte 3 - verifiche rilevati e trincee T00PS00GETST-12-13 - Pareti chiodate e barriere paramassi</p>	<p><b>OTTEMPERATA</b></p>

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

			<p>si è ritenuto necessario sono stati considerati degli interventi di rinforzo con chiodature e rete corticale.</p> <p>Tali interventi sono stati descritti dettagliatamente in apposite tavole, in cui sono state definite ubicazione e dettagli costruttivi. L'efficacia del sistema di rinforzo è stata verificata attraverso analisi di stabilità pre e post-intervento, condotte sia assumendo l'ammasso roccioso come un continuo equivalente, sia valutando la stabilità su superfici preimpostate con geometria rappresentativa dei cunei più critici. I risultati delle analisi di stabilità sono riportati nella relazione dedicata alle verifiche di stabilità di trincee e rilevati.</p>		
1.4.4.	1.4.4 In relazione alla scelta di tracciato che si sviluppa in sostanziale coincidenza con il corridoio di quella attuale, nell'ipotesi di demolizione e ricostruzione delle opere d'arte, sono da approfondire gli aspetti collegati alle possibili interferenze fra le nuove fondazioni e quelle preesistenti, tanto più se sono di tipo profondo.	TUTTO			Altro ente
	<i>1.5 Aspetti progettuali/Opere idrauliche</i>				
1.5.1	Prevedere, in corrispondenza allo svincolo di Lancusi, le necessarie mitigazioni del rischio idraulico. Ove necessario a garantire la sicurezza dell'opera, estendere, preferendo tecniche di rinaturalizzazione dell'alveo, gli interventi lungo l'asta stessa ed anche sui fossi contermini (compensazioni ambientali). Conseguire preventivamente le autorizzazioni dalle autorità competenti.	Svincolo di Lancusi	Si prevede la mitigazione del rischio idraulico modificando il corso d'acqua esistente (T. Lavinaiò) sia da un punto di vista planimetrico, per ridurre l'interferenza con lo Svincolo di Lancusi, sia da un punto di vista altimetrico inserendo salti di fondo. La sistemazione idraulica prevede anche il risezionamento dello stesso corso d'acqua assegnando una sezione in grado di contenere il livello idrico e il grado di riempimento alternando tratti di canale a cielo aperto ad	T00ID01IDRRE01 - Relazione idraulica T00ID01IDROI07 - Attraversamento (B13): PK 6+998 – Planimetria, profilo e sezione tipo	<b>OTTEMPERATA</b>

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

			altri tombati. Onde evitare allagamenti nella zona a valle dell'autostrada, compresa nello svincolo, si è reso necessario l'inserimento di due casse d'espansione (una in sinistra e l'altra in destra dell'alveo) il cui vaso avviene tramite sfioratori laterali a seguito dell'innalzamento del livello idrico che si realizza tramite due quinte di restringimento. Il dimensionamento è avvenuto facendo riferimento ad un evento caratterizzato da tempo di ritorno Tr200.		
1.5.2	Assicurare il rispetto del limite di 10 metri dalle sponde dei corsi d'acqua.	TUTTO	Si è tenuto conto delle prescrizioni del RD 523/1904 per i tratti stradali ed opere interferenti e/o prossimi a corsi d'acqua	T00ID00IDRCO02 - Planimetria delle interferenze idrografiche Tav. 1 di 2 T00ID00IDRCO03 - Planimetria delle interferenze idrografiche Tav. 2 di 2	<b>OTTEMPERATA</b>
1.5.3	Precisare il dimensionamento puntuale delle vasche di prima pioggia e valutare l'impatto quali-quantitativo che lo scarico delle acque meteoriche ha sui corpi idrici recettori.	TUTTO	In Regione Campania il tema del trattamento acqua di prima pioggia stradali non è univocamente disciplinato: il Progetto di Piano di Tutela delle Acque demanda a Linee Guida non ancora adottate alla data di stesura del presente documento. Dal punto di vista qualitativo, è da evidenziare come l'attuale sede stradale non preveda alcun tipo di laminazione delle portate di piattaforma. Al contrario, il progetto invece prevede lungo tutto l'asse principale delle vasche di prima pioggia all'interno delle quali sono ricavati i volumi necessari ai trattamenti: le vasche saranno al loro interno costituite da comparti separati per la	T00ID00IDRRE01- Relazione idraulica di piattaforma ed elaborati grafici	<b>OTTEMPERATA</b>

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

			<p>sedimentazione e la separazione degli oli. Il volume dei manufatti effettivamente previsti nel progetto è stato definito considerando l'esigenza di contenere un eventuale sversamento accidentale da parte di un'autocisterna (40 mc). Il valore della portata di progetto degli impianti di presidio è calcolato considerando che la prima pioggia, pari ai primi 5 mm coerentemente a quanto indicato da diverse normative in materia, si concentri in un tempo pari a quello di corrivazione del bacino afferente a ciascun impianto. Dal punto di vista quantitativo, è da evidenziare come l'attuale sede stradale non preveda alcun tipo di laminazione delle portate di piattaforma. Al contrario, il progetto ha analizzato il contesto morfologico e le criticità idrografiche aggiungendo:</p> <p>Vasche di laminazione e dispersione in sottosuolo laddove la morfologia del territorio lo consenta, privilegiando l'utilizzo delle foglie di svincolo e delle aree intercluse;</p> <p>La realizzazione di fossi di dispersione a laminare le acque di versante.</p> <p>Le vasche di laminazione sono dimensionate per contenere l'evento idrologico TR50 anni.</p>		
1.5.4	Per adeguare e ampliare le opere di attraversamento esistenti, il progetto deve essere opportunamente integrato ed ottimizzato al fine di garantire la sicurezza delle opere idrauliche, ciò potrà eventualmente portare a un dimensionamento più abbondante di quello preliminare.	TUTTO			Altro ente

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

1.5.5.	Il dimensionamento dei tombini in condizioni di acqua chiara, ossia senza considerare il trasporto solido e la fluttuazione di materiale galleggiante, non rispecchia la realtà dei corsi d'acqua attraversati; essi per la loro elevata, e in alcuni casi elevatissima, pendenza sono in grado di convogliare verso valle la massima parte del materiale che scende dai pendii del bacino tributario.	TUTTO			Altro ente
1 .5.6	Il calcolo idraulico in moto uniforme non evidenzia punti di deposito di materiale e di eventuale erosione del fondo e delle sponde dei rii; il progetto stradale non può prescindere dalla individuazione delle cause di instabilità del fondo e delle sponde dei corsi d'acqua attraversati, che possono dare origine a situazioni di potenziale pericolo e di dissesto, i cui oneri di manutenzione devono essere considerati.	TUTTO			Altro ente
1.5.7.	Il problema della sistemazione e della difesa delle sponde dei corsi d'acqua più grandi, ove la strada corre in fregio al fiume, deve essere affrontato in maniera specifica.	TUTTO	La difesa delle sponde dei corsi d'acqua più grandi, ove la strada corre in fregio al fiume, è garantita dalla presenza di materassi di tipo "Reno" e di gabbioni metallici opportunamente dimensionati per garantire una adeguata tensione resistente al fondo e alle sponde. Dove si è rivelato necessario si è proceduto al risizionamento del corso d'acqua garantendo una adeguata sezione idraulica.	T00ID01IDRRE01 - Relazione idraulica T00ID00IDRCO02 - Planimetria delle interferenze idrografiche Tav. 1 di 2 T00ID00IDRCO03 - Planimetria delle interferenze idrografiche Tav. 2 di 2 Planimetria, profilo e sezione tipo vari attraversamenti	<b>PARZIALMENTE OTTEMPERATA</b> Da verificare da parte di altro ente
1.6	<i>Aspetti progettuali/Opere stradali</i>				
1 .6.1	Insufficiente dimostrazione, tramite apposita relazione ex art. 4 decreto ministeriale 22 aprile 2004, dell'innalzamento dei livelli di sicurezza a seguito dell'intervento.	TUTTO			Altro ente

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

1 .6.2	1 .6.2 Scelta di un criterio inopportuno per la risoluzione delle problematiche relative alla carenza di visibilità, imponendo puntualmente limitazioni di velocità senza valutare la possibilità di adeguamento degli spazi marginali.	TUTTO			Altro ente
1 .6.3	1.6.3 Mancato riferimento al decreto ministeriale 19 aprile 2006 per il dimensionamento degli svincoli.	TUTTO			Altro ente
1 .6.4	1.6.4 Mancato adeguamento delle caratteristiche geometriche degli elementi geometrici costituenti il tracciato stradale alle esigenze di sicurezza della circolazione veicolare («intervento di mero allargamento di carreggiate»).	TUTTO			Altro ente
1.6.5	1 .6.5 Scelta di un criterio inopportuno per la risoluzione delle problematiche relative alla carenza di visibilità, imponendo puntualmente limitazioni di velocità senza valutare la possibilità di adeguamento degli spazi marginali.	TUTTO			Altro ente
1.6.6	1.6.6 Mancato riferimento al decreto ministeriale 19 aprile 2006 per il dimensionamento degli svincoli.	TUTTO			Altro ente
1.6.7	Un riesame delle tipologie costruttive di sezione trasversale, nelle diverse situazioni di sede naturale o artificiale, sempre immaginate e riprodotte indipendenti dal contesto in cui si collocano, può portare alla considerazione che una diversa organizzazione degli andamenti trasversali, in relazione a una più coerente geometria piano altimetrica d'asse, potrebbe consentire migliori risultati finali, più vicini alle attese innovazioni dei parametri di sicurezza ed efficienza.	TUTTO			Altro ente

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

1.6.6	Al fine di meglio identificare le soluzioni tecniche ottimizzate per l'intervento, e specificatamente nel senso di poter valutare le possibili alternative di progetto, considerare, in maniera coerente, sia la differenziazione tra le esigenze di potenziamento funzionale, per i diversi tratti nei quali suddiviso il tracciato, sia il livello gerarchico e la tipologia stradale da assegnare ai singoli tronchi.	TUTTO			Altro ente
1.7	<i>Aspetti progettuali/Opere strutturali</i>				
1.7.1	Poiché le azioni sismiche di pertinenza sono significative (le opere ricadono tutte in zona sismica di 2ª categoria) e di entità tale da risultare sostanzialmente dimensionanti per le strutture verticali (pile e spalle) e le fondazioni, sarebbe opportuna l'adozione dell'isolamento sismico degli impalcati, il cui mancato ricorso appare assolutamente sconsigliabile. Si impone dunque il sistematico ricorso all'isolamento sismico degli impalcati, conseguito attraverso la generalizzata utilizzazione di isolatori e dissipatori. Si conseguirà così il vantaggio di ridurre drasticamente le sollecitazioni di origine sismica su pile e spalle di fondazione, a prezzo di spostamenti relativi di origine sismica tra impalcati e strutture verticali comunque contenuti, grazie alla scelta, in fase progettuale, di un equilibrato rapporto tra elementi di isolamento e elementi dissipativi.	TUTTO			Altro ente
2.	ASPETTI AMBIENTALI				
2.1	<i>Aspetti ambientali/Generali</i>				
2.1.1	Approfondire, anche con riferimento alle interferenze dichiarate «sensibili» con le previsioni urbanistiche di livello locale, le sistemazioni a verde delle aree intercluse, e di eventuali opere di rinaturalizzazione delle cave,	TUTTO	L'analisi degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica operanti nell'area di indagine e la successiva verifica puntuale delle previsioni urbanistiche di livello locale con le previsioni progettuali	Vari	<b>OTTEMPERATA</b>



