



*Ministero dell' Ambiente e Sicurezza Energetica*

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

*Sottocommissione VIA*

\* \* \*

**Parere n. 779 del 23 giugno 2023**

<b>Progetto:</b>	<p style="text-align: center;"><b><i>Verifica di assoggettabilità a VIA</i></b></p> <p><b>Progetto definitivo "Raddoppio a quattro corsie della variante alla S.S. 268 "del Vesuvio". Tratto dal Km 0+000 al Km 7+750. 2° lotto 1° stralcio. Intervento rientrante tra le opere commissariate con D.P.C.M. del 18/4/2021 con Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del DPR 120/2017</b></p> <p style="text-align: center;"><b>ID_VIP: 9447</b></p>
<b>Proponente:</b>	<p style="text-align: center;"><b>ANAS S.p.A.</b></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), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19”;
- 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 disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il d.lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “Norme in materia ambientale” come novellato dal d.lgs 16.06.2017, n. 104, 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”, e in particolare:
- l’ art. 5, recante ‘definizioni’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “si intende per” m) Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto”: “La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto” ;
- l’art. 19, recante ‘Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA’, e in particolare il comma 5, secondo cui “L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi” (comma 5);
- gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante “Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19” e V, recante “Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19”;

- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante "Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116";
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante "Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale";
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante "Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164";
- le Linee guida "Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening" (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida Comunità Europea "Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC";
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;

**DATO ATTO** che:

- Il Commissario Straordinario per gli interventi infrastrutturali sulla S.S. 268 "tratto dal km0+000 al km 7+750" nominato con D.P.C.M del 05/08/2021, in qualità di Soggetto proponente, con nota del 27/01/2023, ha presentato istanza per l'avvio della procedura di Verifica di assoggettabilità alla procedura di V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006, per il progetto definitivo "Raddoppio a quattro corsie della variante alla S.S. 268 "del Vesuvio". Tratto dal Km 0+000 al Km 7+750. 2° lotto 1° stralcio" con Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017:
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Procedure di Valutazione VIA e VAS della Direzione generale Valutazioni Ambientali (d'ora innanzi Divisione) con prot. MiTE-12580 del 30/01/2023;
- la Divisione con nota prot. prot. MiTE-23875 del 20/02/2023, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot. CTVA-1709 in data 20/02/2022 ha comunicato la procedibilità della domanda;
- ai sensi dell'art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell'autorità competente, come comunicato alle Amministrazioni interessate con la nota di cui al punto precedente;
- con la medesima nota, è stata formalizzata l'assegnazione al Gruppo Istruttore per la tipologia di opera "PNRR E LINEARI",

**CONSIDERATO:**

- che la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste in:
  - o Studio preliminare ambientale;
  - o Progetto definitivo;

- Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017;
- Dichiarazione sostitutiva di atto notorio attestante il valore delle opere da realizzare e l'importo del contributo versato ai sensi dell'art. 33 del D.Lgs. 152/2006 e quadro economico;
- che la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nella tipologia elencata nell'Allegato II-bis alla Parte Seconda del D.Lgs.152/2006, al punto 2, lett. h) "Modifiche o estensioni di progetti di cui all'Allegato II o al presente allegato, già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi"..
- che sul progetto definitivo è stata svolta dalla Direzione Generale la procedura di valutazione preliminare ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006, conclusasi con la nota prot. prot. MiTE-35730 del 21/03/2022 di comunicazione della necessità dello svolgimento di un'adeguata valutazione dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione degli interventi proposti."
- con riferimento al valore dell'opera, l'importo di spesa delle opere in progetto è, come da dichiarazione del proponente di € 380.568.218,87;
- il valore economico dell'opera è notevolmente superiore a 5 milioni di euro; la ricaduta occupazionale è più di 15 unità.

#### **CONSIDERATO inoltre che:**

- l'intervento "*Raddoppio della variante S.S. 268 2° lotto tratto Cercola - Torre Annunziata*", localizzato dal km 0+000 al km 11+607 della S.S. 268, è stato oggetto del decreto di compatibilità ambientale n. 3590 del 17/03/1999 positivo nel rispetto di condizioni ambientali;
- con i decreti direttoriali prot. DVA-DEC-2017-113 del 21/04/2017 e prot. DVA-DEC-2017-246 del 29/08/2017 è stata determinata l'ottemperanza alle condizioni ambientali di cui al predetto decreto di compatibilità ambientale n. 3590 del 17/03/1999 del progetto "*Raddoppio della variante S.S. 268 "del Vesuvio" 2° lotto tratto Cercola - Torre Annunziata*";
- l'intervento complessivo riguarda il completamento del raddoppio delle corsie della esistente S.S. 268 "*del Vesuvio*" dal km 0+ 000 al km 19+554, originariamente suddiviso in 2 lotti funzionali:
  - -1° Lotto: dal km 11+607 al km 19+554.
  - -2° Lotto: dal km 0+000 al km 11+607.

Ad oggi sono completati i lavori di raddoppio sino al km 19+554, mentre è in progettazione il tratto della S.S. 268 compreso tra le km 19+554 e 29+289, attualmente oggetto di procedura di valutazione di impatto ambientale, identificata con ID 7437.

