



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

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO


Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS
U.prot CTVA - 2013 - 0001329 del 12/04/2013

Pratica N.

Prof. Mittente:



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2013 - 0008963 del 17/04/2013

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali



**OGGETTO: I.D. VIP 2022 trasmissione parere n. 1196 CTVA del 3 aprile 2013.
Verifica di assoggettabilità alla VIA Autostrada A3 Napoli - Salerno
- Pompei. Nuova rampa di uscita prevista da programma di
interventi Pompei 2000 nel Comune di Torre Ammunziata,
proponente Pompei 2000 Spa.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 3 aprile 2013.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campilongo)



All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2013-0110.DOC

Il MARE
Il segretario della Commissione VIA e VAS

La presente copia fotostatica composta
di N° 8 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 12-04-2013



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

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

* * *

Parere n. 1186 del 03 aprile 2013

Progetto	<p><i>Verifica di Assoggettabilità VIA</i></p> <p>Autostrada A3 Napoli Pompei Salerno Nuova rampa di uscita prevista da programma di interventi Pompei 2000 nel comune di Torre Annunziata</p>
Proponente	Pompei 2000 S.p.A.

Handwritten signatures and initials scattered at the bottom of the page.

Vertical handwritten notes on the right margin, including the number '45' and various illegible signatures.

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

VISTA l'istanza di avvio della procedura di Verifica di Assoggettabilità alla VIA relativa al "Le nuove rampe di uscita dall'autostrada A3 - Napoli - Pompei - Salerno nel comune di Torre Annunziata (NA)" presentata dalla società Pompei 2000 Spa, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (d'ora in avanti DVA) al prot. n. DVA/2012/0021695 dell'11/9/2012;

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

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 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 il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione e i successivi decreti integrativi;

VISTA la nota prot. n. DVA-2012-021695 del 11/09/2012, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS (d'ora in avanti Commissione) con prot. n. CTVA/2012/0003172 del 12/09/2012, con la quale la Direzione ha comunicato alla Commissione la procedibilità dell'istanza;

VISTA la documentazione progettuale trasmessa dalla società contenente:

- Documentazione amministrativa,
- Progetto esecutivo ed elaborati cartografici.,
- Studio preliminare ambientale

Vista la documentazione integrativa presentata dal proponente Prot. CTVA – 2013- 000001 del 13/01/2013;

Vista l'ulteriore documentazione integrativa presentata dal proponente Prot.DVA 2023 del 25.01.2013,acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS,prot. 2013 – 0000319 del 25/01/2013 e del 22/03/2013 prot.DVA 0007210,trasmissa ed acquisita dalla CTVA il 25/03/2013 con prot.0001107;

PRESO ATTO che oggetto del presente parere è la verifica di assoggettabilità alla VIA ai sensi dell'articolo 20 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. per il progetto "Le nuove rampe di uscita dall'autostrada A3 - Napoli - Pompei - nel comune di Torre Annunziata";

Considerato che l'area d'intervento non ricade all'interno di Zone di Protezione Speciale (ZPS) o di Siti di Interesse Comunitario (SIC);

CONSIDERATO che

- Le nuove rampe di uscita dall'autostrada A3 - Napoli - Pompei - Salerno ricadono in un programma di interventi più ampio denominato "Programma di Interventi Pompei 2000" nel comune di Torre Annunziata (NA).
- Il perimetro dell'intervento complessivo riguarda le aree dismesse ove era insediato l'opificio della Tecnotubi Vega ed i terreni liberi adiacenti della estensione complessiva di mq 194.860, circa 19,5 ha ; tali aree sono localizzate nella zona compresa tra lo svincolo di Torre Annunziata sud e quello di Pompei dell'Autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno
- Le nuove rampe autostradali, nello specifico, interesseranno l'area di servizio Torre Annunziata nord con accesso al km 21+350 nord ed aree incolte destinate a viabilità dalla variante urbanistica di cui all'Accordo di Programma del 12.06.2007, per quanto riguarda la rampa di uscita in carreggiata sud al km 21+200.

In particolare:

- la rampa di uscita in carreggiata nord interessa l'attuale piazzale dell'area di servizio Torre Annunziata nord nonché la zona erogazione carburanti e l'area a tergo dell'attuale edificio ed infine un'area destinata a viabilità dalla variante urbanistica approvata fino all'intersezione con traversa Andolfi;
- la rampa di uscita in carreggiata sud interessa aree, attualmente incolte, destinate a viabilità dalla variante urbanistica approvata fino all'intersezione con via Penniniello.

Nell'ambito degli interventi di urbanizzazione relativi alla viabilità previsti dal programma di interventi Pompei 2000, rientra, come su esposto, la realizzazione di due rampe di uscita del tratto autostradale A3 NA-SA collocate:

al km 21+200 sud per il tratto autostradale in direzione Salerno;

al km 21+350 nord per il tratto autostradale in direzione Napoli.

La rampa di uscita per il tratto autostradale in direzione Napoli incrocerà la viabilità ordinaria su via trav. Andolfi, oggetto, nel progetto definitivo, di interventi di adeguamento funzionale.

La rampa di uscita per il tratto autostradale in direzione Salerno, incrocerà la viabilità ordinaria su via Penniniello che a sua volta sarà collegata, con un tratto di nuova realizzazione previsto nel progetto definitivo, a via Plinio.