	<p>come aree accessibili e controllate idonee ad elevare le dotazioni di standard a verde pubblico dei centri abitati interferiti (compensazioni ambientali). Precisarne i costi a fronte di un approfondimento progettuale adeguato alla fase di progetto limitando il ricorso a valutazioni con costi parametrici ai soli interventi seriali e ricorrenti.</p>		<p>hanno consentito una definizione di dettaglio degli interventi di mitigazione e compensazione da porre in essere ed una conseguente eliminazione di situazioni di interferenze. Le tipologie di intervento previste sono inerbimento mediante idrosemina e semina a spaglio, oltre ad interventi puntuali di risistemazione geomorfologica e stabilizzazione del versante per le aree di cava.</p> <p>La definizione progettuale dell'intervento ha consentito la predisposizione di apposito computo metrico estimativo dettagliato.</p>		
2.1.2	<p>Articolare l'analisi previsionale del rumore in fase di esercizio in corrispondenza di eventuali ulteriori ricettori che mostrino condizioni critiche; adottare barriere acustiche dalla sezione curvilinea coerente con la sezione dell'impalcato dei viadotti di cui al progetto preliminare (come integrato).</p>	TUTTO	<p>In relazione all'ampliamento del Raccordo Autostradale Salerno - Avellino- Tratto 1 è stata articolata l'analisi previsionale di impatto acustico, così come previsto dall'art. 8 della Legge Quadro n. 447 del 26/10/1995.</p> <p>In particolare, è stato valutato il Tratto 1: Dallo svincolo di Fratte (lato A3) allo svincolo direzionale della A30 (L=9,4km). L'analisi è stata implementata partendo dal SIA del 2008, integrata con i nuovi ricettori e con l'ulteriore aggiunta di nuove barriere dove vi fosse la necessità.</p> <p>La scelta delle barriere considerate, differentemente da quanto scritto nel SIA, è ricaduta su quelle integrate poiché è stata modificata la forma degli impalcati.</p>	Vari	<b>OTTEMPERATA</b>
2.1.3	<p>Sviluppare le opere di sistemazione a verde di ripristino ambientale e di rinaturazione previste in progetto assumendo come riferimento: «Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde» del Ministero dell'ambiente,</p>	TUTTO	<p>Il progetto ha assunto come riferimento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- «Linee guida per capitolati speciali per interventi di ingegneria naturalistica e lavori di opere a verde» del Ministero dell'ambiente, servizio VIA, settembre 1997</li> </ul>	<p>T00IA01AMBRE01 - Relazione</p> <p>Elaborati grafici vari</p>	<b>OTTEMPERATA</b>

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

	servizio VIA, settembre 1997 e altri manuali qualificati quali, ad esempio «Atlante delle opere di sistemazione dei versanti» dell'APAT, 2002; «Manuale di ingegneria naturalistica» della Regione Lazio, 2001; «Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica» della Regione Lombardia, 2000.		<ul style="list-style-type: none"> <li>- «Atlante delle opere di sistemazione dei versanti» dell'APAT,2002;</li> <li>- «Manuale di ingegneria naturalistica» della Regione Lazio, 2001;</li> <li>- «Quaderno delle opere tipo di ingegneria naturalistica» della Regione Lombardia, 2000.</li> <li>- «Criteri e tecniche per la manutenzione del territorio ai fini della prevenzione del rischio idrogeologico» (2002);</li> </ul> <p>«Disciplinare tecnico per la manutenzione ordinaria dei corsi d'acqua naturali ed artificiali e delle opere di difesa della costa nei siti della rete natura 2000 -SIC e ZPS» (2010)</p>		
2.1.4	Recepire e sviluppare le misure di mitigazione, puntuali e di carattere generale, così come proposti nello studio d'impatto ambientale esaminato, ed integrarli alla luce delle presenti prescrizioni, dettagliandone la localizzazione, la tipologia, le modalità di esecuzione ed i costi analitici.	TUTTO	<p>Il Progetto, partendo dallo studio d'impatto ambientale elaborato nella fase preliminare, e predisponendo esame analitico dello stato dei luoghi e delle previsioni degli strumenti urbanistici in essere, è giunto alla definizione di dettaglio degli interventi di mitigazione e compensazione ambientale, puntualmente localizzati e tipologicamente individuati come da elaborati grafici di riferimento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Da T00IA01AMBPL01_A a T00IA01AMBPL12_A - Planimetria interventi opere a verde e sestì di impianto</li> <li>- T00IA01AMBST01_A e T00IA01AMBST02_A - Sezione tipo e dettagli interventi opere a verde e corrispondenti computi metrici estimativi.</li> </ul>	T00IA01AMBRE01 - Relazione  Elaborati grafici vari	<b>OTTEMPERATA</b>
2.2	<i>Aspetti ambientali/Paesaggistici</i>				

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

2.2.1	Dovrà essere predisposto un dettagliato piano di riqualificazione del tracciato mediante il ridisegno del verde adottando essenze idonee.	TUTTO	Analizzato il contesto territoriale e paesaggistico ed individuate le unità fisiografiche di paesaggio interessate (Pianura di fondovalle e Colline carbonatiche) il progetto ha approfondito gli aspetti vegetazionali, faunistici ed ecosistemici al fine di definire gli interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale in grado di contrastare le interazioni determinate dall'intervento in esame, in particolare la frammentazione del contesto paesaggistico, l'alterazione della morfologia naturale e della compagine vegetale causata da sbancamenti e riporti, l'introduzione di elementi percettivi estranei al paesaggio, la scomparsa o modifica delle tipologie ecosistemiche e l'alterazione delle aree minime vitali delle specie sensibili.	T00IA01AMBRE01 - Relazione  Elaborati grafici vari	<b>OTTEMPERATA</b>
2.3	<i>Aspetti ambientali/PMA</i>				
2.3.1	Estendere il monitoraggio nelle fasi <i>ante</i> , in e <i>post operam</i> agli inquinanti considerati dalla normativa vigente nonché alle polveri sospese (PM <sub>10</sub> e PM <sub>2,5</sub> ); estendere anche ai principali microinquinanti dell'aria (IPA e metalli pesanti - ex decreto legislativo n. 152 del 2007).	TUTTO	Il Monitoraggio della componente ambientale Atmosfera è stato sviluppato secondo le "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.) - Indirizzi metodologici specifici per componente/fattore ambientale: Atmosfera (Capitolo 6.1) - Rev.1 del 16/06/2014", il D.Lgs. 155/2010 e le indicazioni espresse dal Comitato Tecnico VIA (il quale fa riferimento all'ex D.Lgs. n. 152/2007). Pertanto gli inquinanti monitorati, in tutte le fasi di monitoraggio, comprendono CO, NO <sub>x</sub> /NO <sub>2</sub> , SO <sub>2</sub> , O <sub>3</sub> , PM10, PM2.5, C <sub>6</sub> H <sub>6</sub> , IPA, metalli (As, Cd, Ni, Pb, Hg).	T00MO06AMBRE01 - Piano di Monitoraggio Ambientale T00MO06AMBPL01 - Planimetria di localizzazione delle stazioni di monitoraggio - Tav. 1 T00MO06AMBPL02 - Planimetria di localizzazione delle stazioni di monitoraggio - Tav. 2	<b>OTTEMPERATA</b> – da Verificare in Verifica di Attuazione

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

2.3.2	Predisporre opportune attività di monitoraggio in corrispondenza di ricettori ubicati lungo i percorsi previsti in fase di cantiere valutando i diversi possibili flussi di traffico e in ogni caso il traffico indotto di mezzi pesanti all'esterno del cantiere.	TUTTO	Il Piano di Monitoraggio Ambientale ha previsto il monitoraggio presso i principali recettori ubicati lungo i percorsi previsti in fase di cantiere con particolare riferimento a quelli attraversati dai mezzi pesanti all'esterno del cantiere. Sono state predisposte delle stazioni per le componenti Atmosfera (Capitolo 7 del PMA), Rumore (Capitolo 13 del PMA) e Vibrazioni (Capitolo 14 del PMA).	T00MO06AMBRE01 - Piano di Monitoraggio Ambientale T00MO06AMBPL01 - Planimetria di localizzazione delle stazioni di monitoraggio - Tav. 1 T00MO06AMBPL02 - Planimetria di localizzazione delle stazioni di monitoraggio - Tav. 2	<b>OTTEMPERATA</b> – da Verificare in Verifica di Attuazione
2.3.3	Predisporre una campagna di monitoraggio delle vibrazioni, 2 oltre che nella fase di costruzione, anche in condizione di esercizio, al fine di valutare gli effettivi livelli vibrazionali sui ricettori potenzialmente più impattati.	TUTTO	Il Piano di Monitoraggio Ambientale ha previsto il monitoraggio per la componente ambientale Vibrazioni al capitolo 14. Il monitoraggio Vibrazioni è stato pianificato per tutte le fasi del monitoraggio (Ante Operam, Corso d'Opera e Post Operam), al fine di valutare gli effettivi livelli vibrazionali sui ricettori più impattati in tutte le fasi del progetto	T00MO06AMBRE01 - Piano di Monitoraggio Ambientale T00MO06AMBPL01 - Planimetria di localizzazione delle stazioni di monitoraggio - Tav. 1 T00MO06AMBPL02 - Planimetria di localizzazione delle stazioni di monitoraggio - Tav. 2	<b>OTTEMPERATA</b> – da Verificare in Verifica di Attuazione
2.3.4	Elaborare il progetto di monitoraggio ambientale secondo le linee guida predisposte dalla commissione speciale VIA; i costi dell'attuazione del monitoraggio dovranno essere indicati nel quadro economico del progetto.	TUTTO	È stato redatto apposito Piano di Monitoraggio Ambientale (cod. Elaborato T00 MO06 AMB RE01). Il Piano di Monitoraggio Ambientale è stato sviluppato tenendo conto delle indicazioni contenute nelle "Linee guida per il Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle infrastrutture strategiche ed insediamenti produttivi di cui al D.Lgs. 12/04/06 n.163" (Rev. 2 del 23/07/07) e nelle "Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale	T00MO06AMBRE01 - Piano di Monitoraggio Ambientale	<b>OTTEMPERATA</b>

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

			(PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.)”, predisposte dalla Commissione Speciale di VIA del Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio (CSVIA). I costi di attuazione del monitoraggio sono stati quantificati e riportati al Capitolo 18 del PMA e contestualmente nel quadro economico del progetto.		
3.	ASPETTI ARCHEOLOGICI				
3.1	Aspetti archeologici				
3.1.1	Per il sito di Baronissi, l’esplorazione archeologica estensiva e successivi eventuali interventi di salvaguardia, dovranno essere con oneri a carico del progetto, già in fase di progettazione definitiva.	TUTTO	In ottemperanza alla prescrizione, si prevede l’esecuzione di indagini archeologiche nel sito di Baronissi, ricadente nelle aree a rischio relativo 10.1 e 10.2 (progressive di riferimento dal km 6+310 al km 6+470); le somme stimate per tali indagini e successivi eventuali interventi di salvaguardia sono state inserite nel quadro economico.	Vari	Altro ente
3.1.2	Per i rimanenti siti dovrà effettuarsi sempre in fase di progettazione definitiva l’esecuzione di indagini dirette (carotaggi geoarcheologici e trincee stratigrafiche) in corrispondenza di tutte le nuove opere, ivi comprese le aree di stoccaggio e le aree di cantiere, gli allargamenti della sede e gli sbancamenti.	TUTTO	La SABAP per le province di Salerno e Avellino ha prescritto con nota 0017067-P del 12/08/2021 che si presentasse un Piano Indagini archeologiche con precise indicazioni sulla tipologia delle trincee/saggi, con indicazioni puntuali per ciascuna delle aree individuate nello Studio Archeologico trasmesso. In ottemperanza è stato redatto un Piano Indagini che recepisce tutte le prescrizioni ed include anche ulteriori dati forniti dalla stessa SABAP in esito a recenti indagini di archeologia preventiva nel sito di Baronissi.	Vari	Altro ente
3.1.3	Sulla base dei risultati acquisiti la Soprintendenza esprimerà idonee prescrizioni, ivi inclusa l’esplorazione archeologica	TUTTO	Tale voce si riferisce all’esito delle indagini di cui al punto 3.1.1 e 3.1.2 e prevede l’emissione del relativo parere	T00CM00CMSEE01A - Quadro economico	Altro ente

