

Il Segretario della Commissione
VIA e VAS



La presente copia fotostatica composta
di N° 22 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 9 NOV. 2012

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

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. 1078 del 26 ottobre 2012

Progetto	<p align="center">Istruttoria VIA</p> <p align="center">Progetto Preliminare. Autostrada A3 Salerno – Reggio Calabria. Lavori di ammodernamento del Tronco I° - Lotto 3°. Nuovo svincolo di Sala Consilina Sud al km 95+200 (località Trinità)</p>
Proponente	<p align="center">ANAS S.p.A.</p>

Handwritten signatures and initials scattered across the bottom of the page, including names like 'for', 'ES', 'Vella', 'BR', and others.

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale - VIA e VAS

VISTA la domanda per lo svolgimento della procedura di valutazione di impatto ambientale ai sensi del D. Lgs. n. 163/2006 per il Progetto Preliminare "Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria. Lavori di ammodernamento del Tronco I° - Lotto 3°. Nuovo svincolo di Sala Consilina Sud al km 95+200 (località Trinità)" presentato dalla ANAS S.p.A. (d'ora in avanti Proponente) in data 03/03/2012 con nota prot. CDG-0029474-P, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del MATTM con prot. n. DVA-2012-0006050 del 09/03/2012, integrata con la nota prot. CDG-0065148-P del 09/05/2012 sui residui adempimenti da parte del Proponente, trasmessa alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora in avanti Commissione) con nota prot. n. DVA-2012-0012344 del 23/05/2012;

VISTO che il progetto del Nuovo Svincolo di Sala Consilina Sud fa parte integrante dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria ed è inserito nel 1° Programma delle Infrastrutture strategiche (Delibera CIPE n.121/2001 - Allegato 2: "Interventi strategici di preminente interesse nazionale"), ricadendo nell'ambito di applicazione della Legge n.443/2001, cosiddetta "Legge Obiettivo", che attribuisce al Governo la delega in materia di infrastrutture ed insediamenti produttivi di interesse nazionale. In particolare è incluso nel Piano degli Investimenti 2007-2011 stipulato tra il Ministero delle Infrastrutture ed ANAS S.p.A. e rientra tra le opere infrastrutturali di nuova realizzazione Legge Obiettivo - Appaltabilità 2010-2014; pertanto, per la sua esecuzione, è previsto il ricorso a fondi da stanziare a carico del CIPE;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n. 152 recante "Norme in materia ambientale" così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128 recante "Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69";

VISTO il Decreto Legislativo 12 aprile 2006, n. 163 s.m.i. recante "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" ed in particolare gli articoli che regolano le procedure per la valutazione di impatto ambientale delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale;

VISTA 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";

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

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

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

VISTA la relazione istruttoria;

VISTA la documentazione progettuale inviata dal Proponente, trasmessa a codesta Commissione dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di pronuncia di compatibilità ambientale, connessa al deposito della documentazione progettuale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 07/03/2012 sul quotidiano a tiratura nazionale "Il Corriere della Sera" e sul quotidiano a tiratura locale "Il Mattino";

VISTO E CONSIDERATO che non sussistono osservazioni espresse ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i da Soggetti interessati;

ESPRIME IL SEGUENTE PARERE

1. PREMESSA

La documentazione esaminata è costituita da Progetto Preliminare, Studio di Impatto Ambientale (SIA) ed elaborati accessori relativi al Nuovo Svincolo di Sala Consilina Sud, previsto in corrispondenza del km 95+244 dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria che, tramite una rotatoria, si connette alla viabilità esistente in corrispondenza della Strada Provinciale n.11 "del Corticato".

Detta documentazione descrive la metodologia ed i contenuti dell'intero SIA, con la definizione del relativo iter approvativo del progetto, per poi proseguire con un breve richiamo alle criticità dell'attuale tracciato della Salerno-Reggio ed all'inquadramento programmatico dell'intero progetto di adeguamento dell'Autostrada, con particolare riferimento all'inserimento del progetto del Nuovo Svincolo di Sala Consilina nel Piano degli Investimenti stipulato tra il Ministero delle Infrastrutture e l'ANAS S.p.A.

Vengono descritte e confrontate tra loro due alternative di progetto previste, per poi essere definite le principali caratteristiche tecniche e progettuali della soluzione adottata (tracciato stradale, sezioni tipo, opere d'arte, ecc.).

Sono indicati i rapporti degli interventi di progetto con gli strumenti di pianificazione territoriale a livello regionale, provinciale e comunale, oltre che con il sistema vincolistico vigente, i SIC, le ZPS, i parchi e le aree protette presenti nell'ambito territoriale di studio.

Nei documenti vengono quindi individuati e caratterizzati i potenziali impatti indotti nella fase di esercizio delle opere stradali di progetto per ciascuna delle componenti ambientali oggetto di studio, che sono:

- ⇒ Atmosfera
- ⇒ Ambiente idrico superficiale e sotterraneo
- ⇒ Suolo e sottosuolo
- ⇒ Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi
- ⇒ Paesaggio ed assetto del territorio
- ⇒ Rumore
- ⇒ Vibrazioni

Sono descritti gli interventi di mitigazione ambientale previsti per il contenimento degli impatti indotti dall'esercizio dell'opera stradale di progetto, con particolare riferimento alla realizzazione di opere a verde, di interventi per la protezione della fauna e per la mitigazione dell'impatto acustico.

Sono riportate le aree di cantiere e di deposito temporaneo da allestire per la realizzazione delle opere stradali di progetto e la successiva descrizione degli eventuali impatti che potrebbero essere indotti nella fase di cantierizzazione, con la indicazione delle modalità operative e degli interventi che è possibile prevedere per mitigare tali impatti.

E' altresì delineato il Piano di Monitoraggio Ambientale (PMA) previsto allo scopo di valutare l'evoluzione della situazione ambientale per le tre distinte fasi di ante-operam, corso d'opera e post-operam in corrispondenza dell'ambito territoriale interessato dalla realizzazione delle opere stradali di progetto.

2. INQUADRAMENTO DEL PROGETTO NEL PROGRAMMA DI ADEGUAMENTO DELLA AUTOSTRADA SALERNO-REGGIO CALABRIA E QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Le opere di progetto si configurano:

- tra le infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale normate dalla Legge n.443 del 21 dicembre 2001 e dal D.Lgs. n.163 del 12 aprile 2006;
- tra quelle indicate nell'Allegato II "Progetti di competenza statale" del D.Lgs. n.4/2008, che al punto 10 definisce: "Opere relative ad autostrade e strade riservate alla circolazione automobilistica o tratti di esse, accessibili solo attraverso svincoli o intersezioni controllate e sulle quali sono vietate, tra l'altro, l'arresto e la sosta di autoveicoli".

La progettazione dei lavori di ammodernamento ed adeguamento del tracciato dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria è stata suddivisa in 58 interventi, articolati in 12 Macrolotti e 46 Lotti; allo stato attuale, diversi tratti sono stati già realizzati ed altri sono in fase di esecuzione, mentre si sta procedendo alle attività di progettazione dei tratti restanti.

A tale proposito, si evidenzia che il tracciato autostradale in corrispondenza del Nuovo Svincolo di Sala Consilina è stato già adeguato con la realizzazione della terza corsia.

Nell'ambito dei lavori di adeguamento dell'intero tracciato autostradale, è inoltre prevista la realizzazione dei nuovi svincoli di seguito indicati, i primi tre dei quali siti nel territorio della Provincia di Salerno, mentre il quarto è previsto nella Provincia di Reggio Calabria:

- Nuovo Svincolo di Eboli (con la delocalizzazione di quello esistente, ubicato al km 29+900)
- **Nuovo Svincolo di Sala Consilina, all'altezza del km 95+244**
- Nuovo Svincolo di Padula-Buonabitacolo (con la delocalizzazione di quello esistente, sito al km 103+900)
- Nuovo Svincolo di Laureana di Borrello, in corrispondenza del km 377+750

Il progetto del nuovo svincolo autostradale di Sala Consilina in località Trinità era stato richiesto dall'Amministrazione Comunale di Sala Consilina nel maggio 1999, nell'ambito della Conferenza dei Servizi relativa all'approvazione di alcuni tronchi autostradali dell'A3 Salerno-Reggio, tra cui il Tronco 1 - Tratto 6 - lotto 2, dal km 83+700 al km 103+900.