Entrambe le rampe, in corrispondenza delle intersezioni sulla viabilità ordinaria, avranno il diritto di precedenza e confluiranno su tratti di strada a senso unico di marcia.

1. *Nuova rampa di uscita autostradale in direzione NA.* La nuova rampa, progettata secondo quanto prescritto dalle normative vigenti (D.M. 05.11.2001 e D.M. 19.04.2006), è caratterizzata da una lunghezza di circa 290 m e da una corsia di 4.00 m con banchine laterali in destra e sinistra di 1.00 m. E' previsto un arginello della larghezza di 80 cm.

2. *Nuova rampa di uscita autostradale in direzione SA.* La nuova rampa, progettata secondo quanto prescritto dalle normative vigenti (D.M. 05.11.2001 e D.M. 19.04.2006), è caratterizzata da una lunghezza di circa 245 m e da una corsia di 4.00 m con banchine laterali in destra e sinistra di 1.00 m. E' previsto un arginello della larghezza di 80 cm.

VERIFICATO, sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., che per quanto riguarda le caratteristiche del progetto:

- Il Progetto presentato dalla società Pompei 2000 ha come obiettivo la riduzione dei flussi di traffico sugli attuali svincoli esistenti.

Il progetto consiste nella realizzazione delle nuove rampe di uscita dall'autostrada A3 - Napoli - Pompei - Salerno che ricadono in un programma di interventi più ampio denominato "*Programma di Interventi Pompei 2000*" nel comune di Torre Annunziata (NA).

Il perimetro dell'intervento complessivo riguarda le aree dismesse ove era insediato l'opificio della Tecnotubi Vega ed i terreni liberi adiacenti della estensione complessiva di mq 194.860, circa 19,5 ha.; tali aree sono localizzate nella zona compresa tra lo svincolo di Torre Annunziata sud e quello di Pompei dell'Autostrada A3 Napoli-Pompei-Salerno

Le nuove rampe autostradali, nello specifico, interesseranno l'area di servizio Torre Annunziata nord con accesso al km 21+350 nord ed aree incolte destinate a viabilità dalla variante urbanistica di cui all'Accordo di Programma del 12.06.2007, per quanto riguarda la rampa di uscita in carreggiata sud al km 21+200.

Valutato che

Impianto di pubblica illuminazione

Le rampe autostradali saranno illuminate a mezzo di pali con disposizione unifilare e con interdistanza 18.00 m.

Attenuatori d'urto (T.A.U.)

In corrispondenza della zona iniziale delle rampe di uscita sia in direzione NA che SA, è prevista l'installazione di attenuatori d'urto ad assorbimento di energia, redirettivi, anti-penetrazione e bidirezionali, per proteggere gli automobilisti in caso di impatto contro la barriera.

Impianto di smaltimento acque meteoriche

Il progetto della rete di smaltimento delle acque meteoriche, per le rampe, prevede la posa in opera di una condotta in polipropilene del diametro 400 mm con l'interposizione, ogni 25.00 m, di pozzetti di ispezione con griglie sifonate in ghisa sferoidale. La condotta interrata in prossimità di uno dei margini della carreggiata; pertanto laddove insistono dei tratti con pendenza trasversale in opposizione al margine ove insiste la condotta, saranno installate delle caditoie con griglie in ghisa sferoidale e collegate ai pozzetti di cui sopra.

Le tubazioni interrate saranno allacciate alle condotte fognarie esistenti, su via trav. Andolfi e via Penniniello.

emissioni in atmosfera:

Per le valutazioni ambientali si è utilizzato il modulo T.ENV del modello di simulazione del traffico veicolare T-Model. Con l'utilizzo di tale modulo è stato possibile simulare l'emissione da traffico veicolare dei principali inquinanti lungo determinati archi stradali e la loro concentrazione in corrispondenza dei punti individuati come recettori. Nelle simulazioni sono stati considerati due scenari:

- **scenario 1:** considera lo scenario di progetto previsto nel *Programma di interventi Pompei 2000* a meno delle rampe,
- **scenario 2:** considera lo scenario 1 con l'aggiunta delle rampe di progetto.

Le simulazioni sono state condotte considerando:

- la domanda di spostamento nell'ora di punta della mattina e della sera;
- la rete stradale (prima e dopo l'apertura delle rampe);
- il parco veicolare;

le condizioni metereologiche (mantenute invariate in entrambi gli scenari).
A tal proposito sono state condotti degli approfondimenti inerenti la caratterizzazione
meteoclimatica del comune di Torre Annunziata.

Nella tabella seguente sono riportati schematicamente i valori limite per la concentrazione degli
inquinanti stabiliti dalla normativa di settore.

E' stata simulata la diffusione dei principali inquinanti prodotti da traffico veicolare nello scenario
di progetto, sia per l'ora di morbida che per l'ora di punta; i dati ottenuti sono stati elaborati al fine
di valutare le concentrazioni degli inquinanti nell'arco dell'intera giornata.
Nella tabella seguente sono riportati schematicamente i valori limite per la concentrazione degli
inquinanti stabiliti dalla normativa di settore.