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

	estensiva dei tratti interessati da evidenze archeologiche, l'inventariazione, il restauro dei reperti rinvenuti e la relativa pubblicazione e le eventuali ulteriori prescrizioni che risulteranno necessarie in corso d'opera, ivi incluse possibili modifiche di progetto indispensabili per garantire la tutela e/o valorizzazione del patrimonio archeologico. Le predette prescrizioni si intendono tutte con oneri a carico del progetto, riservando alla Soprintendenza la direzione scientifica delle stesse		della Soprintendenza a seguito delle interlocuzioni degli allegati 2 e 3 a cui si rimanda, è inoltre in corso la modulazione del Piano Indagini archeologiche oggetto di approvazione da parte della Soprintendenza delle provincie di Salerno e Avellino.  Le somme stimate per tali indagini, e per la valorizzazione di eventuali rinvenimenti, sono state inserite nel quadro economico.	Allegato 2- Istante aggiornamento Viarch  Allegato 3- Parere Viarch	
4.	4. ASPETTI PROCEDURALI E GESTIONALI				
4.1	Aspetti procedurali e gestionali				
4.1.1	4 .1.1 Inserire nei documenti progettuali relativi agli oneri contrattuali dell'appaltatore dell'infrastruttura (capitolati d'appalto) le prescrizioni relative alla mitigazione degli impatti in fase di costruzione e quelle relative alla conduzione delle attività di cantiere.	TUTTO	Tali aspetti specifici procedurali verranno opportunamente definiti con il committente Anas nel caso in cui il PD dovesse essere posto a base gara d'appalto per progettazione esecutiva e realizzazione		NON OTTEMPERATA - Da ottemperare in fase successiva (prima di gara d'appalto nel caso in cui il PD dovesse essere posto a base gara d'appalto per progettazione esecutiva e realizzazione o in fase di progettazione esecutiva se sviluppata separatamente da appalto lavori)
4.1.2.	Si raccomanda di: A) qualora non previsto inserire nei capitolati che l'appaltatore dell'infrastruttura posseda o, in mancanza acquisisca, prima della consegna dei lavori e nel più breve tempo, la certificazione ambientale ISO 14001 o la registrazione di cui al regolamento CE 761 del 2001 (EMAS) per le attività di cantiere; B) avvalersi, per il monitoraggio ambientale, del supporto di competenze specialistiche qualificate, anche	TUTTO	Vedi p.to 4.1.1		NON OTTEMPERATA - Da ottemperare in fase successiva (prima di gara d'appalto nel caso in cui il PD dovesse essere posto a base gara d'appalto per progettazione esecutiva e realizzazione o in fase di progettazione esecutiva

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

	attraverso la definizione di specifici protocolli e/o convenzioni; C) scegliere le caratteristiche di ciascuna misura di mitigazione verificandone gli effetti su tutte le componenti ambientali.				se sviluppata separatamente da appalto lavori)
4.1.3.	Si ritiene necessario tener conto delle avvenute modifiche dei riferimenti normativi e di effettuare conseguentemente una revisione globale degli elaborati progettuali, anche con riferimento alle ulteriori previsioni normative intervenute sempre successivamente all'epoca di redazione del progetto quali, ad esempio, quelli riguardanti la movimentazione e il riutilizzo dei materiali provenienti dagli scavi e dalle demolizioni. Nel tener conto dell'influenza di dette previsioni sulle lavorazioni e quindi sui relativi costi, dovranno essere attentamente valutati anche gli effetti che possono avere sugli aspetti contrattuali.	TUTTO	La progettazione definitiva in fase di redazione tiene conto delle più aggiornate normative cogenti tanto per gli aspetti specificatamente tecnici stradali (geometria, svincoli, barriere di sicurezza) quanto per tutte le altre specialistiche oggetto di lavorazione tra cui temi relativi a riutilizzo di terre e rocce da scavo, trasporti a discarica e bonifiche.	Vari	OTTEMPERATA
4.1.4.	Si rinvia l'espressione del parere di compatibilità degli interventi che interferiscono, direttamente o indirettamente, con le aree a rischio e/o di attenzione perimetrate con il vigente PSAI all'esame del progetto definitivo delle opere di cui trattasi.	TUTTO	Il progetto è stato sviluppato tenendo conto di quanto previsto dal Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PSAI), dei territori dell'ex Autorità di Bacino Campania Centrale, aggiornato nel 2015, adottato con delibera di Comitato Istituzionale n. 1 del 23 febbraio 2015, B.U.R.C. n.20 del 23/03/2015; Attestato, del Consiglio Regionale n° 437/2 del 10/02/2016, di approvazione della D.G.R.C. n.° 466 del 21/10/2015 - BURC n.14 del 29/02/2016	T00ID00IDRRE01 - Relazione idrologica  Elaborati grafici di corografia vari	Altri Enti
5	<i>INTERFERENZE</i>				
5.1	<i>5.1 Interferenze</i>				

5.1.1	Vi ribadiamo che i metanodotti in pressione ed esercizio, inferiti dalle opere, sono disciplinati dalle vigenti norme di sicurezza e più specificatamente da: decreto ministeriale 24 novembre 1984 del Ministero dell'interno e successive modificazioni «Norme di sicurezza antincendio per il trasporto, la distribuzione, l'accumulo e l'utilizzo del gas naturale con densità non superiore a 0,8»; decreto ministeriale del 17 aprile 2008 del Ministero dello sviluppo economico «Regola tecnica per la progettazione, costruzione, collaudo, esercizio e sorveglianza delle opere e degli impianti di trasporto di gas naturale con densità non superiore a 0,8» (pubblicato nel supplemento ordinario della <i>Gazzetta Ufficiale</i> n. 107 dell'8 maggio 2008) ed in accordo alle normative tecniche italiane ed internazionali. Nei citati decreti ministeriali sono stabilite, tra l'altro, le distanze di sicurezza, le norme e le condizioni che regolano la coesistenza dei metanodotti con altre infrastrutture o fabbricati.	TUTTO	Da ripetuti contatti con i tecnici della SNAM, sono state individuate le soluzioni delle interferenze presenti lungo il tracciato con l'adozione delle seguenti lavorazioni: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Protezioni di tratti di linee di diverso Diametro Nominale con apposite guaine;</li> <li>- Spostamento di tratti di linee che presentano parallelismo con il tracciato di progetto.</li> </ul>	T00IN00INTRE01 - Relazione descrittiva delle interferenze  Elaborati grafici vari – Planimetria delle interferenze	Altro ente
5.1.2.	Nello specifico, si segnala che i terreni su cui sono stati posati gli impianti sono gravati da regolari servitù di metanodotto, con atti notarili registrati e trascritti, i quali prevedono tra l'altro, nel rispetto delle citate norme, l'obbligo di mantenere nuove opere di qualsiasi genere e natura ad una distanza minima che varia da m 8,00 a m 20,0, dall'asse delle condotte ed a lasciare tali fasce a terreno agrario, si conferma la necessità di ricevere gli elaborati di dettaglio, in scala 1:2000, già richiesti, si invita a fornire, altresì le sezioni tipo delle vostre opere, relativamente ai tratti interferenti i nostri impianti, al fine di poter meglio definire, preliminarmente, la portata dei nostri interventi, sia in relazione alle varianti che alle opere di protezione delle condotte interferenti.	TUTTO	Nelle planimetrie del progetto definitivo sono state individuate i tratti di condotta con interferenza diretta o con distanza minima non rispettata. Tale documentazione è stata fornita alla Snam per la progettazione delle opere di deviazione e/o protezione	T00IN00INTRE01 - Relazione descrittiva delle interferenze  Elaborati grafici vari – Planimetria delle interferenze	Altro ente



ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

	Al solo al fine di un inquadramento di larga massima dei costi dei nostri interventi, vi segnaliamo che gli oneri ad oggi individuati per la risoluzione delle interferenze ammontano, in via del tutto estimativa, a euro 4.200.000,00 oltre IVA nella misura dovuta. Per quanto concerne invece il tempo occorrente per la risoluzione delle interferenze, si conferma quanto già espresso nella nostra precedente nota, anche in relazione alle decorrenze ivi indicate, che lo stesso è stimabile in 24 mesi. Si segnala che poiché le condotte trasportanti gas interferite dalle progettate opere sono in pressione ed esercizio, ai fini della sicurezza, nessun lavoro potrà essere intrapreso in prossimità delle fasce asservite e/o di rispetto dei nostri gasdotti, senza una preventiva autorizzazione.				
	<b>RACCOMANDAZIONI</b>				
	<b>PARTE SECONDA</b>				
6.1	<i>Raccomandazioni</i>				
6.1.1	Considerato l'interesse che l'area attraversata dal raccordo autostradale Salerno-Avellino presenta sotto il profilo culturale e paesaggistico, si raccomanda di prevedere, fra le somme a disposizione per la realizzazione delle opere, anche la possibilità di realizzare una speciale cartellonistica stradale (nel rispetto delle norme del codice della strada) in modo da segnalare, in prossimità delle uscite, la presenza di siti di interesse culturale e paesaggistico.	TUTTO	Gli aspetti relativi alla definizione dei percorsi culturali da integrare all'interno della cartellonistica stradale verranno inseriti a valle della interlocuzione con gli enti preposti e a seguito della revisione progettuale conseguente alla chiusura della conferenza dei servizi. Si ricorda in ogni caso che tutti gli aspetti di dettaglio avranno modo di essere ulteriormente approfonditi nella progettazione esecutiva successiva		NON RECEPITA – Da recepire in interlocuzione con Enti Preposti
6.1.2	Il progetto prevede l'eliminazione dell'attuale svincolo «Baronissi sud», posto al centro della frazione di Antessano e la sua delocalizzazione in direzione sud, con una nuova viabilità di accesso e recesso dal raccordo, con innesto su	TUTTO	Nell'ambito del progetto di adeguamento dello Svincolo di Baronissi sono state introdotte delle nuove connessioni per aumentare il livello di sicurezza dell'attuale intersezione a raso tra Via di	T00SV02TRAPP01 - Planimetria di progetto  T00SV02TRAPT01 e	<b>RECEPITA</b>