- oggetto della presente istanza sono le ottimizzazioni progettuali intervenute tra il progetto definitivo redatto nel 2021 (nel seguito PD 2021) e il progetto sottoposto a Verifica di Ottemperanza nel 2017 della S.S. 268 "*del Vesuvio*", nel tratto compreso tra il km 0+000 e il km 7+750, tra lo svincolo di Cercola con la strada provinciale SP1 (km 0+000) e la progressiva km 7+750, all'altezza di Somma Vesuviana, in corrispondenza della spalla lato Angri del Viadotto S.P. Marigliano, per adeguare il progetto del 2017 alle nuove normative stradali e alle Norme Tecniche sulle Costruzioni (NTC 2018);
- nella medesima istanza, che riguarda esclusivamente le modifiche puntuali al progetto già sottoposto a VIA e a verifica di ottemperanza, è stato irrualmente allegato il Piano di Utilizzo delle Terre ai sensi del D.P.R 120/2017 relativo all'intero tratto compreso tra il km 0+000 e il km 7+750; tale PUT risulta pertanto ultroneo alla presente procedura

Come meglio chiarito nel seguito, l'esame del PUT è pertanto stralciato dalla presente procedura e non è oggetto del presente parere

## **EVIDENZIATO:**

- che la verifica viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- che la verifica viene effettuata sulla base dello Studio Preliminare Ambientale trasmesso dal Proponente con il progetto definitivo;
- che gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono sintetizzabili come segue

## **IN ORDINE ALLE CARATTERISTICHE PROGETTUALI E ALLA EVOLUZIONE DEL PROGETTO**

Come premesso, la verifica di assoggettabilità in esame riguarda modifiche apportate rispetto al progetto definitivo 2017, già sottoposto a verifica di ottemperanza con parere; in particolare, tali modifiche riguardano:

1. modifiche delle geometrie dello svincolo S.P. Somma-Pomigliano al km 6+080;
2. adeguamento alle NTC 2018 delle opere d'arte presenti lungo l'asse principale, che precedentemente erano soggette a rinforzo, tramite attività di demolizione e ricostruzione;
3. Realizzazione di vasche di trattamento e di dispersione delle acque di piattaforma.

La soluzione progettuale prevede, inoltre, ulteriori ottimizzazioni quali: sostituzione di alcuni rilevati con muri di sostegno, con interventi di mitigazioni attraverso copertura vegetale; adeguamento di tombini di attraversamento alle risultanze delle verifiche idrauliche svolte; ottimizzazione e redistribuzione delle opere a verde lungo il tracciato; messa in opera di asfalto fonoassorbente, non prevista dal progetto 2017

L'intervento nel suo complesso (da progr. km 0+00 a progr km 7+500) si colloca interamente nella regione Campania e attraversa i comuni di Cercola, Pollena Trocchia, Sant'Anastasia e Somma Vesuviana, in provincia di Napoli, e rappresenta il completamento del più ampio intervento di raddoppio delle corsie della esistente S.S. 268 "del Vesuvio" dal km 0+000 al km 19+554.

La sezione tipo prevista dal Proponente per l'asse principale è riferibile alla Categoria tipo "B" (strada extraurbana principale), con piattaforma pavimentata di larghezza minima (a meno degli allargamenti per visibilità) pari a 22,00 m, sia in rilevato che in trincea; e sezione costituita come da D.M. 05/11/2001.

Da quanto riportato dal Proponente, ad oggi risultano completati i lavori di raddoppio dal km 7+750 sino al km 19+554, mentre in progettazione, oltre al raddoppio delle corsie della esistente S.S. 268 "del Vesuvio" dal km 0 +000 al km 7+750, vi è anche il tratto compreso tra le p.k. 19+554 e 29+289, attualmente in procedura di valutazione ambientale.

ID\_VIP: 9447: Progetto definitivo "Raddoppio a quattro corsie della variante alla S.S. 268 "del Vesuvio". Tratto dal Km 0+000 al Km 7+750. 2° lotto 1° stralcio. Intervento rientrante tra le opere commissariate con D.P.C.M. del 18/4/2021 con Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del DPR 120/2017

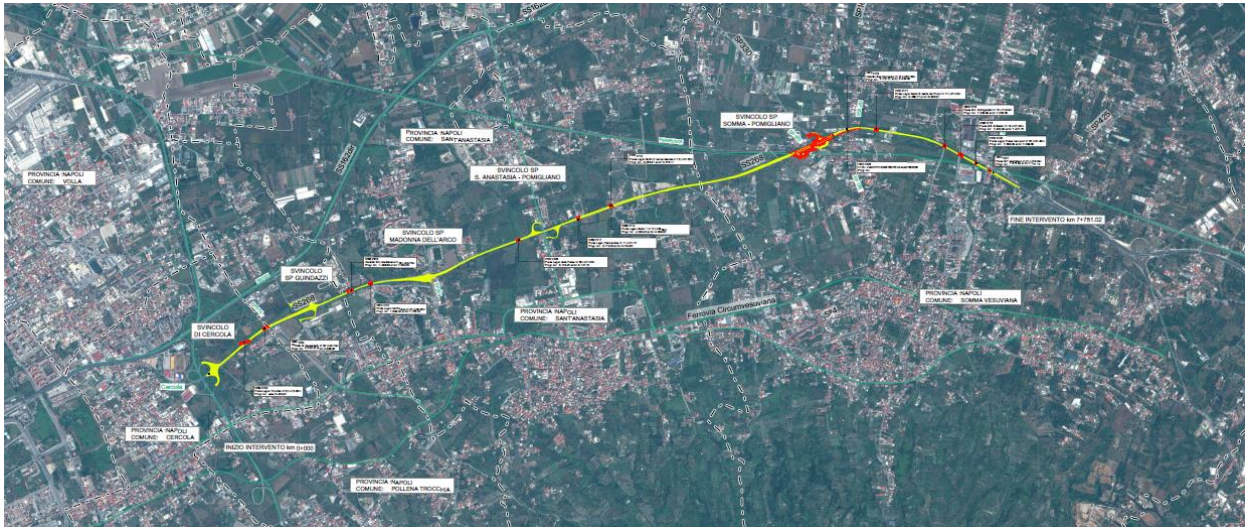


Figura 1 – Planimetria di progetto su ortofoto

### Caratteristiche di progetto

#### Variante n.1 - Svincolo S.P. Somma-Pomigliano

Il Proponente, nella soluzione progettuale definitiva, prevede un arretramento delle nuove rampe di uscita (rampa U) e immissione (rampa V) sulla carreggiata in direzione Angri e la dismissione delle attuali rampe. Ad oggi, lo svincolo esistente, collega la strada provinciale Via Pomigliano alla S.S. 268 che la sovrappassa in viadotto e consente le manovre di immissione ed uscita per entrambe le direzioni di marcia attraverso corsie specializzate di sviluppo ridotto.