In tale sede, dove era rappresentato dall'allora Sindaco, il Comune di Sala Consilina esprimeva parere favorevole all'intervento di ammodernamento dell'Autostrada, con la prescrizione di realizzare un secondo svincolo nel proprio territorio comunale, secondo il volere anche degli altri enti locali interessati dalla S.P. n.11 "del Corticato", oltre che della Provincia di Salerno.

Facendo seguito alle richieste avanzate nella suddetta Conferenza dei Servizi ed in rappresentanza anche dei comuni di Casalbuono, Monte San Giacomo, Polla, S. Pietro al Tanagro, Sassano, Sant'Arsenio e Teggiano, l'Amministrazione comunale di Sala Consilina (con nota prot. 10435 del 31 luglio 2001) ribadiva la necessità di realizzare un nuovo svincolo autostradale in località Trinità, motivandola con giustificate ragioni socio-economiche, urbanistiche, logistiche e turistiche.

A tale proposito, infatti, si evidenziava che la realizzazione del nuovo nodo autostradale avrebbe evitato l'attraversamento del centro urbano di Sala Consilina per il raggiungimento di alcuni comuni del Vallo di Diano, sede di importanti siti del patrimonio storico-culturale nazionale.

Ad ulteriore giustificazione della richiesta del Comune, si segnalava sia la presenza di numerose attività commerciali, che la previsione di un'area PIP nella frazione Trinità.

Pertanto, in considerazione di tali esigenze, l'Ufficio per l'Autostrada Salerno - Reggio dell'ANAS S.p.A. aveva predisposto un primo studio preliminare del nuovo svincolo, che venne approvato dal Comune di Sala Consilina nel febbraio del 2002.

Successivamente, sulla base di ulteriori considerazioni tecnico-progettuali, nel giugno 2005 l'ANAS trasmetteva al Comune di Sala Consilina una rielaborazione dello "Studio Preliminare di Localizzazione del nuovo Svincolo", a seguito della quale l'Amministrazione Comunale richiedeva delle modifiche per l'innesto diretto sulla Strada Provinciale n.11 del "Corticato".

Nell'ottobre del 2009, lo stesso Comune di Sala Consilina - ritenendo di massima urgenza la realizzazione dell'opera - comunicava all'ANAS l'intenzione di redigere a propria cura e spese il progetto del Nuovo Svincolo, ottenendone il consenso, a condizione di sottoporre la documentazione prodotta agli uffici tecnici dell'ANAS, per le necessarie verifiche.

L'Amministrazione Comunale di Sala Consilina, nel giugno 2010, avendo verificato la propria impossibilità di sostenere gli oneri per la progettazione dell'opera, ha quindi richiesto all'ANAS S.p.A. di avviare le attività relative all'aggiornamento del Progetto Preliminare del Nuovo Svincolo autostradale, sulla base della nuova normativa di settore nel frattempo entrata in vigore.

Nel SIA sono state esaminate l'"opzione zero" e le due alternative progettuali previste dal Proponente per la realizzazione del Nuovo Svincolo di Sala Consilina Sud sull'Autostrada Salerno-Reggio Calabria.

Il confronto delle due alternative progettuali considerate nel SIA consente di evidenziare che, dal punto di vista ambientale, tali alternative sono praticamente analoghe, in quanto attraversano lo stesso ambito territoriale, che si connota come una zona di non particolare rilevanza paesaggistica ed ambientale, così come del resto è stato descritto ed approfondito nel Quadro di Riferimento Ambientale.

Pertanto, la scelta di considerare come preferenziale l'Alternativa di progetto con viadotto (rispetto a quella con sottovia) è stata effettuata per motivazioni di natura progettuale, con particolare riferimento agli aspetti di natura idraulica. A tale proposito, si evidenzia infatti che l'opera stradale di progetto interessa aree di esondazione del Fiume Tanagro, così come classificate nell'ambito del Piano Stralcio dell'Autorità di Bacino Interregionale del Fiume Sele.

NEL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO È STATA ESAMINATA LA COERENZA CON:

- PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR)
- PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE
- PIANO STRALCIO PER L'ASSETTO IDROGEOLOGICO (PAI) DELL'AUTORITÀ DI BACINO INTERREGIONALE DEL FIUME SELE
- PIANO REGOLATORE GENERALE (PRG) DEL COMUNE DI SALA CONSILINA

Sono altresì individuate dal Proponente le aree soggette ai vincoli archeologici, ambientali, paesaggistici e storico-culturali, nonché i Siti di Interesse Comunitario (SIC), le Zone di Protezione Speciale (ZPS), i parchi e le aree protette presenti nell'ambito territoriale di vasta oggetto dello Studio di Impatto Ambientale, con l'indicazione dei relativi rapporti di tali aree con le opere stradali di progetto.

A tale proposito, si evidenzia che il nuovo svincolo autostradale di Sala Consilina Sud non interferisce direttamente con aree vincolate, parchi e zone protette, ad eccezione di alcuni tratti delle rampe di svincolo compresi in aree soggette a vincolo o tutela, che non sono comunque ostative alla realizzazione delle opere di progetto.

3. ASPETTI PROGETTUALI

L'intervento stradale di progetto consiste nella realizzazione di uno svincolo con due rampe "dirette" (Rampa A e Rampa B), una rampa "semidiretta" (Rampa C) una rampa "indiretta" (Rampa D), oltre che di un ramo di collegamento (Ramo 1) e di una rotatoria finale per la connessione alla Strada Provinciale n.11 "del Corticato".

Ai sensi del Decreto Ministeriale del 19.04.2006 sulle intersezioni stradali, lo svincolo di progetto si configura come un'intersezione a livelli sfalsati di tipo 1.

Le due rampe "dirette" - che sono entrambe localizzate sulla carreggiata sud - costituiscono, rispettivamente, la rampa di uscita dall'Autostrada verso la S.P. n.11 provenendo da Salerno (Rampa A) e la rampa di immissione sull'A3 in direzione Reggio Calabria (Rampa B).

La rampa "semidiretta", invece, costituisce la rampa di uscita dall'Autostrada verso la provinciale provenendo da Reggio Calabria (Rampa C), mentre la rampa "indiretta" rappresenta quella di immissione in Autostrada, direzione Salerno (Rampa D).

L'innesto del ramo principale (Ramo 1) sulla viabilità esistente, che è rappresentata dalla S.P. n.11, è previsto tramite una rotatoria, decentrata rispetto all'asse dell'esistente; tale scelta progettuale è finalizzata sia ad indurre una riduzione di velocità degli utenti che arrivano in rotatoria, sia ad evitare ulteriori interferenze con la rete di canali idraulici che attraversano la zona di intervento.

Il progetto, inoltre, prevede l'allargamento di due opere di attraversamento (sottovia a 3 luci) già presenti lungo l'Autostrada, nonché la realizzazione di due ponticelli per lo scavalco di un canale idraulico da parte delle rampe A e B, oltre alla esecuzione del viadotto di scavalco autostradale, previsto in corrispondenza del ramo di collegamento con la S.P. n.11 "del Corticato".

L'intervento di progetto comprende infine la sistemazione e la ricucitura della viabilità locale esistente, allo scopo da garantire l'accessibilità alle aree limitrofe, che sono prevalentemente destinate ad uso agricolo.

Rampe di svincolo

La sezione tipo prevista per le quattro rampe dello svincolo presenta una piattaforma pavimentata di larghezza pari a 6.50m, così come meglio di seguito dettagliato:

- n.1 corsia da 4.00m;
- n.1 banchina in destra da 1.50m;
- n.1 banchina in sinistra da 1.00m

Per i tratti in rilevato delle rampe, si prevede la localizzazione di un arginello di larghezza pari a 1.50m.

Ramo 1

Il Ramo 1 di progetto è caratterizzato da una sezione tipo della larghezza di 10.50m, che è così costituita:

- n.2 corsie (1 per senso di marcia) da 3.75m ciascuna;
- n.2 banchine (in destra e sinistra), ciascuna da 1.50m;

Anche per questa tipologia di sezione è prevista la localizzazione di un arginello di larghezza pari a 1.50m.

Corsie di accelerazione e decelerazione

Le corsie di accelerazione/decelerazione sul tracciato autostradale sono previste di larghezza pari a 3.75m, con una banchina in destra della larghezza di 2.50m.