<p>via S. Andrea (strada provinciale 249) a circa 100 m dall'incrocio a raso con la strada regionale «ex strada statale 88 dei Due Principati», tramite la realizzazione di una rotonda. Il P.U.C. per risolvere le problematiche già esistenti sia in termini di difficoltà di manovra e di ingenti flussi di traffico con conseguenti rallentamenti della circolazione creazione di pericoli per la stessa, e tenendo conto anche della nuova viabilità già realizzata dal Comune di Baronissi e dalla Provincia di Salerno, alternativa alla strada statale 88 e di collegamento diretto tra lo svincolo di Baronissi sud e il plesso universitario di Baronissi facoltà di medicina (tangenziale est «via A. Moro») peraltro non presente nella cartografia utilizzata per la redazione del progetto di che trattasi - ha previsto un breve tratto di nuova viabilità che collega direttamente la rotonda suddetta con tale asse stradale, risolvendo la criticità dell'innesto tra Via S. Andrea (strada provinciale 249) con la strada regionale «ex strada statale 88 dei Due Principati». Tale viabilità è stata altresì connessa, nelle previsioni del P.U.C. con l'attuale rampa di accesso al raccordo in direzione sud, oggetto di dismissione, ciò al fine di continuare ad assicurare, migliorandolo, l'accesso alla località Ca' Santoro della frazione Antessano. Si ritiene che tale previsioni del P.U.C. siano da considerare nella progettazione dell'adeguamento del raccordo Salerno-Avellino da parte dell'ANAS, inserendolo nello stesso e realizzandolo a proprio carico. Tale indirizzo è stato tra l'altro già illustrato nell'ambito dei tavoli tecnici di cui in premessa, ed in particolare dal tavolo tecnico tenutosi in provincia ed è stato riconosciuto di</p>		<p>S. Andrea e la SR88 (via S. Severino Tommaso) attraverso la circuitazione a senso unico in direzione sud sul tratto esistente di Via S. Severino Tommaso compreso tra la nuova rotonda 2 e l'intersezione con Via di S. Andrea. È stata quindi prevista la realizzazione della bretella di collegamento dalla rotonda 1 in progetto con la viabilità SP27b denominata "Tangenziale di Baronissi", per accogliere il nuovo collegamento è stata prevista la razionalizzazione dell'attuale svincolo tra la SP27b e la SR88 attraverso l'inserimento di una rotonda in corrispondenza dell'attuale incrocio.</p> <p>Il tracciato è stato condiviso con gli Enti competenti il cui verbale è allegato alla presente relazione.</p>	<p>T00SV02TRAPT02 -          Planimetria di          tracciamento rampe –          Tav. 1 e Tav. 2</p> <p>T00SV02TRAFP01 e          T00SV02TRAFP02 -          Profili longitudinali rampe          - Tav. 1 e Tav. 2</p> <p>Allegato 1- Verbale          riunione</p>	
---	--	--	---	--

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

	preminente interesse dal responsabile provinciale.				
6.1.3	Zona Aiello. Tra sottovia km 3+584 e sottovia km 3+766, l'ampliamento prevede l'eliminazione di una strada comunale (via Ten Rago) che corre sottostante l'autostrada. Tale strada da accesso alla scuola elementare e materna e ad un centro sociale. Va quindi perseguita una soluzione progettuale idonea di accesso alternativa.	TUTTO	La viabilità di Via Tenente Rago viene mantenuta integralmente. I due sottovia vengono sostituiti da una soluzione progettuale differente che prevede la realizzazione di una circuitazione tangenziale di ricucitura che bypassa il centro abitato di Aiello e riconnette il traffico alla variante di Via S. Pietro; su quest'ultima viene prevista la realizzazione di una nuova intersezione a rotatoria	T00PS06TRAPP01 - Planimetria di progetto e Profili Longitudinale	<b>RECEPITA</b>
6.1.4	Zona Aiello. Sottovia km 3+194. L'ampliamento a monte di tale sottovia appare di complessa realizzazione stante la forte pendenza e la già limitata altezza del sottopasso. Vanno pertanto adeguate le livellette della strada provinciale n. 335.	TUTTO	La realizzazione dell'adeguamento stradale relativo all'asse principale non può come specificato nei p.ti precedenti avvenire prescindendo dalla realizzazione di riconessioni in sottovia (direttrice Est – Ovest) a norma secondo i franchi stradali minimi. Il sottovia esistente viene pertanto completamente demolito e ricostruito stante inoltre la modifica planoaltrimentrica dell'asse principale dell'autostrada. La ricostruzione prevede come richiesto l'adeguamento delle livellette di Via Antonio Santoro	T00PS05TRAPP01 - Planimetria di progetto e Profili Longitudinale	<b>RECEPITA</b>
6.1.5	Necessità di adeguare, realizzando un tratto di viabilità ordinaria parallela a quella autostradale, il collegamento tra vari ambiti della frazione Antessano, in prossimità del sottovia di cui si prevede la dismissione al km 4+785. Anche al fine di realizzare un miglior collegamento con il cavalcavia km 5+030.	TUTTO	Per rispondere alle esigenze manifestate dal territorio e ribadite nella raccomandazione 6.1.2 è prevista la realizzazione di una viabilità parallela all'autostrada (lato nord) che si sviluppa dalla attuale Via di S. Andrea intorno al km 4+710 (zona innesto delle attuali rampe di svincolo Baronissi) e raggiunge Via Eritrea in prossimità del km 5+580. La suddetta viabilità garantisce la	T00PS06TRAPP01 - Planimetria di progetto e Profili Longitudinale	<b>RECEPITA</b>

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

			<p>continuità alle viabilità locali della frazione di Antessano assicurando la possibilità di attraversamento della nuova autostrada.</p> <p>L'intervento ha inizio in corrispondenza dell'inizio delle attuali rampe di ingresso in autostrada (lato nord) dello svincolo di Baronissi; attraverso l'inserimento di una nuova rotonda accoglie Via di S. Andrea e Via G. Bianco. Lungo il percorso, per ovviare alla soppressione dei cavalcavia e dei sottopassi presenti nell'area, sono previsti innesti con le seguenti viabilità locali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Via Villari (km 0+210)</li> <li>• Viabilità locale (km 0+370)</li> <li>• Via G. Bianco (km 0+430)</li> <li>• Vi Fariconda</li> </ul> <p>La nuova viabilità è classificata come una F2 extraurbana con 2 corsie da 3.25 m con banchine da 1.00 m ed arginello pari a 1.50m.</p>		
6.1.6	Realizzazione di un tratto di viabilità ordinaria parallela all'autostrada tra il km 5+030 ed il km 5+508.	TUTTO	Vedi 6.1.5		<b>RECEPITA</b>
6.1.7	Al km 5+750, sono da anni stati segnalati gravi problemi idraulici, per l'occlusione del valloncetto ivi esistente. Si richiede di risolvere la problematica con il convogliamento di tali acque nel vicino vallone Caprecano sottostante il viadotto «Fontanafiore» poco più a valle.	TUTTO	La problematica idraulica è stata risolta prevedendo un tombino che passa sotto l'autostrada in progetto e in cui viene convogliato il valloncetto esistente e una conseguente canalizzazione a "U" che affianca la stessa autostrada per andare ad immettersi nel vallone Caprecano a valle del viadotto "Fontanafiore".	T00PS06TRAPP01 - Planimetria di progetto e Profili Longitudinale	<b>RECEPITA</b>
6.1.8	Adeguamento del sottovia al km 6+180, alle dimensioni di quelle già effettuate dalla stazione di servizio Galdieri.	TUTTO	Attualmente il sottovia presenta gli imbocchi adeguati in larghezza in previsione di un adeguamento compatibile con la sagoma stradale a monte e a valle	T00PS05TRAPP01 - Planimetria di progetto e Profili Longitudinale	<b>RECEPITA</b>

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

			con una corsia per senso di marcia. Nel progetto è prevista, con apposita successione di fasi esecutive, la realizzazione dell'adeguamento nella parte centrale del sottovia tramite demolizione e ricostruzione.		
6.1.9	Prestare attenzione nelle opere di realizzazione dello svincolo autostradale di Baronissi nord Lancusi, in quanto nel progetto preliminare non è stata rappresentata la viabilità attualmente esistente di accesso al megastore Ikea.	TUTTO	Il progetto dell'intero svincolo di riconnessione dell'area commerciale di Lancusi tiene in conto, tramite rilievo aggiornato allo stato di fatto, del viadotto Ikea e della compatibilità di quest'ultimo con le rampe di svincolo e/o allargamento dell'asse principale. Il tracciato è stato condiviso in data 13/7/2021 con gli Enti competenti il cui verbale è allegato alla presente relazione.	T00GA03STRPF01 - Planimetria - Profilo e Sezione trasversali T00GA04STRPF01 - Planimetria - Profilo e Sezione trasversali Allegato 1- Verbale riunione	<b>RECEPITA</b>
6.1.10	Risoluzione di problematiche idrauliche in corrispondenza del viadotto «Spinacavallo» al km 5+200.	TUTTO	La problematica idraulica viene risolta attraverso una serie di misure atte a favorire il deflusso idraulico in sicurezza: si prevede la riprofilatura e risagomatura dell'alveo presente al di sotto dell'opera esistente, in modo da garantire una sezione idraulica idonea alle portate generate dal sottobacino afferente; questo comporta, a valle dello sbocco dell'opera esistente, un tratto di raccordo altimetrico lungo il quale si prevede una risagomatura dell'alveo, al fine di dare continuità alla corrente e favorire il deflusso idraulico.  A monte dell'opera esistente, al di sotto dell'allargamento autostradale, viene previsto un nuovo tombino scatolare, di prolungamento dell'opera esistente, di dimensioni 9,00 x 4,00 m, all'interno del quale si prevede una sistemazione atta a garantire la continuità del deflusso idraulico per tutta la lunghezza dell'attraversamento dell'opera stradale.	T00OI03STRPF01 - Pianta, profilo e sezioni	<b>RECEPITA</b>

			Inoltre, a protezione di alveo e sponde, per garantire minore erosione dell'alveo e per fissare maggiormente la risagomatura di progetto, si prevede per tutta la lunghezza della sistemazione idraulica la disposizione di materassi tipo Reno, ancorati a delle gabbionate metalliche contenenti massi, le quali hanno anche funzione di fissare ulteriormente la sezione.		
6.1.11	Prevedere nella progettazione l'installazione di pannelli fono-assorbenti in corrispondenza dei tratti urbani (frazioni di Aiello, Antessano, Sava) e comunque in ogni caso sia rilevata la preesistenza di edifici a distanza inferiore a 30 m dal ciglio stradale del previsto ampliamento.	TUTTO	<p>Lo studio ha l'obiettivo di integrare quanto già analizzato dal SIA del 2008, nel quale erano già stati previsti degli interventi di mitigazione tramite barriere antirumore. Come già detto in precedenza questa integrazione comprende l'analisi esclusivamente sui nuovi ricettori concentrandosi sull'effetto di efficacia delle barriere già previste dal SIA con l'ulteriore aggiunta di nuove barriere dove vi fosse la necessità.</p> <p>Dallo studio di impatto acustico effettuato per l'ampliamento del raccordo autostradale A3-A30 Salerno-Avellino sia nel caso diurno che in quello notturno, sono stati identificati quei ricettori i cui valori dei livelli di pressione sonora calcolati dal modello risultano superiori ai limiti di legge; tali ricettori necessitano di protezione o di interventi mitigativi in grado di abbattere i livelli sonori percepibili dall'utente e garantire un clima acustico accettabile nell'intera zona oggetto di indagine.</p> <p>Tra gli interventi ipotizzabili e progettabili, considerando le caratteristiche di progetto dell'opera in oggetto, le barriere antirumore sono</p>	<p>T00IA02AMBPL03 - Mappe Acustiche Post Mitigazioni – diurno</p> <p>T00MO06AMBPL01 - Planimetria di localizzazione delle stazioni di monitoraggio - Tav. 1</p> <p>T00MO06AMBPL02 - Planimetria di localizzazione delle stazioni di monitoraggio - Tav. 2</p>	RECEPITA