Tabella - Limiti secondo D.Lgs 155/2010

Inquinanti	Limiti secondo il D.Lgs. 155/2010
Biossido di Azoto e ossidi di azoto (concentrazione in un'ora)	200 µg/m ³
Monossido di Carbonio (concentrazione in un'ora)	(Media massima giornaliera su 8 ore) 10 mg/m ³
Idrocarburi	-

Per definire la concentrazione di monossido di carbonio da confrontare con il limite normativo è
stata calcolata la massima concentrazione media giornaliera su 8 ore consecutive considerando, così
come indicato dal D.Lgs 155/2010, le seguenti fasce di calcolo (Tabella).

**Tabella - Fasce di calcolo del valore medio massimo giornaliero della concentrazione di CO su 8
ore (D.Lgs 155/2010)**

Fascia 1	17,00 - 1,00
Fascia 2	1,00 - 9,00
Fascia 3	9,00 - 16,00
Fascia 4	16,00 - 24,00

Dai risultati ottenuti si evince che il valore medio massimo giornaliero della concentrazione di CO,
nei pressi di tutti i recettori considerati, è ben al di sotto del valore limite normativo (Tabella). Il
valore massimo, pari a 0,658 mg/mc, si registra nei pressi del recettore 17, dove anche i valori orari
non raggiungono 1 mg/mc.

Tabella - Calcolo della concentrazione media massima giornaliera su 8 ore di CO

Recettore	Media su 8 ore				MEDIA max. giornaliera su 8 ore	Valore Limite D.Lgs 155/2010
	Fascia 1	Fascia 2	Fascia 3	Fascia 4		
1	0,295	0,248	0,234	0,295	0,295	< 10 mg/mc
2	0,054	0,038	0,036	0,054	0,054	< 10 mg/mc

3	0,164	0,060	0,049	0,164	0,164	< 10 mg/mc
4	0,070	0,050	0,045	0,070	0,070	< 10 mg/mc
5	0,154	0,053	0,043	0,154	0,154	< 10 mg/mc
6	0,143	0,072	0,063	0,143	0,143	< 10 mg/mc
7	0,124	0,058	0,050	0,124	0,124	< 10 mg/mc
8	0,633	0,422	0,378	0,633	0,633	< 10 mg/mc
9	0,179	0,165	0,155	0,179	0,179	< 10 mg/mc
10	0,113	0,089	0,085	0,113	0,113	< 10 mg/mc
11	0,310	0,250	0,241	0,310	0,310	< 10 mg/mc
12	0,192	0,157	0,151	0,192	0,192	< 10 mg/mc
13	0,107	0,082	0,078	0,107	0,107	< 10 mg/mc
14	0,219	0,158	0,150	0,219	0,219	< 10 mg/mc
15	0,513	0,418	0,401	0,513	0,513	< 10 mg/mc
16	0,225	0,109	0,110	0,225	0,225	< 10 mg/mc
17	0,658	0,523	0,499	0,658	0,658	< 10 mg/mc

Analogamente sono stati calcolati i valori della concentrazione media oraria degli ossidi di azoto e degli idrocarburi e confrontati con i limiti normativi che risultano ampiamente rispettati (Tabella).

Tabella - Concentrazione nelle ore di morbida, concentrazione nelle ore di punta e concentrazione media oraria di NOx

recettore	Concentrazione oraria NOx ($\mu\text{g}/\text{mc}$)			Media oraria	Valore Limite D.Lgs. 155/2010
	Ore morbida	Ore di punta mattina	Ore di punta sera		
1	61,118	90,087	108,785	70,697	< 200 $\mu\text{g}/\text{mc}$
2	2,296	2,927	4,080	2,598	< 200 $\mu\text{g}/\text{mc}$
3	2,251	5,312	15,265	4,261	< 200 $\mu\text{g}/\text{mc}$
4	2,021	2,586	3,483	2,274	< 200 $\mu\text{g}/\text{mc}$
5	1,840	4,806	14,544	3,799	< 200 $\mu\text{g}/\text{mc}$
6	2,754	5,776	14,839	4,643	< 200 $\mu\text{g}/\text{mc}$
7	2,080	4,967	13,863	3,913	< 200 $\mu\text{g}/\text{mc}$
8	25,204	38,649	52,280	30,269	< 200 $\mu\text{g}/\text{mc}$
9	29,300	41,877	47,968	33,206	< 200 $\mu\text{g}/\text{mc}$
10	4,045	5,580	8,497	4,793	< 200 $\mu\text{g}/\text{mc}$
11	8,035	10,008	14,168	9,048	< 200 $\mu\text{g}/\text{mc}$
12	18,048	25,459	31,355	20,638	< 200 $\mu\text{g}/\text{mc}$
13	2,039	2,977	5,121	2,541	< 200 $\mu\text{g}/\text{mc}$
14	9,444	13,231	21,633	11,441	< 200 $\mu\text{g}/\text{mc}$
15	23,702	31,887	39,621	26,715	< 200 $\mu\text{g}/\text{mc}$
16	9,921	9,976	28,221	12,215	< 200 $\mu\text{g}/\text{mc}$
17	26,262	35,604	46,229	29,925	< 200 $\mu\text{g}/\text{mc}$