Viadotto

Per quanto concerne la sezione tipo adottata per il viadotto di scavalco autostradale, il Proponente ha adottato una piattaforma pavimentata di larghezza pari a 10.50m; in particolare, tale sezione stradale è costituita dai seguenti elementi:

- n.2 corsie (1 per senso di marcia), da 3.75m ciascuna;
- n.2 banchine, in destra e sinistra, da 1.50m ciascuna

Su entrambi i lati del viadotto, è inoltre prevista la realizzazione di un cordolo di larghezza pari a 0.75m.

Rotatoria

La sezione tipo della rotatoria presenta un diametro esterno della corona giratoria di 40m, una piattaforma pavimentata di 9.00m, organizzata su di un'unica corsia di 6.00m, con banchine interna ed esterna entrambe di 1.50m, oltre a prevedere un arginello della larghezza di 1.50m sul lato esterno della rotatoria ed uno di larghezza pari a 0.50m sulla sua parte interna.

Scarpate dei rilevati

Le scarpate dei rilevati di progetto sono caratterizzate dalla pendenza del 3/2.

Nel progetto è inoltre prevista la localizzazione di un rivestimento protettivo delle scarpate, di spessore pari a 30cm, che sarà realizzato mediante la posa in opera di uno strato di terreno vegetale.

Nell'ambito del presente progetto è prevista la realizzazione e/o l'adeguamento delle opere d'arte di seguito elencate:

- ⇒ Realizzazione del Viadotto di scavalco dell'Autostrada
- ⇒ Prolungamento di due scatolari esistenti, a tre canne, lungo l'asse autostradale
- ⇒ Realizzazione di due ponticelli di scavalco di un canale lungo le rampe "A" e "B" dello svincolo di progetto

La pavimentazione stradale dei tratti in rilevato sarà così composta:

- 5cm di strato di usura drenante e fonoassorbente;
- 7cm di collegamento (binder);
- 15cm di base in conglomerato bituminoso;
- 30cm di fondazione in misto cementato;
- 10cm di fondazione in misto granulare

Si evidenzia, inoltre, che tra lo strato di usura e quello di collegamento è prevista l'interposizione di una mano di attacco impermeabilizzante.

Per quanto concerne il tratto stradale di progetto in viadotto, la pavimentazione sarà invece composta dallo strato di usura drenante di 5cm e dallo strato di binder, di spessore pari a 5cm, che poggiano direttamente sulla soletta, mediante interposizione di uno strato di impermeabilizzazione.

La scelta di prevedere il pacchetto di pavimentazione con le caratteristiche sopra citate è stata effettuata allo scopo di garantire condizioni di durabilità e planarità che si conservino nel tempo.

Nell'ambito del progetto è stata prevista la posa in opera di barriere metalliche di sicurezza, omologate ai sensi della vigente normativa in materia, con particolare riferimento al D.M. del 21 giugno 2004, recante l'"Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere

stradali di sicurezza e le prescrizioni tecniche per le prove delle barriere di sicurezza stradale", pubblicata sulla G.U. n.182 del 5.8.2004.

Per quanto riguarda le barriere laterali, in funzione della tipologia della sezione stradale, sono previste le seguenti soluzioni:

- barriere di classe H2 (W6) per la rotonda ed i rilevati del Ramo 1;
- barriere di classe H3 (W6) per le rampe dello Svincolo di Sala Consilina;
- barriere di classe H4 per i tratti su opere d'arte (viadotto di scavalco autostradale)

Nei punti di inizio e fine delle barriere laterali, verranno utilizzati idonei dispositivi terminali semplici; inoltre, nel passaggio tra barriere bordo ponte e bordo rilevato, si è previsto di garantirne la continuità strutturale attraverso il collegamento, almeno della lama, tra il corrente posteriore e quello inferiore.

Si evidenzia, quindi, che in corrispondenza delle cuspidi di uscita dall'asse autostradale delle due rampe A e C verranno posti in opera degli attenuatori d'urto di classe 100; invece, per le cuspidi localizzate tra il Ramo 1 e le Rampe B e D, sono previsti degli attenuatori d'urto di classe 50.

4. ANALISI DELLE INTERAZIONI OPERA-AMBIENTE NELLA FASE DI ESERCIZIO

COMPONENTE "ATMOSFERA"

Gli impatti indotti nella fase di esercizio delle opere stradali di progetto per la componente ambientale "Atmosfera" sono essenzialmente legati alle emissioni di agenti inquinanti indotte dal traffico autoveicolare.

A tale proposito, si evidenzia come già allo stato attuale l'ambito territoriale di intervento risente in maniera significativa della presenza dell'Autostrada Salerno-Reggio e delle relative emissioni inquinanti, indotte dal rilevante traffico veicolare che caratterizza l'arteria autostradale esistente.

La realizzazione del nuovo svincolo e dell'asta di collegamento con la Strada Provinciale n.11 "Del Corticato", determinerà un contributo - in termini di emissioni di agenti inquinanti indotte dal traffico veicolare - agli attuali livelli di qualità dell'aria che, in considerazione dei non rilevanti flussi di traffico previsti sulle nuove opere di progetto, sarà comunque limitato alle zone immediatamente adiacenti tali opere, in corrispondenza delle quali è presente un limitato numero di ricettori.

COMPONENTE "AMBIENTE IDRICO"

I principali impatti che potrebbero venire determinati in seguito alla realizzazione del nuovo svincolo di Sala Consilina e dell'asta di collegamento con la S.P. n.11 per la componente "Ambiente idrico" sono essenzialmente quelli che vengono di seguito indicati:

- le interferenze delle opere stradali di progetto con il reticolo idrografico esistente;
- la potenziale alterazione della qualità delle acque dei corpi ricettori dovuta al transito dei veicoli lungo le opere di progetto, che determina la diffusione di sostanze in grado di alterare la qualità dei corpi idrici e di modificare gli equilibri biologici sia delle acque che dei suoli.

In particolare, per quanto riguarda le eventuali modifiche al reticolo idrografico superficiale che possono venire indotte dalla realizzazione dei rilevati stradali che, di fatto, costituiscono un ostacolo al deflusso delle acque dei corpi idrici interferiti dalle opere di progetto, è possibile evidenziare che le opere di attraversamento idraulico previste, vale a dire tombini e scolarie, sono state dimensionate sulla base delle

massime portate prevedibili e, pertanto, non determineranno modifiche al deflusso idrico superficiale dei corsi d'acqua interferiti.

Relativamente alla eventuale alterazione della qualità delle acque dei corpi idrici ricettori che, ad esempio, può venire indotta dal verificarsi di sversamenti accidentali sulla piattaforma stradale, nell'ambito del progetto sono state previste diverse opere di difesa idraulica, vale a dire fossi di guardia, cunette, embrici, ecc., come più dettagliatamente descritto nel paragrafo 5.1 della relazione del Quadro di Riferimento Progettuale dello Studio di Impatto Ambientale.

COMPONENTE "SUOLO E SOTTOSUOLO"

La realizzazione delle opere stradali di progetto può indurre, per la componente ambientale "Suolo e sottosuolo", le seguenti tipologie di impatto potenziale:

- innesco dei fenomeni di cedimento dei terreni;
- interferenza con la falda superficiale (profonda da 1 a 1.5m dal p.c.);
- modifica del deflusso idrico sotterraneo;
- occupazione di suolo e creazione di aree intercluse

A tale proposito, si evidenzia che nell'ambito territoriale interessato dal presente progetto, si potrebbero verificare dei fenomeni di cedimento dei depositi di natura coesiva, da attribuire sia ai fenomeni di consolidazione che alle caratteristiche di compressibilità secondaria, dovuti alla probabile presenza di notevoli spessori di argille ricche in materiale organico e torbe (che sarà eventualmente confermata dalle campagne di indagini previste nelle successive fasi progettuali).

Un altro elemento di criticità del presente progetto sia rappresentato dalla presenza di una falda pressoché superficiale (in quanto di profondità compresa tra 1 e 1.5m dal p.c.).

Pertanto, in considerazione delle suddette caratteristiche geotecniche dei terreni, nell'ambito del progetto è previsto l'impiego di fondazioni indirette su pali trivellati di grande diametro.

Altre criticità per tale componente ambientale sono invece quelle derivanti dalle caratteristiche idrogeologiche e litologiche dei terreni interessati, prevalentemente a granulometria da limo-argillosa a limo-sabbiosa che, dal punto di vista granulometrico, non appaiono molto idonei alla realizzazione dei piani di posa dei rilevati di progetto.