		<p>sicuramente tra le scelte più efficaci e realizzabili, sia per costi che per tempi di messa in opera.</p> <p>Le barriere previste avranno un'altezza di 5 metri escludendo la tipologia di barriera curvilinea poiché non realizzabile a livello progettuale, in quanto le sezioni dell'impalcato dei viadotti non saranno curvilinei.</p> <p>Di seguito si descrive sinteticamente la tipologia di pannello impiegato per lo studio di abbattimento e il contenimento dell'inquinamento acustico:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- barriere in lamiera metallica in acciaio con pannelli SITAV H4A: queste strutture sono fonoisolanti e fonoassorbenti, a bassa riflessione luminosa ed acustica sulla faccia anteriore (lato sorgente acustica) e idonee ad essere montate su cordolo o muri in calcestruzzo.</li></ul> <p>Generalmente sono composte da:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>pannelli orizzontali aventi interasse massimo di m. 3,00-4,00 del tipo a sandwich, realizzati con involucri esterni in lamiera di acciaio opportunamente collegati tra loro (i pannelli sono sostenuti alle estremità da elementi montanti e realizzano una barriera continua), dei quali il pannello anteriore forato per una superficie complessiva dei fori non inferiore al 35%, con all'interno interposto uno strato di materiale fonoassorbente e fonoisolante di spessore minimo di 60 mm;</li><li>montanti in acciaio del tipo scatolato, idonei a fornire la massima sicurezza per il fissaggio dei pannelli e la possibilità di facile sostituzione dei pannelli stessi deteriorati, collegati al cordolo di</li></ul>	
--	--	--	--

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

			<p>fondazione o alla sommità di muri mediante piastre di base complete di tirafondi di ancoraggio e con tiranti in acciaio, il tutto idoneo a resistere all'azione del vento; questo tipo di pannello presenta buone caratteristiche per quanto riguarda la leggerezza e le proprietà fonoassorbenti com'è possibile osservare nella tabella qui di seguito: In base alle varie fasi di progettazione le barriere sono state suddivise in 2 categorie: - barriere individuate dal SIA - barriere aggiuntive, necessarie per un'opera di risanamento completa di tutti i ricettori con superamento</p>		
6.1.12	Recupero e riqualificazione urbanistica con destinazione pubblica delle aree dismesse, sedi delle attuali aree dello svincolo di «Baronissi sud» di cui si prevede la dismissione, stante la loro posizione centrale e strategica per la frazione Antessano.	TUTTO	Viene dettagliato nel progetto e nelle planimetrie la dismissione di tutte le rampe, aree ed opere afferenti allo stato di fatto superate dalla nuova configurazione di progetto.	T00SV02TRAPP01 - Planimetria di progetto	RECEPITA
6.1.13	6.1.13 Di esprimersi favorevolmente sulla proposta di modifica del progetto preliminare «Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno-Avellino. Progetto I lotto dallo svincolo di Fratte (A3) a Mercato San Severino» riguardante lo svincolo Baronissi nord/Lancusi, illustrate nel grafico allegato sub «A» alla presente delibera, restando invariato, per quanto attiene alle altre parti del percorso che interessano il territorio comunale le raccomandazioni contenute nella delibera di Giunta comunale n. 323 del 17 novembre 2016.	TUTTO	Lo schema previsto nel Progetto Preliminare per lo svincolo di Lancusi è costituito da due rotatorie (una lato Penta ed una lato Baronissi/Lancusi). Le due rotatorie sono collegate da un sottovia che attraversa la sede autostradale, e su tali rotatorie confluiscono le quattro manovre di ingresso ed uscita dall'autostrada. La soluzione di cui al grafico allegato sub.a contiene modifiche, integrazioni e miglioramenti proposti da Anas successivamente al Progetto Preliminare. Ambedue le soluzioni corrispondono allo stesso schema di svincolo e cioè alle due rotatorie connesse da un sottovia o da un cavalcavia. Il tratto stradale di connessione tra le due rotatorie assolve	T01PS01TRARE06 - Relazione tecnica Svincolo di Lancusi T00SV03TRAPP01 e T00SV03TRAPP02 - Planimetria di progetto Tav. 1 di 2 e Tav. 2 di 2 T00SV03TRAFP-01-06 - Profili longitudinali rampe da Tav. 1 a Tav. 6  Allegato 1 – Verbale riunione	RECEPITA



quindi sia la funzione di transito dei traffici locali di interscambio tra le aree ed i comuni a monte ed a valle della sede autostradale (Penta/Baronissi-Lancusi), sia la funzione di attraversamento della sede autostradale per le manovre di immissione/uscita dalla stessa.

Tenuto conto dello sviluppo dell'area in esame e dei notevoli afflussi previsti attuali e futuri verso i nuovi centri commerciali, con provenienza anche dalla sede autostradale, lo schema del Progetto Preliminare/con integrazioni Anas è stato ritenuto non adeguato in termini di funzionalità e sicurezza.

Lo schema proposto con il Progetto Definitivo risponde all'esigenza espressa di separare i flussi di traffico propri dello svincolo da quelli locali di attraversamento dell'autostrada tra le aree e comuni ad est ed ovest della stessa.

Pertanto è stato adottato un sistema complesso dotato di controstrade e sistemi "turnaround" per la completa fruizione di tutte le manovre di svincolo e svolta intorno all'autostrada. Tale connessione completa l'attuale sistemazione autostradale in corrispondenza delle aree di servizio "Baronissi Est e Ovest" e costituisce risistemazione del contesto urbano in corrispondenza delle aree commerciali (centro Ikea e nuovo centro Commerciale).

Lo schema proposto è costituito dai seguenti elementi:

- Controstrade tra progr. 6+700 e progr. 7+400 di lunghezza circa 700 m;
- Rampe di collegamento tra le estremità delle due controstrade ("turnaround")

6.1.14	<p>Lo svincolo di Lancusi deve tener conto delle attuali previsioni dello strumento urbanistico vigente e degli insediamenti di tipo commerciale in atto. Per lo svincolo di Fisciano l'intervento deve tener conto dei relitti stradali scaturiti dalla traslazione del viadotto e delle rotatorie intervenendo sugli stessi con adeguate sistemazioni e raccordi con la viabilità esistente e di progetto.</p>	TUTTO	<p>realizzate con sovrappassi;          -Rampe di svincolo con uscita ed immissione sulle controstrade;          -Rampe di uscita/ingresso dalla sede autostradale con connessione alle controstrade.</p> <p>Le quattro manovre in ingresso ed uscita dall'autostrada confluiscono sulle due rotatorie, lato Penta e lato Baronissi-Lancusi, alle quali si connette la viabilità locale e la viabilità di collegamento con i centri commerciali.</p> <p>E' inoltre previsto il ramo di connessione delle due rotatorie, con cavalcavia sull'autostrada, che assolve la funzione di servizio per i traffici locali.</p> <p>Il sistema proposto presenta, pertanto, rispetto alla soluzione del Progetto Preliminare, l'integrazione costituita dal sistema di controstrade e consente una distribuzione dei flussi autostradali e locali maggiormente funzionale e sicura. Lo schema proposto è illustrato nelle relazioni tecniche ed elaborati specifici. Il tracciato è stato condiviso con gli Enti competenti il cui verbale è allegato alla presente relazione.</p> <p>Per lo svincolo di Baronissi Nord/Lancusi si rinvia al riscontro alla prescrizione 6.1.13.</p> <p>Per lo svincolo di Fisciano, si segnala che gli interventi previsti nel progetto in esame terminano prima dello svincolo di Fisciano che pertanto è escluso dalle opere previste in progetto. Il tracciato è stato condiviso con gli Enti competenti il cui verbale è allegato alla presente relazione.</p>	<p>T01PS01TRARE06 -          Relazione tecnica          Svincolo di Lancusi</p> <p>T00SV03TRAPP01 e          T00SV03TRAPP02 -          Planimetria di progetto          Tav. 1 di 2 e Tav. 2 di 2</p> <p>T00SV03TRAFP-01-06 -</p>	<b>RECEPITA</b>
--------	--	-------	---	---	-----------------

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

6.1.15	Relativamente allo svincolo Baronissi nord/Lancusi, valutare la traslazione della rotatoria posta in adiacenza all'ingresso della frazione di Penta verso il nastro autostradale in uno alla realizzazione di una nuova rotatoria, capace di consentire ai veicoli provenienti da Penta e diretti a Lancusi, la possibilità di non raggiungere la rotatoria prevista in agro del Comune di Baronissi, ma di utilizzare direttamente la rotatoria da realizzare in testa al rilevato previsto.	TUTTO	Per lo svincolo di Baronissi Nord/Lancusi si rinvia al riscontro alla prescrizione 6.1.13. Il tracciato è stato condiviso con gli Enti competenti il cui verbale è allegato alla presente relazione.	<p>Profili longitudinali rampe da Tav. 1 a Tav. 6 Allegato1 - Verbale riunione</p> <p>T01PS01TRARE06 - Relazione tecnica Svincolo di Lancusi</p> <p>T00SV03TRAPP01 e T00SV03TRAPP02 - Planimetria di progetto Tav. 1 di 2 e Tav. 2 di 2</p> <p>T00SV03TRAFP-01-06 - Profili longitudinali rampe da Tav. 1 a Tav. 6</p> <p>Allegato 1 – Verbale riunione</p>	<b>RECEPITA</b>
6.1.16	Valutare la possibilità di adeguare e dotare l'ingresso alla frazione Cologna di una ulteriore strada di collegamento, in quanto quella proposta non risulterebbe sufficiente a garantire la sicurezza del sito e un rapido smaltimento del traffico proveniente dalla frazione.	Accesso frazione di Cologna	La frazione risulta ad oggi collegata tramite il sottovia previsto in demolizione alla pr. 2+582 – Salita Via Stella. Tale sottopasso, dalla conformazione plano-altimetrica sfavorevole nei riguardi della sicurezza stradale, non può essere mantenuto vista la presenza delle aree fabbricate e dallo sviluppo dell'adeguamento lato monte (riduzione ulteriore dell'attuale franco). La proposta progettuale è quella di prevedere una ricucitura a sud dell'attuale sottovia alla pr. 2+582 che, sottopassando l'autostrada con un nuovo sottovia, si riconnette su Via Mazzini (in corrispondenza dell'attuale intersezione con Via Stella).	<p>T00PS04TRAPP01 - Pk 2+460 - Adeguamento Viabilità esistente - Planimetria di progetto e Profili Longitudinale</p> <p>T00PS04TRAPT01 - Pk 2+460 - Adeguamento Viabilità esistente - Planimetria di tracciamento</p> <p>T00PS04TRASZ01 - Pk 2+460 - Adeguamento</p>	

ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

La ricucitura in progetto, migliorando lo stato di fatto, garantisce un innalzamento della capacità attuale della rete viabilistica locale. Viene inoltre prevista, a seguito dell'introduzione del nuovo viadotto di asse principale, una ricucitura pedonale tramite percorso dedicato lato muri di asse principale e scalinata dedicata in facciata rispetto alla spalla sud del viadotto utile a potenziare le vie di accesso alla frazione. Il tracciato è stato condiviso con gli Enti competenti il cui verbale è allegato alla presente relazione.