Tabella - Concentrazione nelle ore di morbida, concentrazione nelle ore di punta e concentrazione media oraria di HC

recettore	Concentrazione oraria HC ($\mu\text{g}/\text{mc}$)			Media oraria
	morbida	Ore di punta mattina	Ore di punta sera	
1	21,057	31,879	40,953	24,897
2	3,818	5,956	9,858	4,840
3	4,320	13,051	37,611	9,573
4	4,453	8,594	13,274	6,073
5	3,676	11,969	35,791	8,727
6	5,929	14,021	32,718	10,289
7	4,652	11,676	29,375	8,621
8	38,250	74,397	121,439	53,167
9	15,201	23,372	24,896	17,435
10	8,992	12,697	18,477	10,641
11	24,385	31,714	45,896	27,990
12	15,324	20,363	28,661	17,621
13	7,847	11,338	17,265	9,461
14	16,502	23,338	39,462	20,226
15	43,583	59,417	83,539	50,557
16	12,814	12,313	47,612	17,101
17	52,490	73,114	103,619	61,459

Dai risultati delle elaborazioni effettuate relative alle ore di morbida si evidenziano grandi variazioni delle concentrazioni degli inquinanti tra lo scenario 1 e lo scenario di progetto (scenario 2); nello specifico non si evincono sensibili incrementi delle concentrazioni nei pressi delle nuove rampe di progetto, tuttavia si osservano dei lievi peggioramenti nello svincolo di Pompei in contrapposizione, però, a più evidenti miglioramenti nel centro cittadino e nei pressi dello svincolo di Torre Annunziata sud.

Si sottolinea che, anche nei casi in cui si evidenziano lievi peggioramenti, le concentrazioni degli inquinanti risultano ampiamente al di sotto dei limiti normativi ed, in ogni caso, in altre parti del territorio l'opera produce dei sensibili miglioramenti.

Sono state analizzate anche le ore di punta al fine di valutare le condizioni ritenute potenzialmente più critiche dal punto di vista trasportistico e conseguentemente anche dal punto di vista ambientale. Osservando i grafici dell'ora di punta della mattina si evince che nei pressi del nuovo svincolo di progetto si potrebbe verificare un aumento delle concentrazioni degli inquinanti contrapposta ad una diminuzione nei pressi degli svincoli esistenti e del centro cittadino, si sottolinea che, anche in questo caso, tutte le concentrazioni risultano ampiamente al di sotto del limite normativo.

Situazione analoga si verifica nell'ora di punta della serali, però, si evidenziano variazioni in positivo ed in negativo un po' più marcate ma sempre ampiamente al di sotto dei limiti normativi.

Dall'analisi delle simulazioni effettuate si può concludere che la realizzazione delle nuove rampe di uscita dell'autostrada A3 Napoli - Pompei - Salerno non comporterà rilevanti impatti sulla componente atmosferica, in quanto considerando l'area vasta e i valori medi delle concentrazioni, si otterrà un alleggerimento degli svincoli esistenti e soprattutto della viabilità interna della rete cittadina; l'incremento delle concentrazioni degli inquinanti si verificherà principalmente a scala locale e solo nelle ore di punta, evento limitato nell'arco della giornata

Per la stima delle *polveri sottili* è stato utilizzato il software COPERT 4.

Il software permette di stimare le emissioni totali annuali dei veicoli che insistono sulla rete stradale.

Le quantità di sostanze emesse in atmosfera dagli autoveicoli vengono calcolate in funzione sia delle emissioni dei veicoli (fattori di emissione), che della numerosità delle flotte (di veicoli a benzina, diesel, GPL, veicoli flotte catalizzati e non,..) nonché delle relative percorrenze. A ciascuna classe veicolare e per ogni inquinante il modello associa delle funzioni di stima delle emissioni dipendenti dalle velocità e dai percorsi effettuati.

Anche in questo caso è stata necessaria la caratterizzazione meteorologica dell'area di intervento, con l'individuazione delle temperature minime e massime descritte in precedenza.

L'area di studio considerata coincide con l'intero comune di Torre Annunziata, considerando tutti i veicoli che si muovono sulla rete stradale come risulta dalle simulazioni di traffico effettuate.

Gli inquinanti considerati sono PM2.5 e PM10. Di seguito si riportano i dati ottenuti dalle simulazioni relative all'anno.

Stima delle emissioni annuali delle polveri sottili nell'area di studio

Inquinante	tonnellate/anno			
	Scenario 1	Scenario 2	var assoluta	var %
	(S1)	(S2)	S2 - S1	S2 - S1
PM2.5	3,560	3,540	-0,020	-0,56%
PM10	4,570	4,550	-0,020	-0,44%

Dall'analisi dei dati si evince che la realizzazione delle rampe comporterà un leggero miglioramento delle emissioni di polveri sottili dovute al traffico veicolare, in quanto l'apertura delle rampe, consentirà una redistribuzione dei flussi veicolari a seguito della creazione di nuovi percorsi su rete per raggiungere sia l'area di insediamento del nuovo attrattore Pompei 2000, sia le diverse zone della città alleggerendo la viabilità del centro cittadino e riducendo i fenomeni di coda.

Valutato che

Inquinamento acustico

La principale fonte di emissione sonora nell'area di intervento risulta essere l'autostrada A3. Si è proceduto all'esecuzione di un calcolo differenziale tra la pressione sonora nello scenario 1 (non realizzazione delle rampe) e la pressione sonora nello scenario 2 (con realizzazione delle rampe) per valutarne la variazione percentuale.

L'analisi dell'inquinamento acustico svolto nello studio preliminare ambientale e nella documentazione integrativa precedentemente fornita, evidenzia che il livello di pressione sonora nell'area di intervento prima e dopo la realizzazione delle rampe di progetto rimane pressoché invariato; ciò è dovuto fondamentalmente alla nuova redistribuzione dei flussi generata dall'apertura delle rampe.