Pertanto, allo scopo di mitigare le suddette tipologie di impatto, nell'ambito del presente progetto è stata prevista la realizzazione di una consistente bonifica sistematica del piano di posa del solido stradale, con due distinte tipologie di intervento da realizzare in funzione dell'altezza del rilevato.

COMPONENTE "VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA ED ECOSISTEMI"

Relativamente alla componente ambientale "Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi", si rileva come in seguito alla realizzazione delle opere stradali di progetto si possano determinare le seguenti tipologie di impatto potenziale:

- ✓ alterazione delle comunità vegetazionali;
- ✓ interruzione dei corridoi di spostamento faunistico;
- ✓ disturbo alla fauna

In particolare, per quanto riguarda l'alterazione delle comunità vegetazionali presenti, indotte nella fase di esercizio dell'infrastruttura stradale di progetto, queste sono essenzialmente da ascrivere alla propagazione nell'aria di sostanze inquinanti prodotte dagli autoveicoli (con particolare riferimento alle emissioni di metalli pesanti ed ozono).

A tale proposito, si evidenzia comunque che la quasi totalità dei terreni limitrofi alle opere stradali da realizzare sono a vocazione prettamente agricola e di scarso valore naturalistico e, pertanto, non verranno indotti impatti significativi relativamente a questo aspetto.

Per quanto concerne, invece, la interruzione dei corridoi di spostamento faunistico indotta dalla realizzazione dei rilevati stradali di progetto, si sottolinea che questa tipologia di impatto è stata superata dalla localizzazione di sottopassi faunistici in corrispondenza di alcune delle opere di attraversamento idraulico previste, così come meglio dettagliato nel paragrafo 5.4.2 della relazione del Quadro di Riferimento Progettuale dello Studio di Impatto Ambientale.

Relativamente ai potenziali disturbi alla fauna determinati dall'esercizio delle opere di progetto, connessi principalmente al pericolo di attraversamento della piattaforma stradale da parte degli animali ed al conseguente rischio di incidente che tale circostanza andrebbe a determinare, si evidenzia che nel progetto è stato previsto di delimitare la maggior parte dei tratti stradali di nuova realizzazione con una rete di recinzione.

COMPONENTE "PAESAGGIO"

Gli impatti che potrebbero venire indotti nella fase di esercizio del nuovo svincolo e della viabilità di progetto a questo connessa per la componente ambientale "Paesaggio" possono essere ricondotti alle seguenti tipologie:

- alterazione della percezione visiva;
- alterazione delle configurazioni paesaggistiche dei luoghi;
- alterazione degli elementi naturali biotici/abiotici;
- interclusione di aree o manufatti

A tale proposito, si rileva comunque che la contemporanea presenza del tracciato autostradale (che in corrispondenza dell'area di studio si articola in rilevato alto) e della linea ferroviaria dismessa Sicignano-Lagonegro (anche questa in rilevato alto), il cui tracciato si articola parallelamente a quello dell'autostrada, già di fatto abbia determinato una alterazione della percezione visiva nell'area di intervento.

Per quanto riguarda la potenziale alterazione delle configurazioni paesaggistiche dei luoghi, nonché degli elementi naturali biotici/abiotici che caratterizzano allo stato attuale l'area di intervento, si sottolinea come la realizzazione degli interventi di mitigazione ambientale previsti nel presente progetto, con particolare riferimento alle opere a verde ed ai sottopassi faunistici, consentirà di eliminare questa tipologia di impatti.

Si ritiene infine opportuno rilevare come, in seguito alla realizzazione delle opere di progetto, si verranno a creare alcune aree intercluse, con particolare riferimento a quelle comprese tra le rampe dello svincolo e l'autostrada ed alla "trombetta" dello svincolo stesso.

A questo proposito, si sottolinea che in corrispondenza di tali zone intercluse si sono previsti degli interventi di mitigazione ambientale con opere a verde, da realizzare mediante la piantumazione di specie arbustive.

La descrizione puntuale delle opere di mitigazione ambientale sopra citate è riportata nell'ambito del capitolo 5.3 della relazione del Quadro di Riferimento Progettuale.

COMPONENTI "RUMORE" E "VIBRAZIONI"

L'entrata in esercizio del nuovo svincolo autostradale di Sala Consilina e dell'asta di collegamento di questo con la Strada Provinciale "Del Corticato" determinerà un incremento dei livelli sonori e di vibrazione in corrispondenza dei ricettori limitrofi alle opere stradali di progetto.

In particolare, per quanto riguarda la componente ambientale "Rumore", i risultati dello studio acustico riportati nel capitolo 7.6 della relazione del Quadro di Riferimento Ambientale di cui al SIA, hanno comunque consentito valutare le modalità di rispetto dei limiti normativi per tutti i ricettori presenti, grazie anche all'effetto dell'impiego dell'asfalto fonoassorbente sull'intero tracciato stradale di progetto.

Si evidenzia, inoltre, che nei tratti in corrispondenza dei quali il tracciato delle opere di progetto è limitrofo a quelle delle altre infrastrutture stradali presenti nell'area di studio (vale a dire, in particolare, l'Autostrada Salerno-Reggio e la S.P. n.11 "del Corticato") e, pertanto, si verifica la sovrapposizione delle rispettive fasce di pertinenza acustica, sulla base di quanto previsto dal D.M.A. 29.11.2000 nel SIA si è tenuto conto del " criterio della concorsualità ".

L'esame consente di evidenziare che, su 82 ricettori presenti nell'area di studio, solo per 19 di essi si verificano dei superamenti dei limiti normativi di legge e, quasi esclusivamente, nel periodo notturno.

Nel dettaglio, solamente per il Ricettore n.52, localizzato in Via Canale dei Pioppi (Contrada Cappuccini) si rende necessaria un'attività di risanamento a carico ANAS, legata alla realizzazione della nuova opera, in quanto solo per tale ricettore la sorgente in esame contribuisce significativamente al livello globale di pressione sonora sul ricettore.

Per quanto riguarda, invece, i restanti 18 ricettori per i quali si verificano dei superamenti dei limiti normativi, la sorgente sonora di progetto risulta non significativa e, pertanto, va esclusa dall'attività di risanamento acustica, che dovrà riguardare le altre sorgenti concorsuali ed i relativi gestori.

Anche per quanto concerne la componente "Vibrazioni", si evidenzia comunque come, in considerazione della distanza dei ricettori dalla viabilità di progetto e dei flussi di traffico previsti, è possibile stabilire che non verranno determinati impatti significativi per la suddetta componente ambientale.

5. GLI INTERVENTI DI MITIGAZIONE AMBIENTALE PREVISTI

Il Progetto Preliminare del Nuovo Svincolo autostradale di Sala Consilina prevede la realizzazione di diversi interventi, finalizzati sia alla salvaguardia del reticolo idrografico interferito dalle opere di progetto, sia alla difesa idraulica del corpo stradale; a tale proposito, si evidenzia come i suddetti interventi consentiranno anche di mitigare gli eventuali impatti determinati dall'opera sulla componente "Ambiente idrico".

A tale proposito, nel dettaglio, si evidenzia come lo studio idraulico redatto per il presente progetto è stato finalizzato sia al corretto dimensionamento delle opere di attraversamento stradale dei corsi d'acqua interferiti dall'opera, sia alla verifica della compatibilità idraulica del progetto con l'assetto idrogeologico delle aste fluviali, così come definito nell'ambito delle norme, delle direttive e degli strumenti di pianificazione di bacino attualmente vigenti (le cui indicazioni sono riportate nel capitolo 6.3 della relazione del Quadro di Riferimento Programmatico di cui allo Studio di Impatto Ambientale).

Nella fase di esercizio delle opere stradali di progetto, le principali problematiche relative alle componenti "suolo e sottosuolo" sono quelle derivanti dalla soggiacenza della superficie piezometrica della falda, localizzata ad una profondità variabile da 1m a 1.5m dal piano campagna, come del resto dettagliato nel capitolo 4.7 della relazione del Quadro di Riferimento Ambientale del SIA.

Pertanto, allo scopo di evitare il possibile instaurarsi di una circolazione ipodermica, con il conseguente scadimento delle proprietà geotecniche dei terreni, nell'ambito del presente progetto si è reso necessario prevedere una consistente bonifica del piano di posa del solido stradale, che sarà effettuata con le due diverse tipologie di intervento di seguito descritte, che sono state differenziate in funzione dell'altezza dei rilevati:

Ampliamento autostrada e rampe svincolo:

bonifica in materiale stabilizzato granulometricamente di spessore pari a 1,3m ed anticapillare da 30cm a quota p.c., contenuto entro teli di geotessuto; per i soli rilevati delle rampe (ovvero, quando i rispettivi solidi stradali sono significativamente distinti da quello dell'autostrada), stesa di geogriglia $R_{max} > 100$ kN/m entro lo strato di bonifica, a -1m dal p.c.