Figura 2 – Svincolo di Somma Pomigliano – stato di fatto

ID\_VIP: 9447: Progetto definitivo "Raddoppio a quattro corsie della variante alla S.S. 268 "del Vesuvio". Tratto dal Km 0+000 al Km 7+750. 2° lotto 1° stralcio. Intervento rientrante tra le opere commissariate con D.P.C.M. del 18/4/2021 con Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del DPR 120/2017

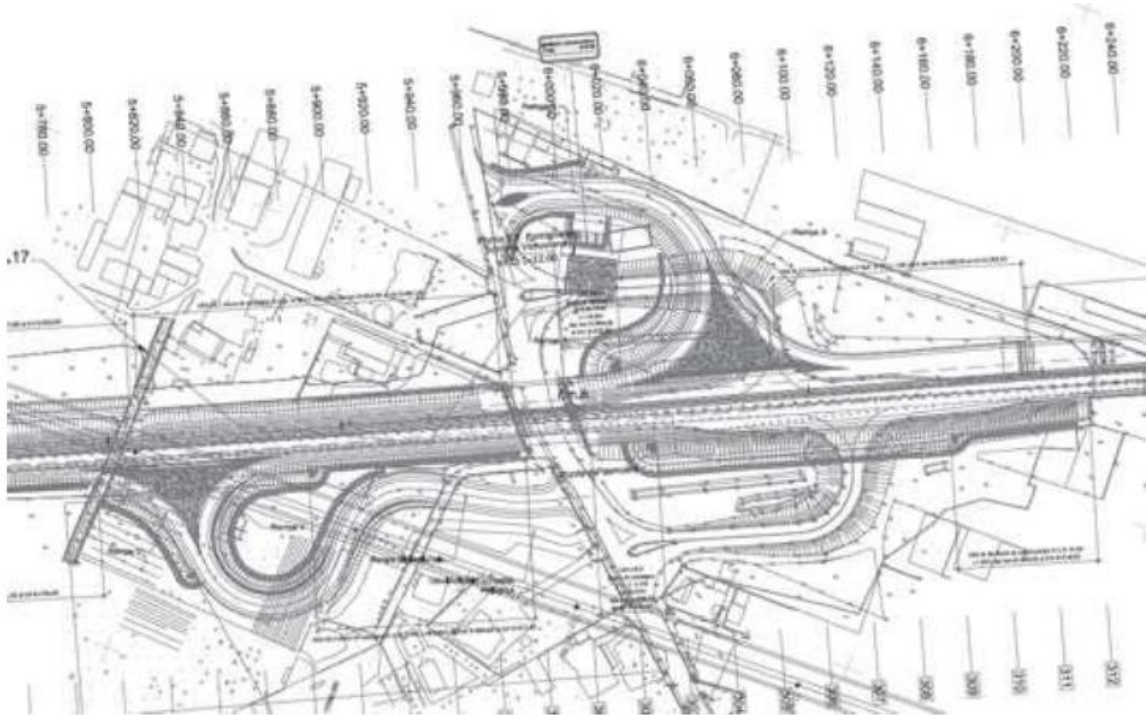


Figura 3- Svincolo Somma Pomigliano: Configurazione di progetto definitivo 2021 su stato attuale

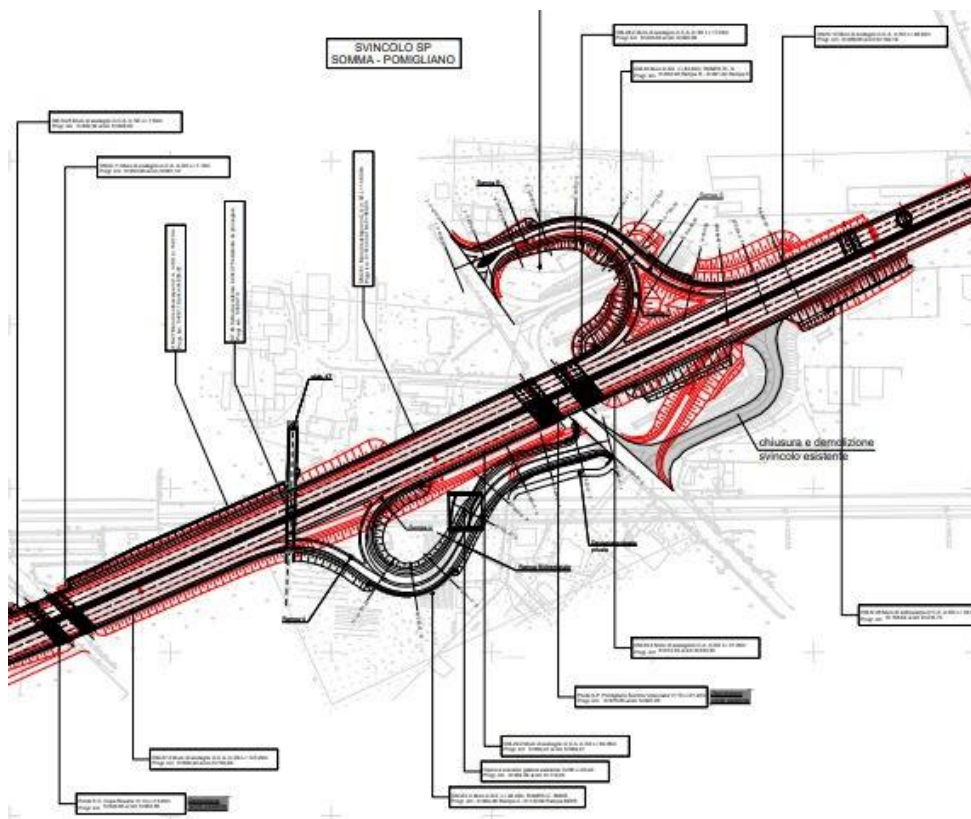


Figura 4- Svincolo Somma Pomigliano: Configurazione tracciato di progetto 2017 (rosso) a confronto con tracciato di progetto 2021 (nero)

Dato il posizionamento in prossimità del Viadotto San Domenico, non risulta possibile l'adeguamento dell'attuale corsia di immissione senza dover necessariamente intervenire sul predetto Viadotto, sul quale recentemente sono stati eseguiti interventi di manutenzione (rifacimento pavimentazione, cordoli, installazione nuove barriere di sicurezza e barriere acustiche integrate, ecc.).