Se è vero che l'apertura delle rampe comporterà la presenza di flussi veicolari laddove erano assenti, è vero anche che la realizzazione delle rampe comporterà un alleggerimento dei flussi autostradali nel tratto di interesse: la pressione sonora, pertanto, indotta dalla presenza delle rampe non comporterà sostanziali alterazioni dello stato attuale.

Si fa presente, inoltre, che i recettori sensibili si trovano nella fascia di pertinenza acustica dell'autostrada e che, pertanto, sono già soggetti a limiti di immissione meno restrittivi, ad ogni

modo, al fine di ridurre l'impatto acustico sui recettori più prossimi alle rampe si è pensato di predisporre delle barriere verdi come schermatura del rumore che allo stesso tempo comporterebbe anche una schermatura rispetto alla diffusione degli inquinanti.

Per quanto riguarda la composizione specifica della barriera l'ideale è una barriera polistratificata formata da prato, arbusti e alberi ad alto fusto; altro elemento importante è l'habitus delle specie, che deve essere compatto, possibilmente con foglie tomentose e coriacee.

In particolare, fra le piante più idonee per l'abbattimento del rumore abbiamo: *Acer campestre*, *Quercus pubescens*, *Quercus ilex*, *Laurus nobilis*, *Arbutus unedo*, *Crataegus monogyna*, *Euonymus euorepaeus* e *Nerium oleander*.

Nel caso specifico, è stata predisposta una barriera costituita da alberi di *Laurus nobilis* e arbusti di *nerium oleander*, di circa 3,50m, in grado di generare un filtro alla base, ottenendo un buon abbattimento sia del rumore che dello smog). La scelta delle essenze è stata effettuata prediligendo, a parità di efficacia, le specie autoctone come quelle su citate.

Gestione delle terre e rocce da scavo

la procedura di "Verifica di Assoggettabilità alla V.I.A." per l'intervento in oggetto è stata avviata il 6 settembre 2012 e, pertanto, la disciplina da seguire è quella indicata dall'art. 186 del D.Lgs n. 152/06 .

Si riportano di seguito alcuni dati quantitativi in merito alle operazioni di movimento terra da effettuare nell'area di intervento nonché l'individuazione degli eventuali siti di deposito.

Dall'analisi delle quantità riportate nel computo metrico estimativo , in relazione ai movimenti terre derivanti dagli interventi previsti nel progetto, emerge il bilancio riportato di seguito:

Tabella - Rampa direzione SA

Movimenti terra	[m ³]
Scavo di sbancamento	1.100,00
Scavo a sezione obbligata	1.009,83
Rinterro con materiali da cava*	870
Trasporto a rifiuto	2109,83

Tabella- Rampa direzione NA

Movimenti terra	[m ³]
Scavo di sbancamento	1.000,00
Scavo a sezione obbligata	641,38
Rinterro con materiali da cava*	570
Trasporto a rifiuto	1.641,38

Tutto il materiale scavato verrà trasportato presso discarica autorizzata, fermo restando che, qualora gli esiti degli esami di laboratorio che saranno effettuati sul materiale da scavo, risultino compatibili con il loro riutilizzo per il rinterro, si otterrà un notevole risparmio in termini di materiale.

Il volume totale di terre da scavo risulta pari a circa 3760 m³.

Le operazioni di scavo e rinterro, come si evince dal cronoprogramma, avranno una durata di 3 settimane; considerando 2 settimane per lo scavo, si otterranno i seguenti valori:

Tabella – Volumi e superfici di stoccaggio materiale da scavo

	Rampa direzione SA	Rampa direzione SA
	[mc]	[mc]
Volume totale scavato	2109,83	1641,38
Volume giornaliero scavato	211	164
Sup. stoccaggio temporaneo (1g)	105	82

Criteria per il riutilizzo

Dal punto di vista ambientale, i "criteri qualitativi" da rispettare per poter riutilizzare le terre e rocce da scavo sono riportati nella tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV - Titolo V del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., in cui i valori limiti delle concentrazioni degli inquinanti da rispettare sono indicati in funzione della destinazione d'uso.

Qualora il materiale scavato abbia caratteristiche tali da rientrare nella tabella 1 sopra citata, il materiale risulterà idoneo per rinterri, riempimenti, rimodellazioni e rilevati; nello specifico se il terreno da scavare risulti caratterizzato da concentrazioni di inquinanti inferiori ai limiti riportati nella colonna A della suddetta tabella, potrà essere utilizzato in qualsiasi sito, a prescindere dalla sua destinazione, mentre se le concentrazioni di inquinanti risultino comprese tra i limiti della colonna A e della colonna B, potrà essere riutilizzato solo in siti con destinazione d'uso commerciale/industriale.

Nel caso specifico si presume che il materiale scavato avrà le stesse caratteristiche fisico - chimiche del sito di riutilizzo, rientrando nello stesso ambito territoriale, fermo restando le verifiche che verranno effettuate nelle successive fasi di progettazione. Il materiale scavato, che risulterà idoneo al riutilizzo a seguito dell'analisi qualitativa, verrà utilizzato per la realizzazione delle opere di urbanizzazione previste nel "Programma di interventi Pompei 2000", così come indicato nella convenzione stipulata tra l'Autorità Proponente (Società Pompei 2000 srl) ed il Comune di Torre Annunziata all'art. 21 della suddetta convenzione.