□ **Parte del Ramo 1 e rotatoria innesto sulla S.P. n.11** (in corrispondenza di un rilevato di altezza da p.c. inferiore a 2,5-3 m):

bonifica in materiale stabilizzato granulometricamente di spessore pari a 1.8m, contenuto entro teli di geotessuto; la funzione anticapillare sarà assegnata alla presenza di un geocomposito drenante steso ad interfaccia rilevato-bonifica; stesa di geogriglia $R_{max} > 100$ kN/m entro lo strato di bonifica, a -1m dal p.c.

La progettazione degli interventi di inserimento ambientale e di riqualificazione paesaggistica previsti nell'ambito del presente progetto è stata effettuata in considerazione degli impatti rilevati, che per tali componenti ambientali hanno evidenziato, rispettivamente, la necessità di prevedere misure per migliorare gli aspetti percettivi dell'opera, oltre che di mitigare e compensare la perdita di naturalità connessa alla perdita di naturalità e di utilizzo ai fini agricoli per effetto della realizzazione della piattaforma stradale.

In particolare, gli interventi di mitigazione previsti con opere a verde sono finalizzati al conseguimento degli obiettivi di seguito elencati:

- contenere i livelli di intrusione visiva nei principali bacini visuali;
- integrare l'opera in modo compatibile al sistema naturale circostante;
- ricomporre le aree in corrispondenza delle quali verranno realizzate le opere stradali di progetto, per mantenere le configurazioni paesaggistiche preesistenti

Vengono di seguito elencate e successivamente descritte le diverse tipologie di interventi con opere a verde previsti nell'ambito del presente progetto:

- inerbimento delle scarpate;
- filare arbustivo;
- prato cespugliato;
- sistemazione a verde della rotatoria;
- sistemazione a verde della trombetta dello svincolo;
- creazione di un boschetto pioniero nell'area interclusa sottostante il viadotto di svincolo

Vengono di seguito indicati i principali obiettivi che sono stati perseguiti nella progettazione degli interventi previsti per la protezione della fauna:

- ⇒ la diminuzione della frammentazione e dell'isolamento delle popolazioni di animali, attraverso il ripristino della continuità ambientale interrotta a seguito della realizzazione dell'opera stradale;
- ⇒ la riduzione della possibilità di incidente tra veicoli ed animali, impedendo l'accesso della fauna alla sede stradale

A tale proposito, il primo di tali obiettivi è stato conseguito con la realizzazione di "interventi attivi", che sono rappresentati da passaggi faunistici (sottopassi); in particolare, si tratta di manufatti artificiali che consentono alla fauna di attraversare in sicurezza le vie di comunicazione, ripristinando la continuità territoriale e riducendo la frammentazione ecosistemica.

Il secondo scopo è stato raggiunto tramite la messa in opera di "interventi passivi", che consistono essenzialmente nella realizzazione di recinzioni tali da ridurre il rischio di attraversamento dell'infrastruttura da parte della fauna e, nel contempo, di convogliare gli animali verso i punti di attraversamento sicuro (passaggi faunistici, sottoviadotti, ecc).

La realizzazione dei suddetti interventi, inoltre, permetterà di consolidare le principali funzioni biologiche per le specie faunistiche interessate, favorendo in particolare:

- migrazioni stagionali;

- scambi di popolazione;
- scambi genetici;
- mantenimento/ingrandimento dell'area di diffusione;
- diminuzione della mortalità

Gli interventi di mitigazione dell'impatto acustico indotto dall'infrastruttura stradale di progetto sono stati determinati sulla base dei risultati dell'apposito studio redatto nell'ambito del SIA per la componente "Rumore" e contenuto nel Quadro di Riferimento Ambientale, al quale si rimanda per maggiori dettagli.

A tale proposito, i risultati delle simulazioni modellistiche effettuate nel suddetto studio acustico hanno consentito di determinare il rispetto dei limiti normativi per tutti i ricettori presenti, anche grazie all'impiego dell'asfalto fonoassorbente per l'intero tracciato stradale di progetto; pertanto, non si è reso necessario prevedere il ricorso all'utilizzo di barriere antirumore.

L'unico ricettore per il quale la realizzazione del nuovo svincolo autostradale di Sala Consilina contribuirà a determinare un lieve superamento, pari a 1.6 dB(A), del limite normativo notturno è rappresentato da un edificio residenziale localizzato lungo Via Canale dei Pioppi (Contrada Cappuccini); come del resto puntualmente dettagliato nel capitolo 7.6 del Quadro di Riferimento Ambientale del presente SIA, il superamento del suddetto limite in corrispondenza di tale ricettore è principalmente dovuto al traffico che interessa la via sopra citata e solo per una percentuale ridotta (stimata pari al 88%) è causato dal rumore indotto dall'opera in progetto, il cui Ramo 1 dista infatti oltre 250m dall'edificio stesso.

Per le successive fasi progettuali, il Proponente ha dichiarato che valuterà l'opportunità di prevedere comunque il contributo economico per la posa in opera degli infissi antirumore in corrispondenza del suddetto edificio, in modo da consentire il rispetto del limite di legge (seppure il contributo della sorgente di progetto sia limitato).

6. CANTIERIZZAZIONE

Per la realizzazione del nuovo svincolo autostradale di Sala Consilina e delle opere a questo connesse, il Proponente prevede di localizzare un'area di cantiere all'interno dello svincolo di progetto ed una zona per lo stoccaggio dei materiali nell'area interclusa tra l'autostrada e le rampe C e D di tale svincolo.

La rappresentazione grafica della localizzazione delle sopra citate aree di cantiere e di deposito, con la descrizione delle attività che vi si svolgono è riportata nell'elaborato "Stralcio planimetrico e caratterizzazione dell'area di cantiere".

L'area del Cantiere Base, che si sviluppa per una superficie di circa 10.400m², comprenderà un'area logistica ed un'area operativa; in particolare, nell'area di cantiere è prevista l'installazione delle strutture e degli impianti che vengono di seguito indicati:

- locali uffici per la Direzione del cantiere e per la Direzione Lavori;
- mensa;
- zona spogliatoi ed alloggi maestranze;
- servizi igienici;
- infermeria;
- officina per la manutenzione, la riparazione dei mezzi d'opera e di cantiere, il lavaggio dei mezzi stessi e lo stoccaggio degli olii esausti e delle batterie;
- zone destinate alle diverse lavorazioni previste;
- laboratorio per le prove sui materiali;
- zona per lo stoccaggio dei rifiuti assimilabili agli urbani;
- pesa a ponte per il controllo dei materiali in entrata/uscita e buca per lavaggio automezzi;
- area destinata all'impianto di depurazione delle acque nere civili, relativi all'area servizi (depurazione biologica)

- deposito carburante e pompa di distribuzione;
- eventuale impianto di betonaggio per il confezionamento del calcestruzzo (silos calcestruzzo in polvere, tramogge inerti, bilancia di pesatura, nastri trasportatori inerti, area accumulo inerti, ecc.)
- magazzini;
- centrale termica;
- impianto elettrico;
- gruppo elettrogeno;
- torri faro;
- impianto telefonico;
- impianto idrico;
- impianto di depurazione delle acque di scarico (qualora non sia possibile l'attacco alla rete fognaria);
- rete di raccolta acque meteoriche e di scolo per i piazzali e la viabilità interna;
- impianto per la protezione dalle scariche atmosferiche;
- parcheggio delle autovetture e zona per il ricovero dei mezzi di cantiere;
- aree di manovra;
- guardiania

In particolare, si evidenzia come le aree adibite a struttura di ristoro e di riposo saranno adeguatamente separate dalle zone destinate alle lavorazioni e, inoltre, verranno poste lontane dall'accesso o dalla viabilità veicolare dedicate alla produzione.

Il movimento dei mezzi di lavoro verrà separato dai passaggi pedonali e saranno individuate le zone da adibire al parcheggio dei veicoli.

Le strade di servizio al cantiere, sia esterne che interne, nonché i piazzali, verranno realizzati con pavimentazioni in grado di garantire il drenaggio e lo smaltimento delle acque meteoriche, evitando il sollevamento delle polveri; inoltre, sarà previsto che tali zone siano illuminate durante le ore notturne.