Le modifiche apportate determinano un ampliamento delle aree di esproprio che il proponente stima pari a circa 5.684,22 m<sup>2</sup>

**Variante n.2 - adeguamento alle NTC 2018 delle opere d'arte presenti lungo l'asse principale, che precedentemente erano soggette a rinforzo, tramite attività di demolizione e ricostruzione;**

All'interno del tratto stradale ricadono una serie di opere d'arte che saranno strutturalmente adeguate alla normativa vigente. Nel progetto sottoposto a VO 2017 era già previsto che alcune opere venissero demolite mentre altre sarebbero state soggette a rinforzi e adeguamenti dell'impalcato.

Rispetto al progetto del 2017, nel PD la maggior parte delle opere d'arte sono demolite e ricostruite a norma al fine di garantire una maggiore sicurezza e rispondenza alle norme tecniche strutturali più recenti.

Relativamente al Viadotto San Domenico si è provveduto alla Verifica Sismica, secondo quanto stabilito nel capitolo 8 "Costruzioni esistenti" paragrafo 3 "Valutazione della Sicurezza" della Circolare Ministeriale n.617 del 2 febbraio 2009, al cui seguito sono stati studiati gli interventi necessari per il risanamento strutturale dello stesso. Sono stati, quindi, previsti interventi di rinforzo delle sottostrutture esistenti e sostituzione impalcato esistente con impalcato misto in acciaio – calcestruzzo, destinando l'attuale viadotto alla viabilità veicolare in carreggiata sinistra, mentre si era già prevista (da progettazione precedentemente approvata) la realizzazione di ulteriore viadotto in affiancamento per la carreggiata destra.

Gli interventi in variante rispetto al PD 2017 prevedono:

- Demolizione e ricostruzione di 7 ponti di attraversamento del lagni Trocchia, dei Reclusi, Fosse, Palmendola, Sorbo, S.Maria del Pozzo e Fossa dei Leoni, per i quali il progetto 2017 prevedeva interventi locali sugli impalcati esistenti;
- Realizzazione di 2 nuovi ponti (Ponte Lagno dei Reclusi e Ponte Lagno del Sorbo), con una luce maggiore rispetto all'impalcato esistente. L'intervento sul Ponte Lagno dei Sorbi prevede la demolizione di entrambe le carreggiate esistenti;
- Demolizione e ricostruzione di 3 viadotti per i quali il progetto 2017 prevedeva interventi locali sugli impalcati esistenti;
- Realizzazione di 1 nuovo viadotto su 8 campate, con impalcato in sezione mista acciaio - calcestruzzo, pile e spalle in cemento armato in affiancamento e sostituzione impalcato esistente, per il quale il progetto 2017 prevedeva interventi locali sull' impalcato esistente;
- Demolizione e ricostruzione di 1 cavalcavia per il quale il progetto 2017 prevedeva interventi locali sull' impalcato esistente.

Le opere verranno ricostruite con luci uguali a quelle esistenti, solo nel caso dei ponti Lagno dei Reclusi e Lagno Sorbo con luci maggiori

Pertanto, rispetto al Progetto Definitivo approvato da Verifica di Ottemperanza nel 2017, al fine di garantire una maggiore sicurezza e rispondenza alle norme tecniche strutturali più recenti ha apportato alcune modifiche su alcune delle opere d'arte maggiore previste, come riportato in Tabella 1.



**Tabella 1 - Differenze progettuali sugli interventi alle opere esistenti**

<b>Codifica</b>	<b>Opera</b>	<b>Pk (km)</b>	<b>Interventi previsti da VO 2017</b>	<b>Interventi previsti da PD 2021</b>
VI.02	Ponte Lagno Trocchia	0+420	Interventi locali sull'impalcato esistente	Demolizione e ricostruzione
VI.03	Viadotto San Gennariello	0+660	Interventi locali sull'impalcato esistente	Demolizione e ricostruzione
VI.06	Viadotto S.C. Maddalena	1+500	Interventi locali sull'impalcato esistente	Demolizione e ricostruzione
VI.07	Ponte Lagno dei Reclusi	1+700	Interventi locali sull'impalcato esistente	Demolizione e ricostruzione
VI.08	Ponte Lagno delle fosse	3+123	Interventi locali sull'impalcato esistente	Demolizione e ricostruzione
VI.11	Ponte Lagno Palmendola	3+720	Interventi locali sull'impalcato esistente	Demolizione e ricostruzione
VI.12	Ponte Lagno Sorbo 1	4+040	Interventi locali sull'impalcato esistente	Demolizione e ricostruzione
VI.13	Ponte Lagno Sorbo 2	4+040	Interventi locali sull'impalcato esistente	Demolizione e ricostruzione
VI.28	Viadotto San Domenico carr. Sx	6+200	Interventi locali sull'impalcato esistente	Rinforzo delle sottostrutture esistenti e sostituzione impalcato esistente con soluzione ad impalcato misto acciaio-calcestruzzo
VI.17	Ponte Lagno S. Maria del Pozzo	6+600	Interventi locali sull'impalcato esistente	Demolizione e ricostruzione
VI.18	Ponte S.C. Zingarello	7+240	Interventi locali sull'impalcato esistente	Demolizione e ricostruzione
VI.19	Ponte S.C. San Sossio	7+400	Interventi locali sull'impalcato esistente	Demolizione e ricostruzione
VI.20	Ponte Lagno Fossa dei Leoni	7+580	Interventi locali sull'impalcato esistente	Demolizione e ricostruzione
VI.21	Viadotto S.P. Marigliano	7+680	Interventi locali sull'impalcato esistente	Demolizione e ricostruzione