Tempi di stoccaggio

Il comma 2 dell'art. 186 del D. Lgs. 152/2006 (come modificato dal D. Lgs. 4/2008) specifica che: "i tempi dell'eventuale deposito in attesa di utilizzo, che non possono superare di norma un anno, nel caso in cui i progetti prevedano il riutilizzo delle terre e rocce da scavo nell'ambito del medesimo progetto, i tempi dell'eventuale deposito possono essere quelli della realizzazione del progetto, purché in ogni caso non superino i 3 anni".

Il materiale scavato che presenterà caratteristiche qualitative tali da essere considerato un sottoprodotto verrà stoccato presso l'area del sito Pompei 2000 in disponibilità del proponente, in attesa del riutilizzo per le opere indicate.

Gestione dei materiali non riutilizzabili

Nel caso in cui le terre e rocce da scavo superino i limiti delle concentrazioni degli inquinanti riportati nella colonna B tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV - Titolo V del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii., e risultino, pertanto, non idonee al riutilizzo saranno classificabili come "rifiuto" e saranno gestite secondo le specifiche procedure previste dalla normativa vigente.

Il materiale verrà trasportato in discarica autorizzata nel rispetto dei "criteri di ammissibilità dei rifiuti in discarica" riportati nel D.M. 27/09/2010.

Nel caso specifico il materiale verrà trasportato presso la Edil Cava Santa Maria La Bruna srl, Via Campanariello 39, 80059 Torre del Greco.

Tale società è regolarmente iscritta nell'Albo Gestori Ambientali ed autorizzata al trasporto e allo smaltimento della tipologia di rifiuto prodotta (codice CER 170504). La società, inoltre, esercita anche l'attività di trattamento di rifiuti pericolosi e non pericolosi, con specializzazione nel recupero di rifiuti inerti provenienti da scavi e/o bonifiche.

Modalità di caratterizzazione dei materiali di scavo

I materiali terrigeni saranno sottoposti alle determinazioni analitiche delle caratteristiche chimico-fisiche per la verifica della conformità agli usi previsti per i siti di destinazione finale.

Il dettaglio delle attività di caratterizzazione dei materiali scavati, le modalità e le aree dedicate agli stoccaggi, saranno contenuti nel documento appositamente predisposto costituente il Piano di gestione delle terre, da sviluppare nelle successive fasi progettuali. In questa sede si premette che, laddove tecnicamente possibile, ai fini di un'ottimizzazione delle modalità di gestione dei flussi di materiali scavati, la caratterizzazione chimica dei materiali sarà effettuata privilegiando il ricorso ad un'attività di indagine "in situ".

Viceversa, ove non fosse possibile per vari motivi, si procederà ad effettuare il campionamento di tali materiali in cumulo, una volta scavati e alloggiati nelle apposite aree di stoccaggio temporaneo, presso lo stesso cantiere in oggetto. Si procederà pertanto alla realizzazione di aree di stoccaggio temporanee funzionali alla caratterizzazione in cumulo dei materiali di risulta dagli scavi, seconda la normativa vigente in materia.

Dal materiale stoccato presso le piazzole di stoccaggio temporaneo saranno prelevati un numero di campioni idonei alla caratterizzazione, sui quali saranno eseguite analisi chimiche, al fine di verificare il regime normativo entro cui dovrà essere trattato il suddetto materiale, determinando se questo può essere gestito come terre e rocce di scavo, ai sensi dell'art.186 del D.Lgs. 152/2006, o, in alternativa, come rifiuto e gestito nell'ambito della normativa vigente in materia di recupero/smaltimento.

Fasi di cantiere

Per quanto riguarda la realizzazione delle rampe di uscita dall'autostrada, le varie fasi realizzative saranno organizzate in modo da non interferire in alcun modo con il traffico autostradale.

VALUTATO che

l'area di cantiere sarà localizzata in modo tale da non interferire in alcun modo nè con il traffico autostradale nè con la viabilità locale.

Più nel dettaglio per la rampa in direzione NA, l'area di cantiere sarà individuata nell'area di proprietà della Committenza all'interno dell'ex stazione di servizio "Torre Annunziata est"), per la rampa in direzione SA, invece, si prevede di posizionare l'area di cantiere nei pressi di Via Plinio in aree in disponibilità alla Committenza.

VISTO l'art.20, Titolo III, Parte seconda del D.Lgs 152 del 2006 e s.m.i. che regola la procedura di verifica di assoggettabilità intesa come "verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se progetti possono avere un impatto significativo e negativo sull'ambiente e devono essere sottoposti alla fase di valutazione secondo le disposizioni del presente decreto".