Viabilità esistente -  
Sezione trasversali  
Allegato 1- Verbale  
riunione

### **Per quanto riguarda il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo**

Il Piano di gestione delle materie (codice Elaborato T00CA00GEORE01A) è stato redatto secondo i contenuti previsti anche per il Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da Scavo. Il Piano si articola nelle seguenti sezioni:

- quadro normativo di riferimento;
- descrizione delle caratteristiche merceologiche e ambientali dei materiali provenienti dagli scavi;
- modalità di gestione dei materiali di risulta;
- descrizione dell'intervento previsto e caratteristiche principali dell'opera;
- individuazione delle aree di cantiere, aree di stoccaggio delle terre e viabilità di cantiere;
- descrizione del piano di campionamento eseguito: modalità di esecuzione dei pozzetti esplorativi, sondaggi geognostici/ambientali, prelievi dei campioni di terreno e di acqua di falda, risultati analitici per la gestione dei materiali come sottoprodotto e in regime di rifiuti;
- caratterizzazione prestazionale dei materiali da scavo: prove di laboratorio geotecnico e verifica dei requisiti prestazionali di laboratorio;
- bilancio dei materiali: materiali provenienti dagli scavi, fabbisogni, percentuali di reimpiego;
- siti di approvvigionamento dei materiali, impianti di produzione calcestruzzo e bitumi, impianto di conferimento dei materiali inerti in regime di rifiuti, siti di deposito intermedio, siti di conferimento terre e rocce da scavo (in regime di sottoprodotto e in regime di rifiuto), impianti di recupero e riciclo delle demolizioni.

Al Piano sono allegati i seguenti documenti:

- Stratigrafie di pozzetti e sondaggi;
- Monografie dei punti di prelievo;
- Report fotografico delle attività di scavo dei pozzetti ed esecuzione dei sondaggi;
- Certificati delle prove di laboratorio chimico.

L'istruttoria tecnica ed amministrativa condotta ai fini della validazione del Piano ha verificato la presenza all'interno del Piano dei contenuti previsti dall'Allegato 5 del DPR 120/2017.

In riferimento all'ubicazione dei siti di produzione delle terre e rocce da scavo con indicazione dei relativi volumi in banco suddivisi nelle diverse litologie è stato riscontrato che il Piano fornisce una completa e corretta indicazione dei siti di scavo. Il sito di produzione è individuabile nelle aree in cui si procederà alla realizzazione delle lavorazioni necessarie all'esecuzione dell'opera di adeguamento in progetto.

Nello specifico, l'intervento in progetto prevede l'ampliamento della sede stradale esistente. Nel tratto di interesse progettuale, l'infrastruttura esistente ricade nell'ambito dei comuni di Salerno, Pellezzano, Baronissi e Lancusi, sviluppandosi in un ambito territoriale caratterizzato dalla forte urbanizzazione in stretta adiacenza all'asse, con frequenti insediamenti a carattere residenziale ed industriale di notevole estesa.

Al fine di conferire caratteristiche autostradali al "Raccordo Salerno-Avellino" nel tratto in oggetto, la soluzione progettuale individuata prevede l'adeguamento dell'infrastruttura esistente con riorganizzazione della piattaforma stradale (modifica della composizione della sezione tipo e della dimensione trasversale dei suoi elementi) e modifica dell'andamento plano-altimetrico. Trattasi di infrastruttura stradale appartenente alla categoria "Autostrada in ambito extraurbano" secondo le "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" di cui al D.M. 05/11/2001 a cui è associato l'intervallo di velocità di progetto (90÷140) km/h. La sezione trasversale stradale è a due carreggiate con soluzione a 3+3 corsie di marcia, con ciascuna carreggiata composta da due corsie di marcia normale pari a 3,75 m, una corsia di sorpasso pari a 3,75 m, corsia di emergenza pari a 3.00 m, banchina in sinistra pari a 0.70 m e spartitraffico centrale pari a

ID\_8401 e ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

2,60 m, per una larghezza complessiva della piattaforma stradale pari a 32,50 m. L'intervento di progetto prevede l'adeguamento di 3 intersezioni a livelli sfalsati di seguito elencate: Svincolo di Pellezzano al Km 1+070, Svincolo di Baronissi al km 4+210, Svincolo di Lancusi al km 7+100. Per la realizzazione della nuova infrastruttura è prevista la realizzazione di 11 viabilità secondarie nate sia dalla necessità di deviare delle viabilità esistenti che dalla necessità di riconnettere porzioni di territorio rese inaccessibili dal nuovo asse viario.

Per la realizzazione delle opere di progetto, sono state previste le seguenti aree di cantiere distribuite lungo il tracciato:

- n.1 Cantiere base denominato CB01
- n.1 Cantiere operativo denominato CO01
- n.11 aree tecniche in prossimità delle opere da realizzare denominate da AT01 a AT11;
- n.3 aree di Stoccaggio terre denominate AS01, AS02 e AS03.

WBS	Comune	Superficie (m <sup>2</sup> )	Tipo di cantiere
CB01	Fisciano	15.320	Cantiere base
CO01	Baronissi	8.500	Cantiere Operativo
AT01	Salerno	3.700	Area Tecnica
AT02	Salerno	2.500	Area Tecnica
AT03	Pellezzano	1.900	Area Tecnica
AT04	Pellezzano	3.600	Area Tecnica
AT05	Baronissi	3.800	Area Tecnica
AT06	Baronissi	820	Area Tecnica
AT07	Baronissi	820	Area Tecnica
AT08	Baronissi	2.000	Area Tecnica
AT09	Baronissi	3.000	Area Tecnica
AT10	Baronissi	2.200	Area Tecnica
AT11	Fisciano	4.200	Area Tecnica
AS01	Fisciano	76.100	Stoccaggio terre
AS02	Baronissi	14.800	Stoccaggio terre
AS03	Pellezzano	7.800	Stoccaggio terre

Le aree di cantiere saranno allestite con tutti i presidi ambientali previsti al fine di contenere e scongiurare impatti ambientali. Se per l'area del cantiere base (CB01) e per il cantiere operativo (CO01) nell'elaborato relativo alla cantierizzazione (Codice Elab. T00CA01CANRE01B) sono presenti le schede descrittive recanti informazioni come: caratteristiche delle aree, utilizzo delle aree, stato dell'area, viabilità di accesso, modalità di preparazione all'area di cantiere, impianti ed installazioni di cantiere e risistemazione delle aree, né in detto elaborato e né nel piano di gestione delle materie sono presenti informazioni simili per le aree tecniche e le aree di stoccaggio delle terre. Il dettaglio di tali informazioni è richiesto dall'Allegato 5 del DPR 120/2017 e la loro assenza ne pregiudica la validazione del Piano.

Le aree di deposito intermedio delle terre e rocce da scavo, identificate come Aree stoccaggio terre nel progetto della cantierizzazione, saranno allestite con una serie di piazzole ad hoc, arginate mediante la creazione di cordolo perimetrale di circa 1.00 m in New Jersey o equivalente. È previsto che le stesse saranno identificate e chiaramente distinte in campo al fine di garantire la rintracciabilità dell'opera da cui provengono i materiali ivi depositati e della lavorazione che li ha generati. In corrispondenza di queste aree è previsto l'accantonamento temporaneo dei terreni provenienti dagli scavi fino ad un'altezza di 6 m circa (pendenza cumuli 1/1) o ad altezze superiori, massima di 10 m con interposta banca. In condizioni climatiche particolarmente secche il terreno potrà essere bagnato al fine di evitare la dispersione delle polveri. Il terreno proveniente dalle aree che hanno manifestato la non conformità solo per le col. A, tab. 1, all. 5 alla parte quarta, titolo V del D. Lgs. 152/2006 smi, se necessario, saranno temporaneamente abbancate in prossimità delle aree di scavo oppure stoccate all'interno delle aree di deposito intermedio in apposite piazzole

*ID\_8401 e ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022*

opportunamente impermeabilizzate. Il terreno vegetale sarà abbancato separatamente dalle altre terre di recupero, non compattato, allo scopo di non alterare le proprietà pedologiche.

Al fine di definire le caratteristiche chimico-fisiche dei terreni che saranno interessati dagli interventi e che si prevede di gestire come sottoprodotto sono stati prelevati:

- 46 campioni di terreno per la caratterizzazione delle terre e rocce da scavo su cui è stato ricercato il set analitico di parametri indicati dal D.P.R. 120/2017;
- 4 campioni di acqua di falda;
- 8 campioni di terreno prelevati dai 16 pozzetti esplorativi con la denominazione CRIF, su cui sono stati eseguiti i test di cessione e omologhe rifiuto per terre e rocce da scavo da smaltire come rifiuto ai sensi del D.M. 27/09/2010 (valutazione per l'ammissibilità in discarica) e D.M. 5/2/1998 e s.m.i. (valutazione per ammissibilità al recupero). Gli 8 campioni sono: AMB02 CRIF (0.0-1.4 m), AMB03 CRIF (0.0-1.4 m) AMB08 CRIF (0.0-1.4m), AMB05 CRIF (0.0-1.4m) AMB10 CRIF (0.0-1.4m), AMB12 CRIF(0-3m), AMB16 CRIF(0-3m), AMB18 CRIF(0-3m).

Dalle risultanze analitiche è emerso che alcuni campioni hanno mostrato superamenti dei valori delle CSC di Tab.1, Col.A, Allegato 5, Parte IV, del D.Lgs. 152/06 e ss.mm. e ii. per taluni analiti (arsenico, piombo, rame, zinco, IPA), mentre solo un campione ha mostrato superamenti dei valori delle CSC di Tab.1, Col.B, Allegato 5, Parte IV, del D.Lgs. 152/06 e ss.mm. e ii. per l'analita IPA nel campione AMB10 CA1 (0-0,7 m). Si ricorda al Proponente che per detto superamento rispetto al valore di CSC di Tab.1, col.B il materiale scavato non può assolutamente essere riutilizzato in situ ma deve essere conferito all'esterno in regime di rifiuto. Diversamente i campioni in cui sono emersi superamenti dei valori di CSC di Tab.1, Col.A, Allegato 5, Parte IV, del D.Lgs. 152/06 e ss.mm. e ii. ma entro i limiti di col.B potranno essere riutilizzati all'interno del cantiere lì dove la destinazione d'uso è conforme ai limiti di CSC Col.B, diversamente potranno essere conferiti in idoneo impianto di recupero inerti autorizzato per il conferimento di terre e rocce, con codice CER 170504. Infine, per quelli risultati conformi ai valori di CSC di Tab.1, Col.A, potranno essere utilizzati sia per reimpieghi lungo il tracciato, in cui è possibile tralasciare le CSC per siti a destinazione d'uso "commerciale e industriale", sia nelle operazioni di ripristino ambientale presso siti che presentano una destinazione d'uso assimilabile a "verde pubblico, privato e residenziale".