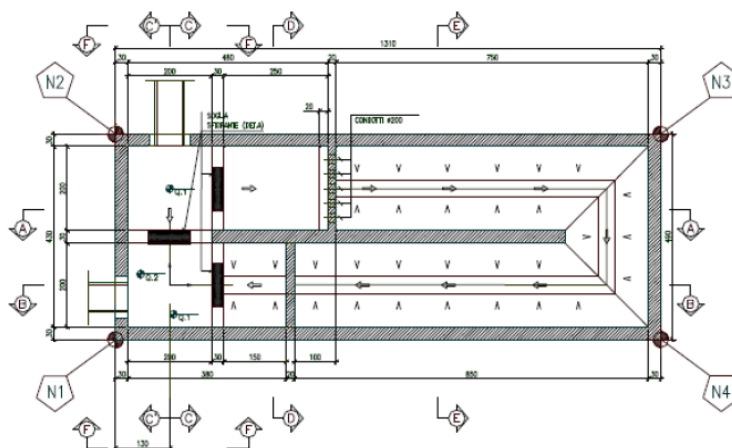
**Variante n. 3 - Vasche di trattamento e dispersione acque di piattaforma**

In variante rispetto al PD 2017, il progetto prevede un sistema di drenaggio delle acque di piattaforma composto da diciotto reti separate costituite da elementi di captazione (canalette, cunette e caditoie) e sottostanti collettori terminanti in vasche di prima pioggia, a copertura dell'intera area della sede stradale dalla progressiva di inizio intervento a quella di fine intervento. Per ogni rete sono state riportate le vasche di trattamento e le vasche di dispersione previste, nonché il recapito finale.

**Tabella 2 - Suddivisione del sistema di raccolta delle acque**

N. Rete	da progr. [m]	a progr. [m]	Vasca di Trattamento	Vasca di Dispersione	Recapito
01	0+140	0+440	ITC01	-	Lagno Trocchia
02	0+440	0+940	ITC02	-	Lagno Trocchia
03	0+940	1+240	ITC03	VD03	Primo strato di suolo
04	0+940	1+720	ITC04	VD04	Primo strato di suolo
05	1+720	2+520	ITC05	-	Lagno Reclusi
06	2+520	3+120	ITC06	-	Lagno Fosse
07	3+120	3+400	ITC07	VD07	Primo strato di suolo
08	3+400	3+560	ITC08	-	Fosso
09	3+560	3+720	ITC09	-	Lagno Palmendoia
10	3+720	4+040	ITC10	-	Lagno Sorbo
11	4+040	4+280	ITC11	-	Lagno "Lagno"
12	4+280	5+040	ITC12	VD12	Primo strato di suolo
13	5+040	6+000	ITC13	VD13.1 - VD13.2	Primo strato di suolo
14	6+000	6+220	ITC14	VD14	Primo strato di suolo
15	6+220	6+600	ITC15	-	Lagno S. Maria del Pozzo
16	6+600	6+820	ITC16	VD16	Primo strato di suolo
17	6+820	7+580	ITC17	VD17.1 - VD17.2	Primo strato di suolo
18	7+580	7+750	ITC18	-	Lagno Fossa dei Leoni

Le vasche disperdenti progettate, dal punto di vista strutturale, sono composte da un bacino in c.a., a geometria modulare, con fondo aperto e letto in ghiaia da cui avviene la filtrazione. Le vasche di dispersione sono opere funzionali all'accumulo dell'onda di piena e al trasferimento delle acque meteoriche al recapito finale costituito dal primo strato di sottosuolo, che si trova altimetricamente a significativa distanza dall'eventuale livello superiore della falda. Per quanto riguarda le vasche di trattamento hanno dimensioni in pianta 490cm x 1310cm con spessori dei setti interni ed esterni che variano da 20 a 30 cm.



**Figura 5 - Pianta della vasca di dispersione**

La realizzazione di vasche di trattamento e laminazione delle acque meteoriche di dilavamento del tratto stradale (vasche di accumulo e setti con effetto di disoleatore) consente di addivenire alla riduzione del carico inquinanti nel reticolo idrografico superficiale e/o a suolo, nonché contenimento di eventuali sversamenti accidentali da parte di mezzi leggeri e/o pesanti.

### **Cantierizzazione**

Per la realizzazione del progetto il Proponente ha confermato quanto previsto riguardo la configurazione delle aree di cantiere, gestite e organizzate in modo tale da minimizzare gli impatti sulle matrici ambientali presenti nell'intorno dell'infrastruttura. Le piste e le viabilità precedentemente scelte nel progetto di Verifica di Ottemperanza nel 2017 sono state riconfermate; inoltre, le fasi e le tecnologie costruttive sono rimaste pressoché inalterate.

Si riporta sinteticamente quanto già previsto nel progetto 2017; le aree di cantiere previste per la realizzazione dell'infrastruttura stradale in esame, definite per tipologia in cantiere base, cantiere operativo e area tecnica, sono state distinte dal Proponente in:

- 1 cantiere base, in prossimità dello svincolo SP Guindazzi circa alla progressiva km 1+200;
- 124 cantieri tecnici, in prossimità di tutte le opere d'arte;
- 2 aree di stoccaggio, in prossimità dello svincolo SP Guindazzi e a fine tracciato tra le opere d'arte OM\_55 e OP-23

Il Proponente precisa che il cantiere base e le aree di stoccaggio permarranno per l'intera durata delle lavorazioni, al contrario dei cantieri tecnici che verranno dismessi a conclusione dell'opera di loro pertinenza.