VALUTATO che gli impatti previsti dal progetto esaminato non risultano essere significativamente negativi

Tutto ciò VISTO, PRESO ATTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
ESPRIME PARERE POSITIVO

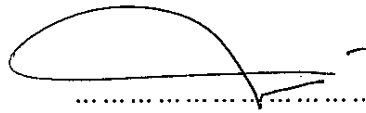
**sulla non assoggettabilità a VIA del progetto “nuove rampe di uscita dall’autostrada A3 - Napoli
- Pompei - Salerno nel comune di Torre Annunziata”**

condizionato all’ottemperanza delle seguenti prescrizioni:

1. Prima dell’inizio dei lavori la società proponente dovrà richiedere le necessarie autorizzazioni agli Enti competenti;
2. Qualora in corso d’opera si dovessero presentare problematiche inerenti il ritrovamento di terreni o acque inquinate, devono essere attivate tutte le procedure di bonifica e messa in sicurezza ai sensi dell’art. 242 del D.Lgs 152/06 e ss.mm.ii.;
3. In conformità all’art.5 c.9 del D.Lgs 155/2010 dovrà essere concertata con la Regione Campania l’eventuale adozione di 2 centraline per il monitoraggio della qualità dell’aria, la localizzazione e la gestione delle stesse andranno concordate tra il proponente e l’ARPAC ;
4. adottare un piano di monitoraggio in accordo con ARPAC :
 - periodico ,in fase di cantiere, sia della caratteristica dei suoli movimentati che della qualità dell’aria;
 - dello smaltimento dei rifiuti generati da trattamenti di disoleazione/sedimentazione delle acque meteoriche;
 - periodico dell’inquinamento acustico indotto dall’opera in progetto sulle aree urbanizzate circostanti lo svincolo;
 - qualora dall’esito delle rilevazioni di un anno dall’entrata in esercizio della qualità dell’aria , si evidenziassero superamenti dei limiti di legge,il proponente dovrà predisporre apposito progetto di mitigazione,che preveda la realizzazione di opportune schermature su entrambi i lati delle carreggiate;
5. la società proponente deve adottare tutte le precauzioni idonee per limitare il più possibile le emissioni di polvere e di rumore derivanti dalle operazioni di scavo, di costruzione, di demolizione, di stoccaggio e dalla movimentazione del materiale polverulento. Si raccomandano in proposito le seguenti misure da adottarsi in particolare se gli interventi avverranno in prossimità di civili abitazioni o comunque di fabbricati adibiti a permanenza prolungata di persone:
 - applicazione, laddove tecnicamente possibile, delle modalità di contenimento delle emissioni di polvere provenienti dalle operazioni di scavo, di costruzione e dal trasporto, carico, scarico e stoccaggio di materiale polverulento previste dall'Allegato V della Parte V del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.;
 - limitazione della velocità dei mezzi di trasporto, idonea copertura degli stessi, bagnatura delle strade e dei piazzali utilizzati per i percorsi di carico/scarico e deposito del materiale qualora non pavimentate in conglomerato cementizio o bituminoso, bagnatura dei cumuli, lavaggio delle ruote degli automezzi provenienti dal cantiere prima del loro inserimento nella viabilità ordinaria, interruzione delle movimentazioni del materiale polverulento in caso di presenza di condizioni anemologiche favorevoli la diffusione della polverosità. Inoltre gli automezzi impiegati dovranno essere revisionati al fine di contenere il più possibile le emissioni rumorose e dei gas di scarico;

- organizzazione delle movimentazioni degli automezzi in modo da evitare intralci alla circolazione e ostacoli alla scorrevolezza della viabilità ordinaria, svolgimento dell'attività di cantiere in orari compatibili con le esigenze di quiete e di riposo dei residenti soprattutto per quanto riguarda le lavorazioni più rumorose, con divieto di lavorazione nei periodi notturni e nei giorni festivi;
- utilizzo di macchinari a norma CE, possibilmente insonorizzati e sottoposti a revisione al fine di garantire sempre la loro efficienza e limitare la rumorosità e le emissioni gassose installando, per i macchinari che ne sono sprovvisti, anche filtri antiparticolato allo scarico;
- presentare il progetto di smaltimento delle acque meteoriche, da cui risulti una verifica idraulica di compatibilità del loro scarico nella fognatura esistente e relativo impianto di depurazione finale.

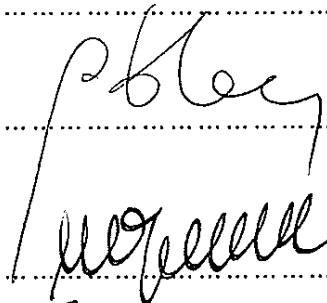
Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

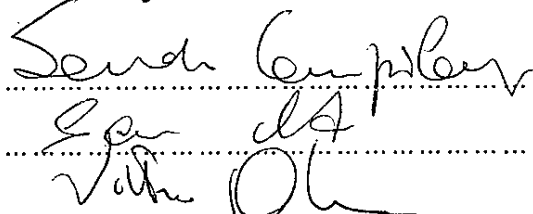
ASSENTE

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

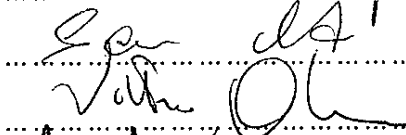


Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

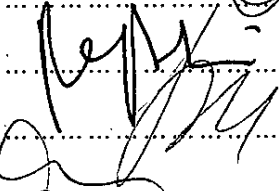
Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