Dalle determinazioni analitiche effettuate ai fini della classificazione dei materiali come rifiuti, tutti i campioni di terreno sono rientrati nel Codice CER 17 05 04. Inoltre, a seguito di Test di cessione è stato effettuato il giudizio sulla ammissibilità del rifiuto in discarica e/o impianto di recupero con individuazione della relativa tipologia (in particolare, per quanto riguarda il recupero si fa riferimento al Par. 7.31-bis.3 del D.M. 05/02/2008, recepito nel D.M. 186/06) che prevede la possibilità di recupero parziale nell'ambito di industria di ceramica e laterizio e recupero completo, subordinatamente all'esecuzione di test di cessione sul rifiuto tal quale, per recuperi ambientali e formazione di rilevati e sottofondi stradali. L'esecuzione di test di cessione ha messo in evidenza che i terreni sono ammissibili in discariche per rifiuti non pericolosi e tutti ammissibili in discariche per rifiuti inerti. Infine, i materiali risultano gestibili secondo procedure di recupero completo, tranne nei due casi AMB05 e AMB10 a causa del superamento della richiesta chimica di Ossigeno (COD) imposto dal DM n.186 05/04/2006 pari a 30 mg/L.

Dalle analisi delle acque di falda è emerso che in tutti i campioni esaminati i valori di concentrazione degli IPA sono risultati superiori al valore della CSC di Tab.2, Allegato 5, Parte IV, del D.Lgs. 152/06 e ss.mm. e ii.

Si ricorda al Proponente che oltre ai campionamenti eseguiti lungo il tracciato principale è necessario che il PUT revisionato e integrato rechi anche sia la caratterizzazione delle aree di cantiere individuate per lo stoccaggio delle terre utilizzando per il campionamento lo stesso criterio della ubicazione sistematica casuale (allegato 2 DPR 120/2017) sia le aree individuate per i siti di destinazione finale.

Al fine di stabilire se il materiale interessato dagli scavi abbia le caratteristiche geotecniche idonee al suo riutilizzo, in affiancamento alla caratterizzazione ambientale, nell'ambito dei n. 20 sondaggi, geognostici e ambientali, sono stati prelevati campioni di terreno (rimaneggiati e indisturbati) sottoposti anche a caratterizzazione fisica (analisi granulometrica e limiti di Atterberg) per la definizione della classificazione dei terreni norma CNR-UNI 11531-1 (ex CNR-UNI 10006). Tutto ciò al fine di valutare la possibilità del

ID\_8401 e ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

reimpiego, da un punto di vista geotecnico, dei terreni appartenenti alle singole unità litostratigrafiche quale materiale da costruzione per le opere in progetto e la destinazione più appropriata.

I materiali provenienti dagli scavi sono riportati nella seguente tabella:

Tabella 1 - Descrizione materiali da risulta			
Lavorazione	Voce EPU	Descrizione	Reimpiego
Sterro (escluso scotico)	A.01.001	Materiale risultante dagli scavi per la realizzazione della sezione stradale.	Reimpiegabile per la formazione dei rilevati secondo classificazione e percentuali individuate nell'analisi dei litotipi e volumi di scavo: circa 60%
Bonifica	A.01.001	Scavo di bonifica variabile al di sottodel piano di scotico (20cm)	Rimodellamenti e tombamentinon strutturali
Sbancamento opere d'arte	A.01.001	Materiale risultante dagli scavi inere-nti le opere d'arte in scavo e le ope- re idrauliche	Lo scavo eccedente il riempimento viene utilizzato per la formazione del rilevato secondo classificazione e percentuali individuate nell'analisi dei litotipi e volumi di scavo: circa 60%
Scotico/Preparazione del piano di posa	A.02.001.a	materiale risultante dallo scotico su- perficiale dei primi 20 cm dal pianodi campagna	Utilizzata per rivestimento dei rilevati e sistemazioni a verde
Scavo per pali trivella-ti	B.02.040a/b/c	Materiale di risulta degli scavi per la formazione dei pali trivellati	Riutilizzo per la formazione deirilevati e dei ritombamenti secon- do percentuali
Scavo idraulica di ver- sante	A.01.001	Materiale proveniente dagli scavi per le sistemazioni idrauliche	Reimpiegabile in minima parte per la formazione dei rilevati per terreno vegetale
Demolizioni opere d'arte maggiori e mi- nori	A.03.008.a/b A.03.019 A.03.019-B.11.019 A.03.004.a/b	Materiale proveniente dalla demoli- zione delle opere in CA e CLS (Viadotti, cavalcavia, sottovia, tombini , muri di linea, zanelle)	Riutilizzo per la formazione deirilevati
Fresatura conglomerati bituminosi	D.01.052	fresatura dello strato dei conglomerati bituminosi (voce portata a zero nei computi in quanto ricompresa nellavoce di prezzo per la realizzazione dello strato di base rigenerato D.01.010b)	Fresatura per la realizzazione del- lo strato di base rigenerato realiz- zato in MCAD per le pavimenta- zioni stradali
Demolizioni pavimentazioni	A.03.004.a/b	demolizione della fondazione della pavimentazione esistente (misto ce- mentato e misto granulare )	demolizione utilizzata per la rea- lizzazione del corpo del rilevato
Ammorsamenti dei rilevati	A.02.001.e	scavo per la realizzazione degli am- morsamenti sui rilevati esistenti	Reimpiegabile per la formazione dei rilevati e per terreno vegetale (rivestimento di 20cm)

La produzione dei materiali da scavo proviene da sbancamenti nella misura di 871.078, 6 m<sup>3</sup>, da scotico 85.957,1 m<sup>3</sup>, da bonifica nella misura di 71.271 m<sup>3</sup>, dalle operazioni di scavi di fondazione (pali) nella misura di 11.699 m<sup>3</sup> e dalle operazioni di scavi di fondazione (viadotti) nella misura di 79.439 m<sup>3</sup>. Per un totale di 1.119.445 m<sup>3</sup>

Sulla base delle risultanze geotecniche e ambientali, il Proponente prevede le seguenti percentuali di riutilizzo:

- 30% di recupero di materiale proveniente dalle operazioni di sterro nella misura di 261.324 m<sup>3</sup> per rilevati;
- 50% di recupero di materiale proveniente dalle operazioni di scotico nella misura di 51.574 m<sup>3</sup> che verrà riutilizzato per 44.332 m<sup>3</sup> per ripristino;
- 60% di recupero di materiale proveniente dalle operazioni di bonifica nella misura di 14.254 m<sup>3</sup> che verrà riutilizzato per rilevati;
- 90% di recupero di materiale proveniente dalle operazioni di scavi di fondazione/viadotto nella misura di 79.439 m<sup>3</sup> che verrà riutilizzato per 70.620 m<sup>3</sup> per riempimenti.

Nella tabella seguente si riporta il bilancio dei materiali previsto per il progetto in esame:



ID\_8401 e ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

				fabbisogni				
	scavi	%	disponibilità per il riutilizzo	rilevato	terreno vegetale	riempimenti	esuberi	
				329166	44332	70620		
scavi	sbancamenti	871079	0,3	261324	261324		609755	
	scotico	85957	0,6	51574		44332	41625	
	bonifica	71271	0,2	14254	14254		57017	
	pali	11699	0,0	0			11699	
	scavi di fondazione viadotti	79439	1,0	79439		70620	8819	
							728915	a deposito
	fabbisogno da coprire dall'esterno			53589	0	0		
							53589	
							da cava	

Il bilancio riportato evidenzia:

- un esubero complessivo di circa 730.000 m<sup>3</sup> di materiali provenienti dagli scavi ai quali devono essere sommati i materiali provenienti dalle demolizioni (opere d'arte e pavimentazioni);
- la percentuale di recupero per il materiale proveniente dagli scavi di sbancamento per il riutilizzo "tal quale" è mantenuta cautelativamente bassa;
- nel bilancio non è presa in considerazione l'ipotesi di riutilizzo previo trattamento con calce e/o cemento;
- il fabbisogno da coprire con prelievo da cava è pari a circa 53.000 m<sup>3</sup> ai quali andranno aggiunti gli inerti pregiati per le pavimentazioni stradali e i calcestruzzi.

Il Piano al §11.5.1. in merito ai siti di conferimento per la gestione delle terre come sottoprodotto fa riferimento ad operazioni di normale pratica industriale finalizzate a migliorare le caratteristiche merceologiche, tecniche e prestazionali delle terre e rocce da scavo per il loro utilizzo senza però fornire alcuna descrizione sia delle operazioni di NPI con riferimento a quanto previsto dall'Allegato 3 del DPR 120/2017 sia dei quantitativi di materiale da sottoporre a NPI sia delle modalità di espletamento delle operazioni e dei presidi previsti per la minimizzazione degli impatti ambientali.

Con riferimento ai siti di approvvigionamento delle terre e rocce da scavo il Piano ha individuato sia sulle informazioni reperite dal Piano Regionale Attività Estrattive della Regione Campania, sia attraverso verifiche dirette i seguenti siti:

COD	Comune	Operatore	Località	Materiale	Prodotto	Distanza	Viabilità interessata
65090 03	Pellezzano	Meca srl	Coperchia (strada comunale)	Calcere (dolomie)	Materiali litoidi	< 1km	SP129, viabilità locale
65116 020	Salerno	Italcementi S.P.A.	Ogliara (strada comunale)	Sabbie	Materiali incoerenti	< 1km	SR88, viabilità locale

Per quanto riguarda la produzione di calcestruzzo e bitumi sono state individuate, in aree limitrofe a quella di intervento, alcune ditte specializzate:

Denominazione impianto	Produzione	Ubicazione	DISTNZA
Calcestruzzi S.p.A. di Fontana Fiore	calcestruzzi	Via dei Greci, 1, Salerno (SA)	<5km
Calcestruzzi Irpini S.p.A.	Calcestruzzi, conglomerati bituminosi e aggregati	Via Ponte Don Melillo, Fisciano (SA)	<5km
Asfalti Iannone s.r.l.	Catrami e bitumi	Via Delle Industrie, Fisciano (SA)	<5km

ID\_8401 e ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

I materiali delle demolizioni non riutilizzati come riciclato per la realizzazione dei rilevati, possono essere conferiti presso gli impianti di seguito indicati:

Comune	Operatore	Località	CER AUTORIZZATI	Distanza	Viabilità interessata
Pellezzano	Meca srl	Coperchia (strada comunale)		< 1km	SP129, viabilità locale
Salerno	Italcementi S.P.A.	Ogliara (strada comunale)		< 1km	SR88, viabilità locale

Per i suddetti impianti il Piano non riporta alcuna informazione in merito allo stato autorizzativo, si fa presente che ai fini della validazione del PUT è necessario che il PUT revisionato ed integrato contenga tutti gli atti autorizzativi in corso di validità per gli impianti individuati.

Infine, il Piano individua, in maniera molto sommaria attraverso delle mappe estratte dal portale della regione campania relativo al PRAE, i siti di conferimento delle terre e rocce da scavo non riportando alcuna informazione su quali siano i siti, le quantità da conferire, le capienze dei siti stessi, lo stato autorizzativo, se in essere o dismesse, se in possesso di progetti di riqualificazione ambientale e quanto altro utile ai fini della validazione del PUT.

In merito ai siti di conferimento per la gestione delle terre in regime di sottoprodotto il Piano riporta la seguente tabella, la quale risulta priva di informazioni di dettaglio così come richieste dai dettami del DPR 120/2017.

Comune	Operatore	Località	Quantitativi conferibili ricompattati <sub>m3</sub>	Quantitativi massimi conferibili dichiarati dai gestori m <sup>3</sup> (banco)	Viabilità interessata	Sito di deposito definitivo
Pellezzano	Meca srl	Coperchia			SP129, viabilità locale	
Salerno	Italcementi S.P.A.	Ogliara			SR88, viabilità locale	
<b>TOTALE</b>						

(\*) Il trasporto e la distanza è all'impianto provvisorio. Sarà compito dell'operatore definire ed effettuare le pratiche amministrative per il sito oggetto di miglioramento fondiario e procedere con la successiva movimentazione.