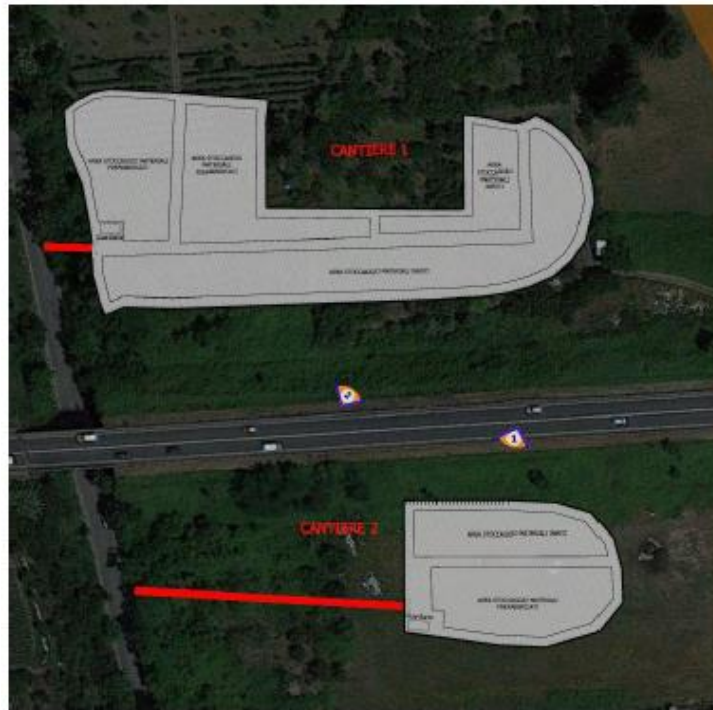
Il Proponente sottolinea che l'introduzione delle demolizioni delle opere riportate in Tabella 1 non risulta essere, rispetto a quanto già previsto, un elemento impattante tale da richiedere modifiche sostanziali delle aree di cantiere precedentemente approvate da Verifica di Ottemperanza del 2017, precisando che le demolizioni avranno una durata molto limitata nel tempo e che, in particolare, il taglio dell'impalcato avverrà dalla carreggiata.

Le fasi che risultano variate sono quelle che riguardano strettamente la demolizione e ricostruzione delle opere oggetto di modifica del progetto definitivo già valutato in sede di VIA.



**Figura 6 - Ubicazione cantiere base su ortofoto**

ID\_VIP: 9447: Progetto definitivo "Raddoppio a quattro corsie della variante alla S.S. 268 "del Vesuvio". Tratto dal Km 0+000 al Km 7+750. 2° lotto 1° stralcio. Intervento rientrante tra le opere commissariate con D.P.C.M. del 18/4/2021 con Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del DPR 120/2017



**Figura 7 - Ubicazione aree di stoccaggio (svincolo Guindazzi) rispetto all'ortofoto**



**Figura 8 - Ubicazione area di stoccaggio (fine tracciato tra le opere OM\_55 e OP\_23) rispetto all'ortofoto**

Il Proponente riporta le principali cantierizzazioni previste per le tipologie di opere d'arte maggiori, nello specifico per i viadotti VI28 e VI21, per i cavalcavia e per le altre opere in c.a.p. o a sezione mista.

### **Cronoprogramma**

La durata complessiva dei lavori del 2° lotto – 1° stralcio è di circa 1200 giorni lavorativi.

## **IN ORDINE ALLA LOCALIZZAZIONE DEL PROGETTO**

Il Proponente, nella Studio Preliminare Ambientale, riporta l'analisi del contesto programmatico in riferimento all'area interessata dall'intero intervento, come da progetto definitivo oggetto di Verifica di Ottemperanza nel 2017.

In sintesi, i piani sovraordinati d'indirizzo e coordinamento che regolamentano l'uso del territorio, a cui si è fatto riferimento, vengono di seguito riportati:

Livello regionale:

- Piano Territoriale Regionale (P.T.R.);
- Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (P.P.T.R.);
- Piano di Tutela delle Acque (P.T.A.);
- Piano di Assetto Idrogeologico (P.A.I.);
- Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (P.G.R.A.);
- Piano Regionale di risanamento e mantenimento della qualità dell'aria (P.R.I.A.).

Livello provinciale:

- Piano Territoriale di Coordinamento (P.T.C.) della Provincia di Napoli;

Livello comunale:

- Piano Regolatore Generale (P.R.G.) e Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.) del Comune di Somma Vesuviana;
- Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del Comune di Sant'Anastasia;
- Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del Comune di Cercola;
- Piano Regolatore Generale (P.R.G.) del Comune di Pollena Trocchia.

### **Analisi del sistema vincolistico**

Il Proponente riporta l'analisi del sistema vincolistico così come già valutata e approvata in Verifica di Ottemperanza nel 2017, in quanto le modifiche apportate al progetto non interessano nuove aree da approfondire.

## **IN ORDINE ALLA CARATTERIZZAZIONE AMBIENTALE**

### **Ambiente idrico superficiale e sotterraneo**

#### **Dimensione costruttiva**

Il Proponente riprende quanto riportato nel progetto approvato da Verifica di Ottemperanza nel 2017, sottolineando che durante la fase di cantiere l'impatto idrologico e idraulico sarà minimo o trascurabile.

#### **Dimensione operativa**

Il potenziale impatto sulla componente acqua determinato dall'opera in esercizio risulta, coerente con quanto già approvato in sede di Verifica di Ottemperanza del 2017 e, considerando le soluzioni progettuali di gestione delle acque meteoriche può considerarsi migliorativo rispetto allo stato attuale.

## Suolo e sottosuolo

### Dimensione costruttiva

Viste la tipologia e l'entità delle modifiche del progetto definitivo, il Proponente non ritiene essere mutati gli impatti sulla componente in questione rispetto a quanto già valutato in sede di VIA.

### Dimensione operativa

Il Proponente, così come già valutato e approvato in sede di Verifica di Ottemperanza del 2017, riporta che il progetto di integrazione in esame non comporta effetti sullo stato reale del suolo, che va a mantenere intatte le sue funzioni.