Per tutti gli edifici destinati al lavoro, oltre che per gli alloggi e la mensa, è previsto l'approvvigionamento idrico con acqua potabile, tramite l'allacciamento all'acquedotto pubblico o a pozzi; inoltre, la rete idrica garantirà l'approvvigionamento dell'acqua calda e di quella fredda.

Le acque reflue domestiche e quelle meteoriche verranno prima raccolte, poi depurate e, successivamente, smaltite nel rispetto delle prescrizioni vigenti in materia.

Nelle zone dove si trova la fognatura pubblica (ove presente), verrà attuato l'allacciamento a tale rete per lo scarico delle acque nere; qualora, invece, ciò non sarà tecnicamente realizzabile, il cantiere sarà dotato di impianto proprio per il trattamento delle acque reflue nere, sempre nel rispetto delle norme vigenti.

In alternativa al trattamento in sito, si provvederà allo stoccaggio dei reflui idrici ed al loro smaltimento e trasporto periodico agli impianti di trattamento autorizzati.

Nelle aree di cantiere, dove verranno previste zone di lavaggio e di deposito carburante, nonché le officine e gli impianti per la lavorazione dei calcestruzzi, sarà posto in atto un controllo della qualità delle acque nere ed un monitoraggio dei corpi idrici ricettori, al fine di poter evidenziare ed anticipare situazioni anomale.

Inoltre, sarà previsto un canale di raccolta degli sversamenti accidentali, che confinerà tali aree, garantendo una raccolta dei liquidi senza possibilità di inquinamento delle zone adiacenti.

Per quanto riguarda l'approvvigionamento idrico dell'acqua potabile, il cantiere verrà allacciato agli acquedotti esistenti; qualora ciò non sia possibile, si ricorrerà a fonti alternative, quali la perforazione di pozzi.

Le costruzioni presenti nell'area del Cantiere Base, per il carattere temporaneo delle stesse, saranno prevalentemente di tipo prefabbricato, con pannellature sia in legno che metalliche componibili o, in alcuni casi, con struttura portante modulare (box singoli o accostabili).

L'abitabilità interna degli edifici dovrà comunque garantire un buon grado di comfort; a tale proposito, il principale obiettivo è il mantenimento di una temperatura costante all'interno delle strutture, che verrà garantita da speciali pareti con intercapedine autoventilata.

Gli edifici devono essere dotati di impianto antincendio, consistente in estintori a polvere e manichette complete di lancia, alloggiati in cassette metalliche con vetro a rompere.

Per quanto riguarda la viabilità di cantiere, si prevede di utilizzare il sistema viario esistente (l'Autostrada Salerno-Reggio, la Strada Statale n.19 "delle Calabrie", la Strada Provinciale n.11 "Del Corticato, ecc.) per la movimentazione dei materiali dall'area di intervento ai siti di cava e scarica che verranno utilizzati per l'acquisizione e lo smaltimento dei terreni.

Relativamente alla realizzazione delle opere di progetto, si provvederà alla predisposizione di piste di cantiere nelle immediate adiacenze dei tracciati stradali da realizzare che, alla fine delle lavorazioni, verranno recuperate alle destinazioni d'uso attuali.

Le aree in corrispondenza delle quali verranno localizzati il sito di cantiere e quello di deposito temporaneo dei materiali, alla conclusione delle attività di realizzazione delle opere stradali di progetto, saranno recuperate ai fini ambientali.

A tale proposito, si evidenzia infatti che le aree sopra indicate, attualmente destinate ad uso agricolo, saranno soggette ad esproprio definitivo, in quanto localizzate all'interno dello svincolo; pertanto, non potrà essere ripristinata l'attuale destinazione d'uso ed, allo scopo di garantire un migliore inserimento paesaggistico delle opere di progetto, in corrispondenza di tali aree si prevede la realizzazione degli interventi di mitigazione ambientale con opere a verde, come già descritto.

Per quanto riguarda, invece, le piste di cantiere e le eventuali altre aree di lavorazione che si dovesse rendere necessario prevedere per la realizzazione delle opere di progetto, qualora tali zone non siano comprese nella fascia di esproprio definitivo, alla fine dei lavori si provvederà a ripristinarne l'attuale destinazione d'uso agricola.

Vengono di seguito descritte le attività che saranno svolte al termine dei lavori, allo scopo di ripristinare i suoli interessati dalla localizzazione dell'area di cantiere, del sito di stoccaggio e dalle piste provvisorie:

- estirpazione delle piante infestanti e ruderali che si sono insediate durante le fasi di lavorazione;
- ripristino del suolo, che consisterà nella rippatura o nell'eventuale aratura profonda da eseguire con scarificatore, fino a 60-80cm di profondità, laddove si dovesse riscontrare uno strato superficiale fortemente compattato, al fine di frantumarlo per favorire la penetrazione delle radici e l'infiltrazione dell'acqua;
- apporto di terra di coltivo su tutti i terreni da sistemare, a costituire uno strato dello spessore di 30cm circa; a tale proposito, verrà utilizzato il terreno di scotico accantonato prima dell'inizio dei lavori. La piena ripresa delle capacità produttive di questo terreno avrà luogo grazie alla posa degli strati di suolo preesistenti in condizioni di tempera del terreno, secondo l'originaria successione, utilizzando attrezzature cingolate leggere o con ruote a sezione larga, avendo cura di frantumare le zolle per evitare la formazione di sacche di aria eccessive, oltre che non creare suole di lavorazione e differenti gradi di compattazione che, in seguito, potrebbero provocare avvallamenti localizzati

Per la fertilizzazione dei terreni di scotico si utilizzeranno o concimi organo-minerali o letame maturo (500 q/ha); allo scopo di interrare il concime o il letame, si provvederà ad eseguire una leggera lavorazione superficiale.

Al termine dello svolgimento delle attività sopra descritte, che sono finalizzate a ripristinare la fertilità dei suoli interessati dalla localizzazione delle aree di cantiere, di stoccaggio temporaneo e delle relative piste di accesso, si provvederà alla piantumazione delle essenze arboree ed arbustive previste nel progetto delle opere a verde di cui ai precedenti capitoli (per le aree soggette ad esproprio definitivo), ovvero al ripristino dell'attuale destinazione d'uso agricola (per le zone soggette ad esproprio temporaneo).

Interventi verranno realizzati allo scopo di evitare e/o ridurre i potenziali impatti sulle componenti ambientali sopra citate, nonché le modalità operative adottate per lo stoccaggio dei rifiuti e delle eventuali sostanze pericolose che dovessero venire prodotte.

7. GESTIONE DELLE MATERIE ED INDIVIDUAZIONE DEI SITI DI CAVA E DISCARICA

Vengono di seguito riportate alcune indicazioni preliminari sul bilancio dei materiali, effettuato sulla base delle caratteristiche delle opere stradali di progetto indicate dal Proponente, che prevedono la realizzazione di rilevati alti mediamente non più di 4m, con tratti fino a 7-8m di altezza, oltre che di un viadotto della lunghezza di 424 metri.

Nella seguente Tabella è riportato il riepilogo delle quantità di materiale che dovrà essere movimentato per la realizzazione dell'infrastruttura stradale di progetto, distinto tra quello da acquisire da cava e quello da conferire in siti idonei al deposito definitivo.

Tratto di progetto	Materiale da acquisire da cava		Materiale da smaltire	
	Rilevati	Sovrastruttura stradale	Fosso	Sterro
Ramo 1	10.476 mc	2.457 mc	306 mc	----
Svincolo: Rampa A	26.007 mc	2.303 mc	756 mc	434 mc
Svincolo: Rampa B	36.191 mc	2.015 mc	675 mc	445 mc
Svincolo: Rampa C	16.853 mc	1.194 mc	498 mc	399 mc
Svincolo: Rampa D	11.066 mc	1.540 mc	411 mc	799 mc
Rotatoria	5.643 mc	644 mc	73 mc	----
S.P. n.11	1.489 mc	1.078 mc	143 mc	379 mc
TOTALI	121.743 mc	11.231 mc	2.862 mc	2.456 mc

Riepilogo delle quantità di materiale da acquisire e smaltire

L'analisi dei dati sopra riportati consente di evidenziare che la quantità complessiva di materiale da acquisire da cava è pari a circa 133.000mc, di cui oltre 121.700mc destinati alla costruzione dei rilevati, mentre i restanti 11.300mc circa sono previsti per la realizzazione della sovrastruttura stradale.