Tab. 12 Elenco dei siti di deposito definitivi gestiti da operatori del settore

Per i siti di conferimento del materiale prodotto in regime di rifiuto il Piano individua i seguenti siti

ID\_8401 e ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

TIPOLOGIA IMPIANTO	Comune	Operatore	Località	Quantitati vi/anno	Distanza	Viabilità interessata
recupero e messa in riserva	somma vesuviana (na)	vesuviana trasporti di rea ciro e c. s.a.s.	via starza della regina, snc - 80049	35000 t	52 km 42 km	a30+a16 o a30+ss268
recupero	mariglianella (na)	impianti & strutture c.s.p.a. - cooperativa societa' per azioni in sigla "impianti & strutture c.s.p.a	via palermo, 1 - 80030	74770 t	45 km	a30 ss7
recupero e messa in riserva	ottaviano (na)	autotrasporti ruotolo nicola & c. s.n.c.	via sarno, s.n - 80044	30000	30 km	a30
recupero di materia e messa in riserva	nola (na)	c.b.s. s.r.l. central beton service	via marigliano, 366 - 80035	2000	45 km	a30 ss7bis
TOTALE tonnellate/anno				<b>141.770</b>		

e le quantità massime conferibili in detti siti

Operatore	Mx esubero conferibile (mc)	distanza (Km)	Km x mc
VESUVIANA TRASPORTI DI REA CIRO E C. S.A.S.	35000	42	1470000
IMPIANTI & STRUTTURE C.S.P.A. - COOPERATIVA SOCIETA' PER AZIONI IN SIGLA "IMPIANTI & STRUTTURE C.S.P.A	74770	45	3364650
AUTOTRASPORTI RUOTOLO NICOLA & C. S.N.C.	30000	30	900000
C.B.S. S.R.L. CENTRAL BETON SERVICE	2000	45	90000
TOTALE	141770		5824650
media pesata (km)			<b>41.08</b>

Per quanto riguarda gli impianti di recupero e riciclaggio dei materiali provenienti dalle demolizioni delle opere d'arte e del fresato dei conglomerati bituminosi della sovrastruttura stradale, per il riutilizzo rispettivamente per i rilevati e la realizzazione della sotto-base delle nuove pavimentazioni, sono state individuate, in aree limitrofe a quella di intervento, alcune ditte di seguito indicate:

Comune	Operatore	Località	CER Autorizzazioni	Attività di recupero	t/a	Distanza	Viabilità
nola (na)	c.b.s. s.r.l. central beton service	via marigliano, 366 - 80035	170101	produzione di manufatti e prodotti per l'edilizia	15500	45 km	a30 ss7bis
casoria (na)	i.r.metalli s.r.l.	via lufrano km. 0.700, snc - 80026	170405	produzione di materie prime secondarie per l'industria metallurgica	1300	51 km	a30 ss268
NUSCO (AV)	ECOSISTEM S.R.L.	ZONA INDUSTRIALE F1, F1 - 83051	170302	RECUPERO DEL FRESATO D'ASFALTO E MISCELE BITUMINOSE	300	61 km	A2 SS7

La viabilità che sarà utilizzata dai mezzi coinvolti nei lavori è costituita da piste di cantiere, realizzate specificatamente per l'accesso o la circolazione nelle aree di lavoro e dalla rete stradale esistente. È previsto di utilizzare la rete stradale esistente per l'approvvigionamento dei materiali da costruzione ed il trasporto dei materiali scavati, al fine di minimizzare la lunghezza dei percorsi in aree residenziali o lungo viabilità con elementi di criticità (strette, semafori, passaggi a livello, ecc.), di percorrere strade a maggior capacità di traffico e con percorsi più rapidi per il collegamento tra il cantiere/area di lavoro e la viabilità a lunga percorrenza. I percorsi dei mezzi di cantiere saranno di due tipologie: Strade esistenti da adeguare (strade bianche e/o bitumate), quando si riutilizzeranno percorsi esistenti di cui si prevede un ampliamento o un rifacimento del fondo e Piste di nuova realizzazione, quando non ricalcano percorsi esistenti. Al termine delle attività è prevista la demolizione dell'ampliamento della pavimentazione ed il ripristino dello stato preesistente. Le viabilità pubbliche limitrofe alle aree di cantiere che verranno utilizzate per gli spostamenti dei mezzi di cantiere saranno costituite dal raccordo autostradale, dalle viabilità statali e provinciali presenti, dalle viabilità comunali e anche poderali da adeguare. I mezzi percorreranno dette viabilità principalmente per raggiungere le aree di lavoro, approvvigionare i materiali necessari nelle aree di lavorazione e per trasportare i materiali in esubero provenienti dagli scavi alle aree di stoccaggio temporaneo. Nell'ambito delle attività di realizzazione dell'opera saranno previsti appositi interventi di ripristino/manutenzione delle viabilità comunali e poderali interessate dai flussi di traffico di cantiere tra i quali: risanamenti superficiali del manto pavimentato, risanamenti profondi, ripavimentazioni dello strato di usura, rifacimenti della segnaletica stradale orizzontale. Tali interventi saranno estesi anche alle viabilità di progetto, integrative e/o sostitutive di quelle esistenti, che saranno utilizzate dai mezzi per la realizzazione dell'opera.

Il Piano non riporta alcuna informazione in merito alla durata del cantiere e quindi alla validità del Piano di Utilizzo, sebbene nella documentazione trasmessa ai fini della verifica di ottemperanza tra gli elaborati relativi alla cantierizzazione è presente il cronoprogramma dei lavori recante una durata dei lavori pari a 1355 gg

CONSIDERATO che il Piano, in riferimento all'ubicazione dei siti di destinazione intermedia delle terre e rocce da scavo, quali aree tecniche e aree di stoccaggio delle terre non fornisce informazioni richieste dall'Allegato 5 del DPR 120/2017 come: caratteristiche delle aree, utilizzo delle aree, posizione stato dell'area, viabilità di accesso, modalità di preparazione all'area di cantiere, impianti ed installazioni di cantiere e risistemazione delle aree, né sotto forma di schede sintetiche né riportate in una tabella in cui per ogni sito di destinazione siano indicate le litologie, i volumi e la provenienza dei materiali in arrivo. La loro assenza non permette una corretta valutazione e quindi ne pregiudica la validazione finale del Piano, poiché nel Piano devono essere sempre presenti e compiutamente descritti per tutti i siti interessati dalla produzione alla destinazione, ivi compresi i siti di deposito intermedio e la viabilità, i seguenti elementi: Inquadramento territoriale e topo-cartografico, Inquadramento urbanistico, Inquadramento geologico ed idrogeologico, Descrizione delle attività svolte sul sito.

CONSIDERATO che il Piano fa riferimento ad operazioni di normale pratica industriale finalizzate a migliorare le caratteristiche merceologiche, tecniche e prestazionali delle terre e rocce da scavo per il loro utilizzo senza però fornire alcuna descrizione sia delle operazioni di NPI con riferimento a quanto previsto dall'Allegato 3 del DPR 120/2017 sia dei quantitativi di materiale da sottoporre a NPI sia delle modalità di espletamento delle operazioni e dei presidi previsti per la minimizzazione degli impatti ambientali.

CONSIDERATO che il Piano descrive le modalità di esecuzione e le risultanze della caratterizzazione ambientale delle terre e rocce da scavo eseguita in fase progettuale solo lungo il tracciato principale e non le aree di cantiere.

CONSIDERATO che nel Piano non si fa alcun cenno agli accertamenti analitici in corso d'opera e i relativi criteri generali da seguire ai sensi di quanto previsto in Allegato 9 parte A del DPR 120/2017.

CONSIDERATO che il Piano indica i siti di deposito intermedio delle terre e rocce da scavo prodotte in attesa di utilizzo (AS01, AS02 e AS03) ma non fornisce indicazioni né sulla classe di destinazione d'uso urbanistica e né sui tempi del deposito per ciascun sito.

CONSIDERATO che nel Piano non è riportata alcuna informazione in merito alla durata e all'efficacia del Piano.

ID\_8401 e ID\_7593: Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte. Progetto definitivo con Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2021, integrata con la Valutazione di incidenza. Aggiornamento del parere della CTVA n. 439 del 25 febbraio 2022 e del Decreto direttoriale MiTE-VA-DEC-2022-27 del 4 aprile 2022

**VALUTATO che per tutto quanto sopra riportato, a seguito della verifica istruttoria tecnica condotta, sono state rilevate carenze documentali su più punti previsti dall'Allegato 5 del DPR 120/2017. Si dispone che il Proponente, ai fini della validazione del PUT, dovrà ripresentare il PUT revisionato ed integrato di tutto quanto previsto dal DPR 120/2017.**

### **la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS**

**per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere**

#### **ESPRIME PARERE**

- ✓ con riferimento alla *Valutazione di Incidenza* di livello II, si rinvia al parere relativo alla procedura ID\_8401 in pari data alla luce del quale si rilevava l'assenza di incidenze negative e significative e si esprimeva parere FAVOREVOLE.

Si ritiene comunque utile raccomandare, in accordo con l'Ente Gestore, oltre alla messa in atto di tutte le misure di mitigazione indicate nella relazione "Studio di Incidenza - Livello II" allegato al Progetto delle mitigazioni riportate nella Valutazione di Incidenza, di far accompagnare l'inizio di ogni nuova fase lavorativa nelle aree Rete Natura 2000, da una verifica della presenza nelle aree di intervento di segni di nidificazione da parte di specie di fauna tutelate in maniera tale da organizzare i lavori.

La presente condizione sarà oggetto di verifica di ottemperanza nella successiva Verifica di Attuazione da parte del MiTE con il coinvolgimento del Parco dei Monti Picentini e della Direzione Generale Difesa del Suolo e l'Ecosistema della regione Campania - DIP 50 DG 06 - Unità Operativa Dirigenziale 07 - Gestione delle risorse naturali protette - Tutela e salvaguardia dell'habitat marino e costiero – Parchi e riserve naturali

#### **ai sensi degli art. 166 e 185, cc. 4 e 5, del D.Lgs. 163/2006**

- ✓ sussiste una sostanziale coerenza del progetto definitivo "*Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte.*" con il progetto preliminare approvato dal CIPE con la Deliberazione n. 28 del 21/03/2018,
- ✓ per quanto di competenza, è verificata l'ottemperanza del progetto esecutivo "*Conferimento caratteristiche autostradali al raccordo Salerno/Avellino, compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7-bis fino allo svincolo di Avellino est della A16 primo stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte.*" alle prescrizioni e raccomandazioni contenute nelle Delibere CIPE 28/2018, come da tabella sopra riportata.

#### **ai sensi del DPR 120/2017**

- ✓ che la documentazione presentata ai fini della verifica e della validazione del *Piano di Utilizzo delle Terre e Rocce da scavo* ai sensi dell'art.9 del DPR 120/2017 ha numerose carenze documentali su più punti previsti dall'Allegato 5 del DPR 120/2017 e non soddisfa i requisiti minimi. Si dispone che il Proponente, ai fini della validazione del PUT, dovrà ripresentare il PUT revisionato ed integrato di tutto quanto previsto dal DPR 120/2017

**La Coordinatrice della Sottocommissione VIA**

**Avv. Paola Brambilla**