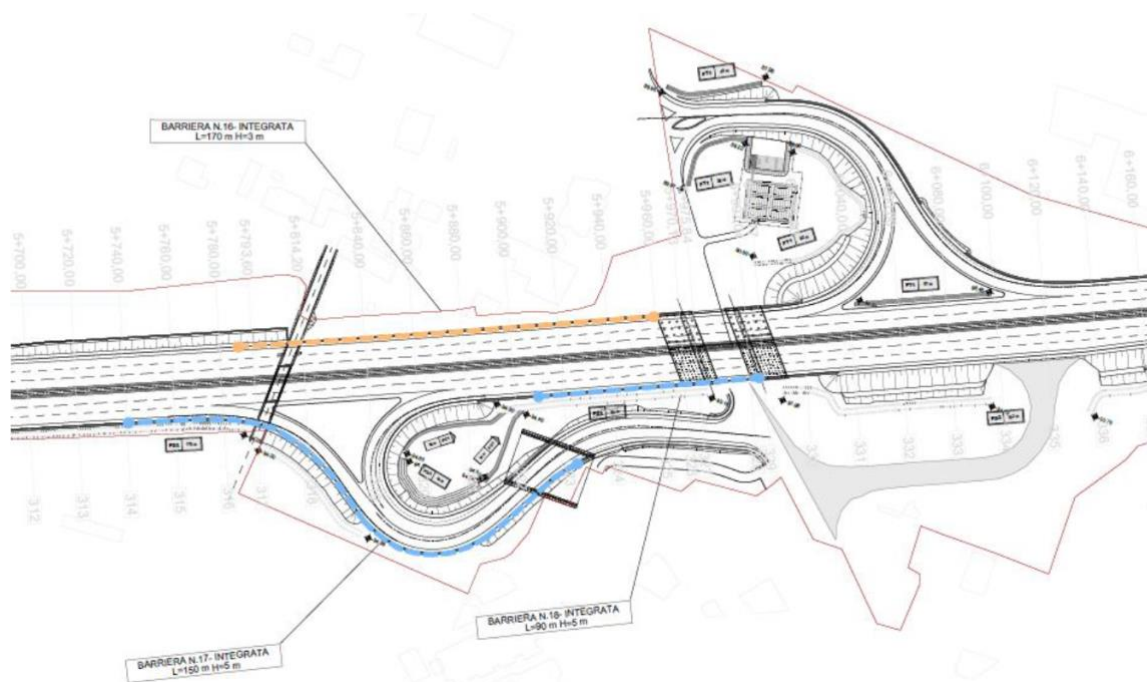
## Rumore

### Dimensione costruttiva

Il Proponente ha riportato l'analisi previsionale realizzata sulla base della rappresentazione delle varie tipologie di cantiere e relativa alle fasi di maggiore emissione rumorosa estendendone i risultati all'intero ciclo lavorativo, già valutata in sede di VIA.

Visto il carattere temporaneo delle lavorazioni oggetto della modifica del progetto definitivo e l'associabilità a quanto già valutato e approvato da Verifica di Ottemperanza del 2017, il Proponente non ha ritenuto necessario procedere con nuova analisi sulla componente rumore.

### Dimensione operativa



**Figura 9 – Inquadramento svincolo Somma Pomigliano con inserimento barriera acustica integrata**

In merito alla rigeometrizzazione dello svincolo di Somma Pomigliano, unica variante che potrebbe portare variazioni al clima acustico precedentemente valutato, lo studio riporta le analisi dei ricettori presenti ed è stata prevista una nuova configurazione planimetrica della barriera acustica, posta lungo il bordo dell'infrastruttura, necessaria a mitigare l'impatto acustico presso i ricettori presenti nell'area.

Inoltre, gli interventi di mitigazione acustica sono stati ottimizzati dal Proponente rispetto ai previsti dalla VO 2017, sia per esigenze progettuali e di sicurezza stradale, sia in base alla disponibilità degli elementi sul mercato.

**Tabella 3 - Dimensionamento degli interventi di mitigazione acustica**

Barriera	Lunghezza	Altezza	pk inizio	Pk fine	Tipologia	Note
Codifica	(m)	(m)	(km)	(km)		
1	90	4	0+400	0+490	Integrata	-
2	90	3	1+270	1+360	Integrata	-
3	80	4	1+490	1+570	Integrata	-
4	90	3	1+450	1+540	Integrata	-
5	80	4	1+570	1+650	Integrata	-
6	170	4	1+650	1+820	Integrata	-
7a	56	2	1+820	1+876	Standard	Barriera esistente realizzata in precedente progettazione
7b	124	6	1+876	2+005	Standard	Barriera esistente realizzata in precedente progettazione
8	170	5	1+790	1+960	Integrata	-
9	120	5	2+100	2+220	Integrata	-
10a	100	5	2+2005	2+105	Standard	Barriera esistente realizzata in precedente progettazione
10b	120	5	2+105	2+225	Integrata	-
11	180	4	2+500	2+680	Integrata	Barriera non realizzabile in Progettazione Definitiva prevista mitigazione diretta ricettore
12	160	3	2+610	2+770	Integrata	-
13	310	3	3+560	3+870	Integrata	-
14	150	4	4+020	4+170	Integrata	-
15	170	5	4+000	4+170	Integrata	-
16	80	3	4+240	4+320	Integrata	-
17	170	3	5+790	5+960	Integrata	-
18	150	5	5+740	5+925	Integrata	-
19	90	5	5+910	6+000	Integrata	-
20	171	3	6+265	6+436	Integrata	-
21	100	4	7+320	7+420	Integrata	-

Le barriere antirumore previste dal Proponente in PD 2021 avranno una altezza variabile tra i 3 e i 6 metri e saranno tutte di tipologia integrata, con le prestazioni acustiche seguenti:

- categoria assorbimento acustico – A3;

- categoria isolamento acustico - B3;
- materiale: pannelli in acciaio zincati e verniciati + eventuali pannelli trasparenti in PMMA (sp. min. 15 mm).

La Tabella 3 ricapitola le barriere presenti su tutto il tratto come aggiornate

### Atmosfera

#### Dimensione costruttiva

Il Proponente riprende quanto riportato nel progetto approvato da Verifica di Ottemperanza nel 2017, sottolineando che durante la fase di cantiere per l'impatto sull'atmosfera non sono evidenziati variazioni significative rispetto a quanto già analizzato e valutato nel progetto definitivo approvato.