Per quello che riguarda i quantitativi dei materiali di scavo da smaltire a deposito, in considerazione delle caratteristiche delle opere stradali di progetto, che prevedono la totale assenza di trincee o di altri scavi rilevanti (ad eccezione di quelli da effettuare per i lavori di deviazione del fosso e degli scavi di fondazione), ne risulta una modesta quantità, pari a poco più di 5.300mc.

Relativamente al fabbisogno di calcestruzzi, per la realizzazione delle opere stradali di progetto, si è preliminarmente stimata una quantità di circa 7.000mc, così come dettagliato nella seguente Tabella, nella quale vengono indicati i volumi di cls previsti per le diverse opere d'arte di progetto, distinti tra quelli

relativi ai tratti in elevazione (pile e spalle), alle fondazioni, agli impalcati ed ai tratti di prolungamento dei due scatolari esistenti situati lungo l'Autostrada.

OPERA	Elevazione (mc)	Fondazioni (mc)	Impalcato (mc)	Tratti allungamento (mc) in	TOTALI
Viadotto	1.162	1.521	1.344	---	4.027
Ponti	625	530	130	---	1.285
ProL. Scatol. 1	---	---	---	515	515
ProL. Scatol. 2	---	---	---	1.166	1.166

Riepilogo dei fabbisogni di calcestruzzo

Nell'ambito del progetto per l'acquisizione e lo smaltimento sono stati individuati dei siti di cava e di deposito limitrofi all'area di intervento.

La rappresentazione grafica della localizzazione dei siti di cava e di deposito è riportata nell'elaborato *Corografia ubicazione cave e discariche*".

8. PIANO DI MONITORAGGIO AMBIENTALE

Un primo schema di Piano di Monitoraggio Ambientale è stato sviluppato dal Proponente 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), predisposte dalla Commissione Speciale VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio.

L'ubicazione delle postazioni di misura ad oggi previste nell'ambito del PMA è riportato nell'elaborato grafico *"Piano di Monitoraggio Ambientale: Planimetria con ubicazione dei punti di misura"*.

9. OSSERVAZIONI DEL PUBBLICO

Non sono pervenute osservazioni espresse ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i da Soggetti interessati.

**PER EFFETTO DI QUANTO ESPOSTO IN PRECEDENZA LA COMMISSIONE
ESPRIME, AI FINI DELL'EMISSIONE DELLA VALUTAZIONE SULLA
COMPATIBILITA' AMBIENTALE,**

PARERE POSITIVO

sul Progetto Preliminare *"Autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria. Lavori di ammodernamento del Tronco I° - Lotto 3°. Nuovo svincolo di Sala Consilina Sud al km 95+200 (località Trinità)"* presentato dalla ANAS S.p.A. fatte salve tutte le autorizzazioni e gli adempimenti previsti dalla normativa vigente, anche in sede europea, all'atto della presentazione del progetto definitivo, **parere condizionato all'ottemperanza delle prescrizioni di seguito indicate:**

1. Al momento della stesura del Progetto Definitivo, dovranno essere criticamente esaminate tutte le possibili interferenze operative - in negativo così come in positivo (ottimizzazioni nella gestione di risorse) - con gli altri lavori concernenti l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, nei limiti dei gradi di libertà giuridico-contrattualistici.
2. Tutte le prescrizioni e raccomandazioni di carattere ambientale contenute nel Progetto Preliminare, oltre a quelle indicate nel giudizio di compatibilità ambientale, dovranno essere recepite nei Capitolati.
3. Le opere compensative individuate nel Progetto Definitivo dovranno avere importo non inferiore al 2 % dell'importo delle opere.
4. Siano inseriti nel Progetto Definitivo, rimodulati quanto a scale grafiche e/o ad altri standard previsti dalla Normativa vigente, alcuni elaborati prodotti in sede di iter istruttorio presso la CTVIA del MATTM: Carta dei vincoli e delle tutele in Rev.B, Perimetro del SIC "Monti della Maddalena" su immagine del Geoportale del MATTM in corrispondenza dell'area di intervento e con indicazione dei siti coinvolti anche all'esterno, Relazione sulla coerenza alle Norme Piano del Parco del Cilento riportato nel BURC del 27.01.2010.
5. Documentare le previste campagne di indagini relative a fenomeni di cedimento dei depositi di natura coesiva nei territori interessati dall'opera, da attribuire sia ai fenomeni di consolidazione che alle caratteristiche di compressibilità secondaria, dovuti alla probabile presenza di notevoli spessori di argille ricche in materiale organico e torbe, con le conseguenti ricadure in termini progettuali.
6. Approfondire progettualmente la prevista bonifica sistematica del piano di posa del solido stradale, con due distinte tipologie di intervento da realizzare in funzione dell'altezza del rilevato, relativamente alle caratteristiche idrogeologiche e litologiche dei terreni interessati, non idonei alla realizzazione dei piani di posa dei rilevati di progetto stessi.
7. In relazione alle analisi effettuate sulla concorsualità acustica dell'opera rispetto ai livelli di rumore misurati o simulabili, si dovrà dar conto dei provvedimenti esecutivi di mitigazione/risanamento (in caso di contributo significativo al nuovo livello globale di pressione sonora sul ricettore) o di coordinamento/comunicazione/informazione. Nel caso di concorsualità con altre opere di pertinenza ANAS, i provvedimenti di mitigazione dovranno essere dettagliatamente descritti nel Progetto Definitivo della presente opera.
8. Dovrà essere redatto un piano dettagliato per la gestione del cantiere e dei trasporti a cave/depositi/discariche, dando esplicita evidenza dell'ottemperanza a ciascuna delle prescrizioni e raccomandazioni di carattere ambientale contenute nel Progetto Preliminare, oltre a quelle indicate nel giudizio di compatibilità ambientale. Dovranno essere modellizzati gli impatti sull'ambiente e sui ricettori interni al perimetro ed esterni in fase di cantiere, sulla base del dettaglio della cantierizzazione e delle fasi costruttive.
9. Prima del deposito definitivo i materiali di risulta dovranno essere sottoposti alle verifiche ed alle autorizzazioni previste dal D.Lgs. 152/06 e s.m.i..
10. Il cronoprogramma di dettaglio allegato al Progetto Definitivo dovrà tener conto di tutte le ulteriori condizioni al contorno accertate e prevedibili, anticipando ulteriormente, per quanto possibile, la realizzazione delle opere di mitigazione e compensazione ambientale.
11. Si dovrà scegliere l'utilizzo di ceppi autoctoni di origine certificata per le specie vegetali previste per gli interventi di mitigazione proposti.
12. Dovrà predisporre quanto necessario per adottare, prima della data di consegna dei lavori, un sistema di gestione ambientale dei cantieri secondo i criteri di cui alla norma ISO 14001 o al sistema EMAS (Regolamento CEE 761/2001).
13. Il Piano di Monitoraggio Ambientale allegato al Progetto Definitivo dovrà adeguarsi alle norme tecniche dell'allegato XXI del D.Lgs. 163/2006 e in particolare riguardo alla definizione delle soglie

di attenzione e alle procedure di prevenzione e di risoluzione delle criticità già individuate da tutti i Soggetti competenti o che emergeranno dalle ulteriori rilevazioni ante-operam previste dagli stessi e dal Proponente. Dovranno altresì essere giustificati, alla luce delle predette valutazioni, tutti i criteri di campionamento nello spazio e nel tempo, esplicitando le modellistiche ed evidenziando in particolare le situazioni di criticità richiedenti misure più approfondite rispetto agli standard medi adottati, nonché i criteri metodologici per la successiva redazione del PMA da allegare al Progetto Esecutivo. Si dovrà altresì contestualizzare nel PMA la componente "Salute pubblica" prevedendo l'aggiornamento e l'integrazione dei dati del SIA, in modo da giustificare l'entità e la natura dei monitoraggi anche sulla base di valutazioni epidemiologiche, prevedendo le eventuali e opportune azioni mitigative sulle singole componenti ambientali interessate.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Arch. Maria Fernanda Stagno
d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

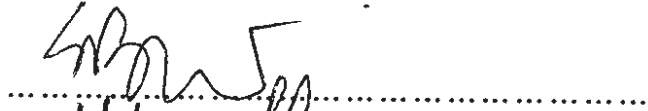
Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

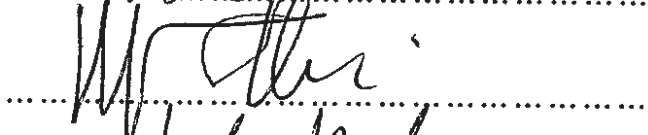
[Handwritten signatures and initials corresponding to the list of names on the left, including a large signature at the top right and various initials on the right margin.]