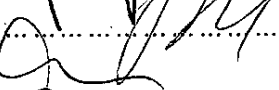
Prof. Saverio Altieri



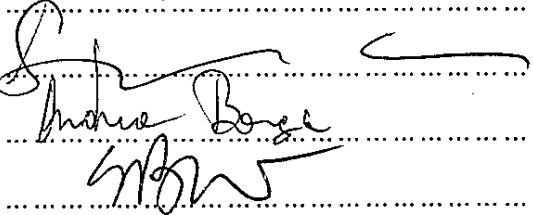
Prof. Vittorio Amadio



Dott. Renzo Baldoni



Dott. Gualtiero Bellomo

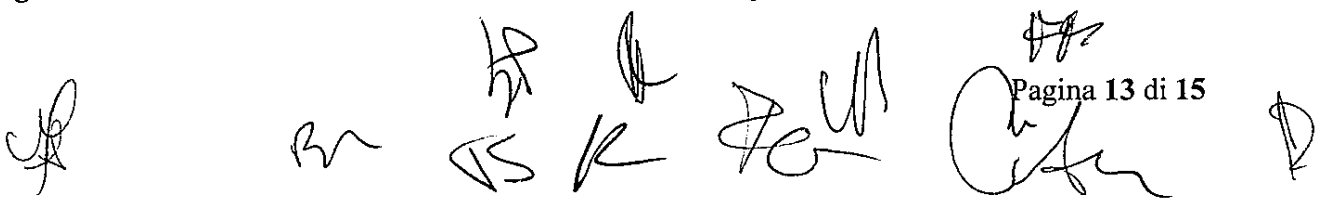


Avv. Filippo Bernocchi

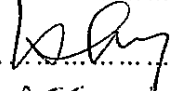

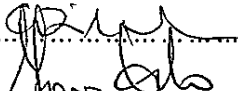
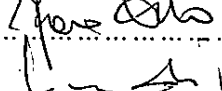
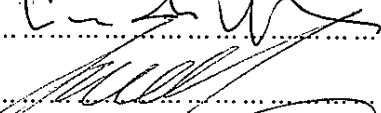


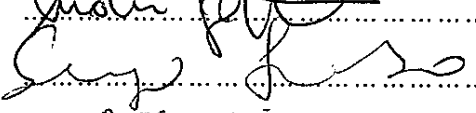
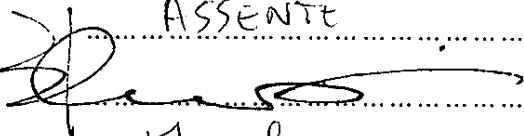
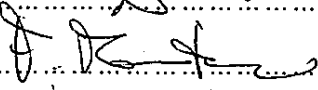
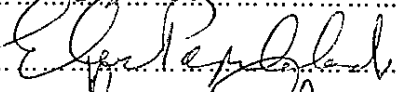
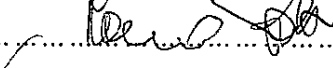
Ing. Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

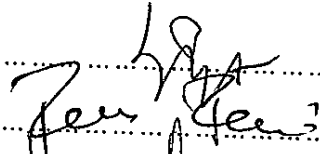
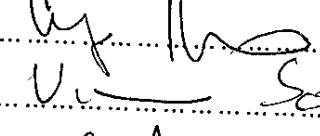
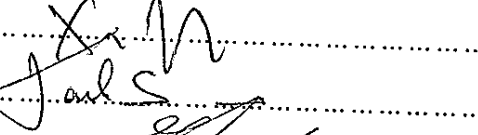
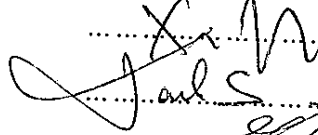
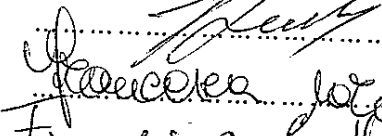
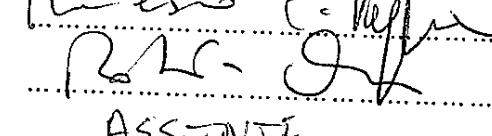
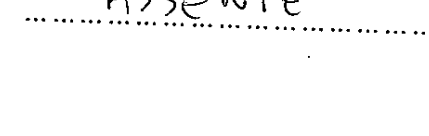



Ing. Silvio Bosetti



Ing. Stefano Calzolari
Ing. Antonio Castelgrande
Arch. Giuseppe Chiriatti
Arch. Laura Cobello
Prof. Carlo Collivignarelli
Dott. Siro Corezzi
Dott. Federico Crescenzi
Prof.ssa Barbara Santa De Donno
Dott. Marco De Giorgi
Ing. Chiara Di Mambro
Ing. Francesco Di Mino
Avv. Luca Di Raimondo
Ing. Graziano Falappa
Arch. Antonio Gatto
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini
Prof. Antonio Grimaldi
Ing. Despoina Karniadaki
Dott. Andrea Lazzari
Arch. Sergio Lembo
Arch. Salvatore Lo Nardo
Arch. Bortolo Mainardi
Avv. Michele Mauceri
Ing. Arturo Luca Montanelli
Ing. Francesco Montemagno
Ing. Santi Muscarà
Arch. Eleni Papaleludi Melis
Ing. Mauro Patti

ASSENTE

ASSENTE
ASSENTE
eolo Ufgw
ASTENUTO 
ASSENTE
RA
ASSENTE



ASSENTE
Gruppo Gargallo



ASSENTE

Stady
Doctor

Assente



Avv. Luigi Pelaggi
Cons. Roberto Proietti
Dott. Vincenzo Ruggiero
Dott. Vincenzo Sacco
Avv. Xavier Santiapichi
Dott. Paolo Saraceno
Dott. Franco Secchieri
Arch. Francesca Soro
Dott. Francesco Carmelo Vazzana
Ing. Roberto Viviani
Ing. Caterina Dibitonto


.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....
ASSENTE
.....