Con riferimento alle fasi di demolizione degli impalcati, lo studio riporta misure di attenzione nella fase di cantierizzazione al fine di ridurre la dispersione di polveri. Si sottolinea inoltre che tale possibile impatto è comunque puntuale, temporaneo (durata di pochi giorni per implacato) e reversibile

#### Dimensione operativa

Il Proponente, come riportato nel progetto definitivo approvato, sottolinea la poca significatività degli impatti aggiuntivi in fase di esercizio sull'atmosfera per tutto il tratto. In particolare, le variazioni introdotte non comportano possibili impatti diversi

### Biodiversità

Il Proponente, nello Studio Preliminare Ambientale, assicura che gli interventi di modifica del progetto definitivo approvato non determinano impatti ambientali significativi, in fase di cantiere e/o esercizio, sulla componente biodiversità, diversi da quanto già oggetto di compatibilità ambiental.

E' confermata l'assenza di interferenze dirette e indirette con siti della Rete Natura 2000 individuati nell'area vasta. Le lavorazioni introdotte non sono tali da introdurre elementi innovativi rispetto a quanto già valutato.

### Patrimonio agroalimentare

Il Proponente, riprendendo il progetto definitivo approvato in Verifica di Ottemperanza, non individua variazioni agli impatti sul patrimonio agroalimentare così come valutati in sede di VIA.

### Salute umana

Il Proponente, riprendendo il progetto definitivo approvato in Verifica di Ottemperanza, non individua variazioni agli impatti sulla salute umana così come valutati in sede di VIA.

### Paesaggio

Il Proponente, riprendendo il progetto definitivo approvato in Verifica di Ottemperanza, non individua variazioni agli impatti sul paesaggio così come valutati in sede di VIA.

### **VALUTATO** che:

- In merito alla documentazione presentata dal Proponente, i contenuti dello Studio Preliminare Ambientale e dei relativi allegati appaiono esaustivi e le soluzioni progettuali indicate negli elaborati allegati per la valutazione dell'assoggettabilità a VIA sono descritte con sufficiente completezza, ai fini di evincere i potenziali impatti che l'opera potrebbe determinare in fase di cantiere e di esercizio.
- Le modifiche introdotte al progetto già oggetto di compatibilità ambientale e di verifica di ottemperanza non sono tali da comportare modifiche significative alla valutazione degli impatti già



valutati; inoltre le modifiche introdotte con la variante n. 2 sono significative ai fini della sicurezza strutturale dell'opera e della sua resilienza a rischi naturali, mentre l'introduzione del sistema di vasche di raccolta delle acque, si configura come una miglioria relativamente ai possibili impatti con la componente acque superficiali e sotterranee

## **IN ORDINE ALLA PIANO DI UTILIZZO DELLE TERRE**

Considerato e dato atto che:

- oggetto della presente istanza è la verifica di assoggettabilità a VIA di ottimizzazioni progettuali puntuali intervenute tra il progetto definitivo redatto nel 2021 (nel seguito PD 2021) e il progetto sottoposto a Verifica di Ottemperanza nel 2017 della S.S. 268 "del Vesuvio", nel tratto compreso tra il km 0+000 e il km 7+750 e non il progetto definitivo "Raddoppio a quattro corsie della variante alla S.S. 268 "del Vesuvio". Tratto dal Km 0+000 al Km 7+750. 2° lotto 1° stralcio";
- l'intervento "Raddoppio della variante S.S. 268 2° lotto tratto Cercola - Torre Annunziata", localizzato dal km 0+000 al km 11+607 della S.S. 268, è stato oggetto del decreto di compatibilità ambientale n. 3590 del 17/03/1999 positivo nel rispetto di condizioni ambientali e con i decreti direttoriali prot. DVA-DEC-2017-113 del 21/04/2017 e prot. DVA-DEC-2017-246 del 29/08/2017 è stata determinata l'ottemperanza alle condizioni ambientali di cui al predetto decreto di compatibilità ambientale n. 3590 del 17/03/1999;
- alla data del rilascio del decreto di compatibilità ambientale (17/03/1999) non erano ancora in vigore nè il D.M. 161/2012 nè il D.P.R. 120/2017 e pertanto non è stato presentato un Piano di Utilizzo delle Terre e rocce da scavo, nè è stato richiesto in sede di ottemperanza
- in occasione della presentazione della procedura di assoggettabilità a VIA oggetto della presente procedura il proponente ha presentato un PUT relativo all'intero progetto definitivo del *Tratto dal Km 0+000 al Km 7+750. 2° lotto 1° stralcio*
- tuttavia la richiesta di esame del PUT sull'intero progetto non è esaminabile in una sede che riguarda solo modifiche puntuali;
- ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017, "Il piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, redatto in conformità alle disposizioni di cui all'allegato 5, è trasmesso dal proponente all'autorità competente e all'Agenzia di protezione ambientale territorialmente competente, per via telematica, almeno novanta giorni prima dell'inizio dei lavori. Nel caso in cui l'opera sia oggetto di una procedura di valutazione di impatto ambientale o di autorizzazione integrata ambientale ai sensi della normativa vigente, la trasmissione del piano di utilizzo avviene prima della conclusione del procedimento."
- il procedimento di VIA del progetto cui fa riferimento il PUT inviato si è concluso nel 1999 in assenza di PUT in quanto all'epoca non previsto;

Si ritiene che l'Autorità competente non possa essere individuata nell'Autorità competente per la VIA e che pertanto il Proponente debba trasmettere il PUT *almeno novanta giorni prima dell'inizio dei lavori all'ARPA Campania, quale autorità Competente.*

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

**Sottocommissione VIA**

**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 il seguente**

### **MOTIVATO PARERE**

- che le modifiche al progetto denominato "*Progetto definitivo "Raddoppio a quattro corsie della variante alla S.S. 268 "del Vesuvio". Tratto dal Km 0+000 al Km 7+750. 2° lotto 1° stralcio. Intervento rientrante tra le opere commissariate con D.P.C.M. del 18/4/2021"*" così come individuate nella presente procedura, non determinano potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non devono essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.

Non si esprime sul Piano di Utilizzo delle Terre ai sensi del D.P.R 120/2017 in quanto ritiene che, alla luce dell'evoluzione del progetto in esame, Autorità Competente sia l'ARPA Campania.

**La coordinatrice della Sottocommissione Via**

**Avv. Paola Brambilla**