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

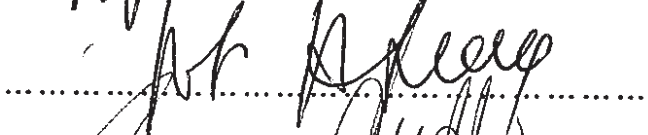
Ing. Silvio Bosetti



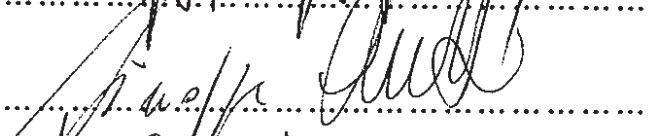
Ing. Stefano Calzolari



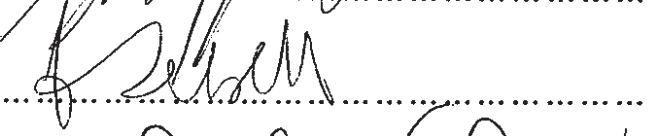
Ing. Antonio Castelgrande



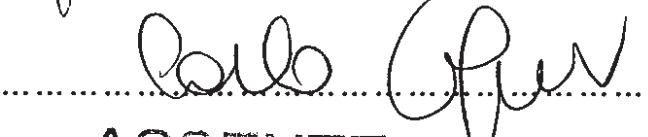
Arch. Giuseppe Chiriatti



Arch. Laura Cobello



Prof. Carlo Collivignarelli



ASSENTE

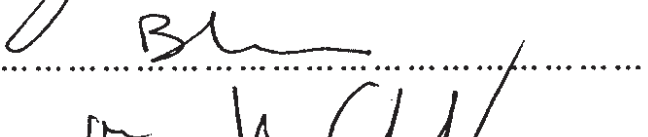
Dott. Siro Corezzi



Dott. Federico Crescenzi



Prof.ssa Barbara Santa De Donno

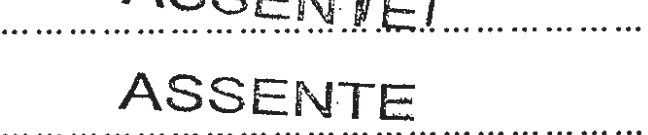


Cons. Marco De Giorgi



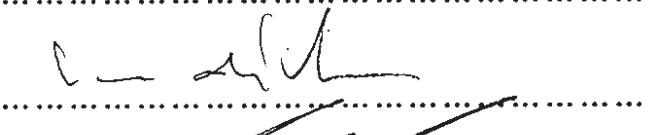
ASSENTE

Ing. Chiara Di Mambro

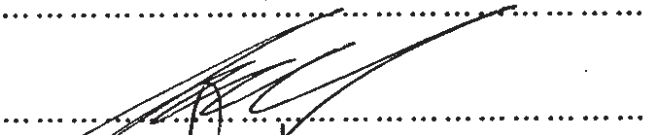


ASSENTE

Ing. Francesco Di Mino



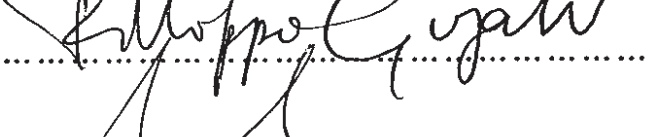
Avv. Luca Di Raimondo



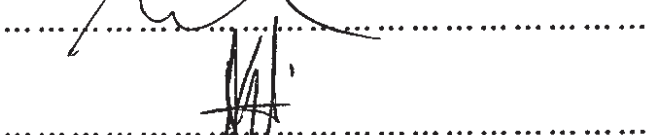
Ing. Graziano Falappa



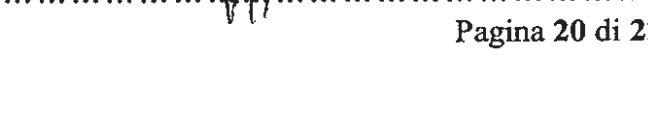
Arch. Antonio Gatto



Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini



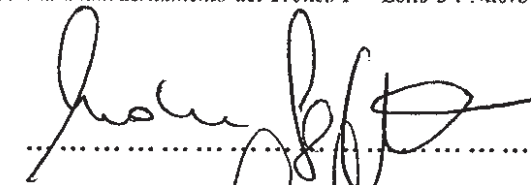
Prof. Antonio Grimaldi



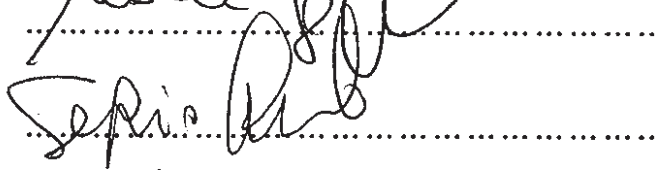
Ing. Despoina Karniadaki



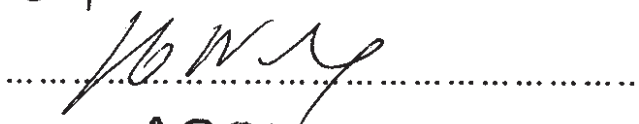
Dott. Andrea Lazzari



Arch. Sergio Lembo

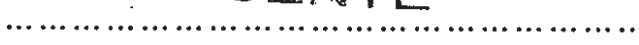


Arch. Salvatore Lo Nardo



ASSENTE

Arch. Bortolo Mainardi



ASSENTE

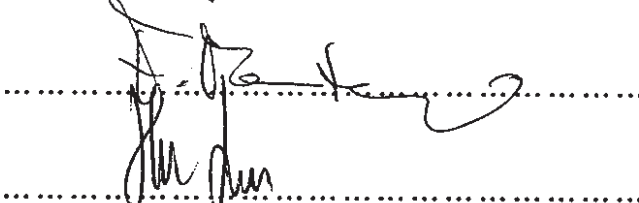
Avv. Michele Mauceri



Ing. Arturo Luca Montanelli



Ing. Francesco Montemagno



Ing. Santi Muscarà



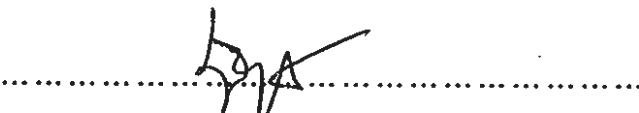
Arch. Eleni Papaleludi Melis



Ing. Mauro Patti



Avv. Luigi Pelaggi

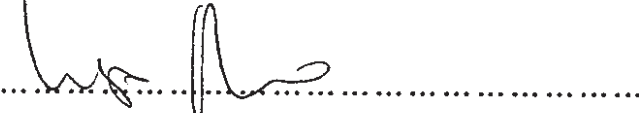


ASSENTE

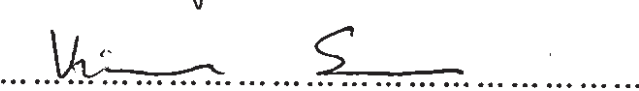
Cons. Roberto Proietti



Dott. Vincenzo Ruggiero



Dott. Vincenzo Sacco

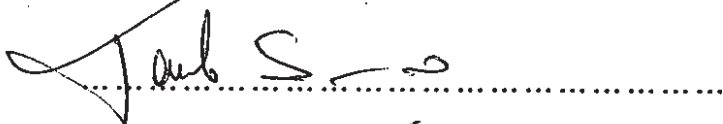


ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi



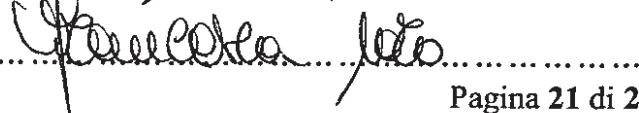
Dott. Paolo Saraceno



Dott. Franco Secchieri



Arch. Francesca Soro



Dott. Francesco Carmelo Vazzana

Francesco C. Vazzana
.....

Ing. Roberto Viviani

ASSENTE
.....

Dott.ssa Nevia Carotenuto
(Rappresentante Regionale)

ASSENTE
.....